DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 1/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

Bekanntmachung über das Verfahren zur Meldungen von Störungen bei Funknavigationssystemen

1.
Störungen bei der Nutzung terrestrischer und satellitengestützter Funknavigationssysteme sollen vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer unter Verwendung des beiliegenden Formblatts "Meldungen über Störungen bei Funknavigationssystemen" möglichst per Telefax an folgende Stelle gerichtet werden:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Bereich CNS/MF
Am DFS-Campus 10

D-63225 Langen
Telefax: 06103 - 707 2275

2.
Die Meldung sollte möglichst genaue Angaben über die aufgetretene Störung enthalten und zeitnah nach der Landung abgegeben werden. Es wird empfohlen einige der Formblätter "Meldungen über Störungen bei Funknavigationssystemen" an Bord mitzuführen.

3.
Diese Meldung erfolgt freiwillig. Die Pflicht zur Abgabe von Meldungen an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen, an das Luftfahrt-Bundesamt und an andere Luftfahrtbehörden bleibt hiervon unberührt.

Langen, 9.12.2004
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
CNS

i.A. Naerlich i.A. Bieneck

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Meldungen über Störungen bei Funknavigationssystemen
Radio Navaids Interference Report Form

Betroffenes Navigationssystem / Navigation Facility

GPS ☐	ILS/LLZ	DME ☐	NDB ☐	TACAN ☐	VOR ☐	GBAS ☐

Name / Kennung der betroffenen Nav-Anlage(n):
Name / identification of the interfered system :
_____

An- / Abflugverfahren / Luftstrasse:
Procedure / Airway
_____

Datum der Störung / date of the event:
_____

Pilot:
_____

Eintragungszeichen d. Lfz/ Flugnummer:
Aircraft callsign / flight number
_____

Luftfahrzeugmuster / type of aircraft:
_____

Startflugplatz / aerodrome of departure:
_____

Zielflugplatz / destination:
_____

Transpondercode:
_____

in Funkverbindung mit / in radio contact with:
_____

Position und Flughöhe zum Zeitpunkt der Störung / Position and altitude when interference occured

Genaue Position / exact position:_____

_____ Kurs / heading _____° / TAS _____kts

Flughöhe /altitude: _____ft / m / FL

Horizontalflug / level flight ☐

Sinkflug / descent: _____ft/min / m/s

Steigflug / climb _____ft/min / m/s

Kurvenflug / turning LH ☐ RH ☐
Bank: _____°

Zeit und Dauer der Störung / time and duration of interference

Beginn/ start_____UTC

Ende / end:_____UTC

Dauer / duration_____sec / min / h

Navigationssystem konnte nach Auftreten der Störung weiter genutzt werden /
Navaid was usable after interference:

Ja / yes ☐ Mit Einschränkungen / with restrictions ☐

Nein / no ☐

Beschreibung der Störung / description of interference event

Charakter der Störung / type of interference
permanent ☐ alternierend/ alternate ☐ sporadisch / sporadic ☐ einmalig / unique ☐

_____

_____

_____

_____

_____

Flugwetterbedingungen / meteological conditions:

IMC ☐ VMC ☐

Regen rain ☐ Schnee snow ☐ Hagel hail ☐ Gewitter thunderstorm ☐ Dunst haze ☐ Vereisung icing ☐

Name und Adresse des Meldenden
Name and adress of reporting person: _____
Email:
_____
_____

Datum / date:_____ Unterschrift / signature:_____

Meldeblatt bitte weiterleiten an / Please send to: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, CNS/MF, Am DFS-Campus 10, 63225 Langen, Telefax: +49 6103 707 2275

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 2/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

Flughafenentgelte für den Flughafen Hamburg, gültig ab dem 1. Januar 2005

Inhaltsverzeichnis

Teil I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)

Teil II Allgemeine Bedingungen

Teil III Flughafenentgeltordnung

1 Lande- und Startentgelte
2 Passagierentgelt
3 Terminalentgelt GAT
4 Positionsentgelt
5 Unterstellentgelt
6 Rabatte

Teil I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)

1.1
Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Geräten benutzt, ihn betritt, befährt oder in sonstiger Weise nutzt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

2.1.1
Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte gestattet. Darüber hinaus wird auf die Zahlungsbedingungen des Flughafens in ihrer jeweiligen Fassung hingewiesen (vgl. Anlage 6). Die in der Genehmigung zum Betrieb des Flughafens geregelten Benutzungsbeschränkungen, die im Luftfahrthand-buch Deutschland nebst Karten in ihrer jeweils gültigen Fassung veröffentlicht werden, sind zu beachten.

2.1.3
Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.

8.2
Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

Teil II Allgemeine Bedingungen

1
Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande- bzw. Startentgelte und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

2
Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner

>> die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
>> die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Codes / Flugnummern der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
>> der Luftfahrzeughalter,
>> die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

3
Die Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Gestellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer auch in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nachträglich entrichtet werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 3 % über dem jeweiligen Basiszinssatz, mindestens jedoch 8%, berechnen.

4
Die Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerbar und pflichtig sind.

Teil III Flughafenentgeltordnung

1 Lande- und Startentgelte

1.1
Für jede Landung und jeden Start innerhalb definierter Zeiten auf dem Flughafen Hamburg ist ein Entgelt (Lande- bzw. Startentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.2
Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

1.3
Die Lande- und Startentgelte bemessen sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM). Das MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

1.4
Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Lande- und Startentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen für:

	EUR pro Landung und pro Start
Strahlturbinen-Luftfahrzeuge je angefangene 1.000 kg MTOM	**3,00**
Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart bis 1.200 kg MTOM	
ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Wert ein LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	**5,50**
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	**8,00**
ohne Zul. nach Anh. 16 od. LSL	**24,00**
über 1.200 kg bis 2.000 kg MTOM	
ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	**10,00**
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	**14,50**
ohne Zul. nach Anh. 16 oder LSL	**43,50**
über 2.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	**3,00**

* entsprechend der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen in der jeweils gültigen Fassung (derzeit geltende Fassung vom 16.08.1976 (NfL I-371/76)).

1.5
Pro Landung und pro Start wird für Maschinen über 2t MTOM ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Lärmklassen ergeben sich nach in Hamburg gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp und -serie.

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Meßergebnisse für den Flughafen Hamburg vorliegen.

Lärmklasse 1	**bis 71,9 dB(A)**			**5,50 EUR**	
AC69	AC6T	AC70	AT422	AT423	AT424
ATP	BA41	BE02	BE10	BE20	BE30
BE3B	BE90	BE99	C303	C401	C404
C414	C421	C425	C441	C500	C501
CL601	CL604	CN35	CRJ	D228	D328
DA10	DA22	DH81	DH82	DH83	DH84
E120	FK50	LR45	MU2	PA23	PA34
PA46	PAY4	PL12	PN68	PO20	SB20
SH33	SW2	TB700			

Lärmklasse 2	**72,0 bis 74,9 dB(A)**			**13,00 EUR**	
AT425	AT722	BA31	BE55	BE58	BE60
BN2	C406	C525	C550	C551	C56X
C750	CL60	CRJ7	D328J	E121	E145
G4	G5	JU52	L410	LR31	LR35
LR60	ND26	PA31	PA42	S601	SF34
SH36	SW3				

Lärmklasse 3	**75,0 bis 77,9 dB(A)**			**27,00 EUR**	
A3191	AJ25	AN2	BA461	BA462	BA463
BJ40	C337	C340	C560	C650	CV44
CV58	DA90	FK10	FK70	HS25	L188
L382	LR55	PA32	PA60	RJ1	RJ7
RJ8	SW4				

Lärmklasse 4	**78,0 bis 80,9 dB(A)**			**55,00 EUR**	
A300F	A3103	A3201	A3202	A3211	A3212
B7373	B7375	B7376	B7377	B7378	B7572
BE40	BH06	DA20	DA21	DA50	FK27
HS74	ND16	P180			

Lärmklasse 5	**81,0 bis 83,9 dB(A)**			**160,00 EUR**	
A3006	A3102	A3402	A3403	B7374	B7474
B7573	B7673	B7772	C130	DC101	DC3
DC92	DC95	G2	G3		

Lärmklasse 6	**84,0 bis 86,9 dB(A)**			**421,00 EUR**	
A3004	A3302	A3303	AN26	B7271	B7372
B747S	DC103	DC93	DC94	FK28	LR24
MD81	MD82	MD83	MD87	TU54	YK40

Lärmklasse 7	**ab 87,0 dB(A)**			**1.350,00 EUR**	
AN12	AN4R	B7073	B7272	B727F	B7472
B7473	BA115	C141	DC86	IL62	IL76
IL86	MD88	TU34	YK42		

1.6
Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte wird in der Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr ein Zuschlag von **100%** und in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.59 Uhr von **200%** erhoben.

1.7
Die in den Absätzen 1.4 bis 1.6 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen um **50%**.

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens

mit Lärmzeugnis	**5,00 EUR**
ohne Lärmzeugnis	**21,00 EUR**

1.8
Schulflüge im Sinne von Absatz 1.7 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind. Für die entgeltbezogene Berücksichtigung von Schulflügen sind als Nachweis das Beiblatt zum Luftfahrerschein (weiß) mit Lichtbild sowie einer dem durchgeführten Flug entsprechenden Lehrberechtigung oder der Flugauftrag für den Schüler mit Stempel, Unterschrift und Lizenznummer der Flugschule/des Lehrers, gültig für den durch-

geführten Flug unmittelbar nach der Landung bei der Rampenkontrolle vorzulegen.

1.9
Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt. Auf die unter 1.6 genannten Entgelte werden keine Rabatte gewährt. Die Berechnung der Zuschläge nach 1.6 erfolgt auf Basis unrabattierter Entgelte nach 1.4 und 1.5.

2 Passagierentgelt

2.1
Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich zum Startentgelt ein Passagierentgelt zu entrichten.

2.2
Das Passagierentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt **4,95 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz der Europäischen Union (Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern) erfolgt **5,60 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Europäischen Union gelegenen Flugplatz erfolgt **5,85 EUR**

je Fluggast.

2.3
In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

3 Terminalentgelt GAT

3.1
Für die Benutzung der Fluggasteinrichtungen im General Aviation Terminal durch Besatzung und Passagiere ist ein Terminalentgelt zu entrichten. Ein Passagierentgelt kommt nicht zur Anwendung.

3.2
Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, abhängig vom MTOM des Flugzeuges mit den folgenden Entgelten berechnet:

bis	2,0 t MTOM	**11,25 EUR**
bis	5,7 t MTOM	**28,65 EUR**
bis	14,0 t MTOM	**40,40 EUR**
bis	20,0 t MTOM	**51,15 EUR**
über	20,0 t MTOM	**100,20 EUR**

4 Positionsentgelt

4.1
Für die Abstellung der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Positionsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

4.2
Die Höhe des Positionsentgelts wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen. - siehe 1.3 -

4.3
Für den Zeitraum von 00.00 Uhr bis 04.59 Uhr wird kein Positionsentgelt erhoben.

4.4 Tagesabstellung

Das Positionsentgelt beträgt für jede angefangenen 15 Minuten für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse

bis 3.000 kg	**0,35 EUR**
über 3.000 kg bis 5.000 kg	**0,55 EUR**
über 5.000 kg bis 7.000 kg	**0,75 EUR**
über 7.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse	**0,10 EUR**

Das Mindestpositionsentgelt beträgt **3,85 EUR**

4.5
Auf die unter 4.4 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt.

4.6
Dauerabstellung

Auf Vorfeld 2 kann für die Abstellung von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von ausschließlich 24 m, die keiner Abfertigung bedürfen, zwischen Luftfahrzeughalter und Flughafenunternehmer ein Mietvertrag geschlossen werden.

MTOM	Monatsentgelt	12 Monate
2bis 3t	442,80 EUR	3.796,35 EUR
bis 5t	554,25 EUR	4.739,70 EUR
bis 7t	592,60 EUR	5.078,65 EUR
über 7t pro angef. t	75,65 EUR	649,60 EUR

5 Unterstellentgelt

5.1
Die Luftfahrzeughalter haben für die stundenweise Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Unterstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Mietzinses (Unterstellentgelt) wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse, der Dauer der Unterstellung, der Halle und der Jahreszeit bemessen.

5.2
Der Mietzins (Unterstellentgelt) für die stundenweise Unterstellung von Luftfahrzeugen aller Mietklassen beträgt für

	April bis September		Oktober bis März	
	Halle K	Halle L	Halle K	Halle L
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM für die ersten fünf Tonnen MTOM	0,70 EUR	0,70 EUR	1,05 EUR	0,75 EUR
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM ab der sechsten Tonne MTOM	0,45 EUR	0,45 EUR	0,65 EUR	0,50 EUR

5.3
Der Mindestbetrag des Mietzinses (Unterstellentgelt) zwischen Landung und Start beträgt **4,85 EUR** im Sommer und **8,10 EUR** im Winter.

6 Rabatte

6.1
Für die Start- und Landeentgelte unter Punkt 1.9 sowie die Positionsentgelte unter Punkt 4.5 werden unter nachfolgenden Voraussetzungen Rabatte auf neue Passagierverbindungen gewährt. Bestehende Verbindungen sind hiervon ausgeschlossen.

6.2
Gefördert wird ein neues planmäßiges City Pair (Basis: 3-Letter-

Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg mit durchschnittlich 3 Umläufen pro Woche, bezogen auf zwei Flugplanperioden. Zum Zeitpunkt der Beantragung der Förderung darf diese Strecke weder von der beantragenden Luftverkehrsgesellschaft noch von einer anderen Luftverkehrsgesellschaft regelmäßig bedient werden.

6.3
Gefördert werden Verbindungen,

>> die die Luftverkehrsgesellschaft schriftlich beim Flughafen anzeigt,

>> deren Buchbarkeit schriftlich dem Flughafen nachgewiesen

>> die vom Flughafen eine schriftliche Zusage haben

und

>> binnen 6 Monaten aufgenommen werden (siehe Ziffern 6.7 und 6.9)

6.4
Die Förderung wird wie folgt differenziert:

Für Interkontinentalverbindungen gemäß IATA wird eine Förderungsdauer von 5 Flugplanperioden gewährt. Die Interkontinentalverbindungen gem. IATA definiert der Punkt 6.10. Die Förderung beträgt 100 % in der ersten und zweiten, 75 % in der dritten und vierten sowie 50%in der fünften Flugplanperiode auf die unter 6.1 genannten Entgelte.

Für Kontinentalverbindungen gemäß IATA wird eine Förderungsdauer von 5 Flugplanperioden gewährt. Die Förderung beträgt 75 % in der ersten und zweiten, 50 % in der dritten und vierten sowie 25% in der fünften Flugplanperiode auf die unter 6.1 genannten Entgelte.

Nachstehende Tabelle zeigt zusammenfassend die Differenzierung der Förderung:

	Flugplanperiode		
Verbindungsart	1 und 2	3 und 4	5
interkontinental	100%	75%	50%
kontinental	75%	50%	25%

6.5
Der Zeitraum für die Beantragung der Förderung ist zunächst bis zum 31.12.2005 beschränkt. Bereits bis zu diesem Zeitpunkt gewährte Förderungszusagen behalten ihre Gültigkeit. Falls nicht bis spätestens 1 Monat vor Ablauf der Frist eine Änderungsmeldung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) seitens des Flughafens veröffentlicht wird, verlängert sich der Zeitraum automatisch um jeweils ein weiteres Jahr.

6.6
Die gewährte Förderung darf 50% der Investitionskosten der Luftverkehrsgesellschaft im Sinne des Urteils von Charleroi vom 12.02.2004 für die neue Verbindung nicht übersteigen. Die Luftverkehrsgesellschaften müssen die Kosten und die erwarteten Verkehrsmengen in geeigneter Form nachweisen. Das Verfahren zur Nachweispflicht ist individuell zu vereinbaren.

6.7
Eine Strecke wird nicht gefördert, wenn die beantragende Luftverkehrsgesellschaft oder eine mit der beantragenden LVG gem. § 15 AktG oder gem. einer Allianz verbundenen Gesellschaft innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr vor dem Datum der Beantragung diese Strecke bedient hat oder zwischen dem Zeitraum der Beantragung und der Aufnahme der Strecke mehr als sechs Monate vergangen sind.

6.8
Wird eine geförderte Strecke innerhalb eines Förderungszeitraums nachweislich aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt und gleichzeitig eine neue gleichwertige Strecke, welche die Voraussetzungen für eine Förderung erfüllt, aufgenommen, kann der Flughafen die Förderungshöhe und -dauer auf die neue Strecke übertragen und anrechnen.

6.9
Wird eine geförderte Strecke innerhalb des Förderungszeitraumes ersatzlos eingestellt oder nicht innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten nach Datum der Beantragung aufgenommen, erhält die geförderte Gesellschaft und alle gem. § 15 AktG oder gem. einer Allianz damit verbundenen Unternehmen

>> keine weitere Förderung auf dieser Strecke
>> und keine weiteren Förderungen für neue Strecken
>>> für einen Zeitraum von einem Jahr ab Einstellungsdatum bzw.
>>> für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Beantragung einer nicht aufgenommenen Strecke.

Gewährte Förderungen auf bestehenden, anderen Strecken sind hiervon nicht berührt.

6.10
Eine Interkontinentalstrecke im Sinne von Ziffer 6.4 ist eine Flugverbindung zu einer Destination, die außerhalb von IATA-Europa liegt. Zu IATA-Europa gehören folgende Länder: Albanien, Algerien, Andorra, Armenien, Aserbeidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Gibraltar, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Jugoslawien, Kroatien, Lettland, Lichtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Mazedonien, Moldawien, Monaco, Marokko, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Förderation, San Marino, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ungarn, Ukraine, Weißrußland.

IATA-Europa-Verbindungen sind Kontinentalverbindungen im Sinne von Ziffer 6.4.

NfL I-117/04 und I-133/04 werden hiermit aufgehoben.

Hamburg, 9.12.2004
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Amt Häfen, Dienstleistungen und Wirtschaftsinfrastruktur
Luftverkehr

i . A . T h i e d i g

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 3/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Emmendingen

Das Regierungspräsidium Freiburg hat die Genehmigung der Breisgauer Buch- und Zeitschriftenvertrieb Ruth und Nicole Nager OHG, Bergstraße 9, 79312 Emmendingen zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauber-Landeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) am 24.11.2004 erweitert und neugefasst.

Nach § 52 Abs. 3 i. V. m. § 42 Abs. 4 LuftVZO werden die nachfolgenden Angaben der Genehmigung bekannt gemacht:

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz Emmendingen

2. Lage: Emmendingen, ca. 2,0 km östlich des Stadtzentrums im Stadtteil Windenreute

3. Bezugspunkt:

a) geographische Lage

48° 07' 15" N 07° 52' 42" E		DHDN
48° 07' 11.591" N 07° 52' 38.902" E		WGS 84
48° 07.19' N 07° 52.65' E	WGS 84	Kurzform

b) Höhe über NN: 265,0 m (860 ft)

4. Start- und Landefläche:

a) Abmessungen:

15 x 15 m	Hartbelag
Streifen:	Kreis mit 35,0 m Durchmesser um die befestigte Fläche, Gras

b) An- und Abflugbereiche:

Start:	074° und 189° rwN
Landung:	009° und 254° rwN

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

Hubschrauber bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Abflugmasse (MTOM).

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Hubschrauber- Sonderlandeplatz dient dem Flugbetrieb der Firma Breisgauer Buch-und Zeitschriftenvertrieb Ruth und Nicole Nager OHG im Geschäftsreiseverkehr, dem Notfallrettungsdienst, Krankentransport und Katastrophenschutz.

IV. Betriebszeiten:

06.00 Uhr bis 22.00 Uhr Ortszeit (PPR)

V. Von der Verpflichtung, den Landeplatz einzufrieden, wird befreit, wenn der Platz entsprechend Abschnitt B Nr. 9 gesichert ist.

NfL I-170/90 wird hiermit aufgehoben.

Freiburg i. Br., 24.11.2004
Regierungspräsidium Freiburg
Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Referat 46 - Verkehr -
Zivile Luftfahrtbehörde

i . A . O r t w i c h

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 4/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

Bekanntmachung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Nachfolgend wird die im Bundesanzeiger Nr. 168 vom 7. September 2004 auf Seite 19 937 veröffentlichte, mit Zustimmung des Bundesrates erlassene Allgemeinen Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 2. September 2004 bekannt gemacht. Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift ist auf der Grundlage von Artikel 85 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 87d Abs. 2 des Grundgesetzes erlassen worden.

Mit Inkrafttreten dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift sind die Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 22. Dezember 1999 (NfL I-15/00) und die hierzu ergangene Mitteilung über Feuer W, rot vom 21. Januar 2003 (NfL I 97/03) gegenstandslos geworden. Auf die Übergangsvorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (Nr. 25) wird hingewiesen.

NfL I-15/00 und I-97/03 werden hiermit aufgehoben.

Bonn, 7. Dezember 2004
LS11/ 60.01.87-10
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . H e l l e n b r o i c h

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Vom 2. September 2004

Auf Grund des Artikels 85 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes wird folgende allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

Teil 1

Allgemeines

1 Gegenstand der allgemeinen Verwaltungsvorschrift

1.1
Gegenstand dieser allgemeinen Verwaltungsvorschrift ist die Anwendung der § 12 Abs. 4 und der §§ 14 bis 17 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) durch die gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 6 bis 10 des Luftverkehrsgesetzes zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder bei der Zustimmung zu Genehmigungen zur Errichtung von für die Luftverkehrssicherheit hindernisrelevanter Bauwerke und deren Tages- und Nachtkennzeichnung. Sie findet auch Anwendung für bereits errichtete Hindernisse, wenn diese durch Neufestlegung oder erweiterte Festlegung eines Bauschutzbereiches hindernisrelevant werden. Die allgemeine Verwaltungsvorschrift berücksichtigt die einschlägigen Anforderungen des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhang 14 Band I Kapitel 6), Ausgabe 3, Juli 1999.

1.2
Die allgemeine Verwaltungsvorschrift ist von den Luftfahrtverwaltungen der Länder im Rahmen ihres Zustimmungserfordernisses auch bei einer Erneuerung bereits bestehender Kennzeichnungen von Luftfahrthindernissen zu beachten.

2 Anhänge

Die Anhänge sind Teil dieser allgemeinen Verwaltungsvorschrift und beziehen sich auf folgende Regelungen:

Anhang 1 "Spezifikation Hindernisfeuer"
Anhang 2 "Spezifikation Blattspitzenhindernisfeuer"
Anhang 3 "Spezifikation Feuer W, rot"
Anhang 4 "Sichtweitenmessung"
Anhang 5 "Zeichnerische Darstellung"

Teil 2

Allgemeine Luftfahrthindernisse

Abschnitt 1
Kennzeichnungserfordernisse

3 Allgemeine Kennzeichnungserfordernisse

3.1
Luftfahrthindernisse sind zu kennzeichnen

a) innerhalb der Flugplatzbereiche
>> auf den Streifen
>> oberhalb der An- und Abflugflächen sowie der seitlichen Übergangsflächen
>> in den Randbereichen von Rollbahnen und Vorfeldern, in die Teile von Flugzeugen hinein reichen können
>> oberhalb der Horizontalfläche sowie der oberen Übergangsfläche, wenn die Sicherheit gefährdet ist

b) außerhalb der Flugplatzbereiche
>> innerhalb von Städten und anderen dicht besiedelten Gebieten gemäß § 6 Luftverkehrs-Ordnung, wenn eine Höhe der maximalen Bauwerksspitze von 150 m über Grund oder über Wasser überschritten wird
>> außerhalb von Städten und anderen dicht besiedelten Gebieten, wenn eine Höhe der maximalen Bauwerksspitze von 100 m über Grund oder über der Wasseroberfläche überschritten wird

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000
Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

3.2
Stellt ein Bauwerk nur teilweise ein zu kennzeichnendes Luftfahrthindernis dar, so ist zumindest dessen oberes Drittel zu kennzeichnen. Bei Hindernissen mit einer Höhe von 100 m über Grund oder Wasser oder weniger ist die Kennzeichnung des oberen Drittels bzw. bei Hochspannungsleitungen der Mastspitze einschließlich der oberen Traverse ausreichend.

3.3
Im Küstengebiet sind gegebenenfalls Vorkehrungen zu treffen, um Störungen von Seezeichen auszuschließen.

4 Besondere Kennzeichnungserfordernisse

4.1
Zum Schutze tief fliegender Luftfahrzeuge, insbesondere im Zusammenhang mit Arbeits-, Militär- und Rettungsflügen, kann auf der Grundlage von § 16a LuftVG im Einzelfall die Kennzeichnung von Hindernissen ab 20 m über Grund oder Wasser (z. B. Freileitungen, Seilbahnen, Maste, Windenergieanlagen und Ähnliches) erforderlich sein.

4.2
Die Luftfahrtbehörden können einen ergänzenden Hindernis- bzw. Gefahrenfeuerbetrieb auch tagsüber fordern, wenn eine Tageskennzeichnung als nicht ausreichend wirksam eingeschätzt wird oder wenn eine besondere Gefährdungslage vorliegt.

Abschnitt 2
Tageskennzeichnung

5 Flächige und seilförmige Hindernisse

5.1
Die Tageskennzeichnung für flächige Hindernisse erfolgt durch Farbauftrag und für seilförmige Hindernisse (Freileitungen, Seilbahnen, Spannseile von Masten und Ähnliches) durch Seilmarker. Bei Hindernissen, die sich durch ihre Form und Farbe ausreichend sichtbar vom Hintergrund abheben, kann auf die Tageskennzeichnung verzichtet werden.

5.2
Die Kennzeichnungsfarben sind verkehrsweiß (RAL 9016) und verkehrsorange (RAL 2009). Alternativ ist die Farbe verkehrsrot (RAL 3020) in Verbindung mit grauweiß (RAL 9002), achatgrau (RAL 7038) oder lichtgrau (RAL 7035) zulässig. Die Verwendung entsprechender Tagesleuchtfarben ist zulässig.

5.3
Als Farbfelder sind weiß-orange Zebramuster oder Schachbrettmuster vorzusehen. Die Farbfelder des Zebramusters verlaufen bei sehr schlanken Hindernissen (zum Beispiel Sendemasten) horizontal. Die Muster sind so zu gestalten, dass die Randfelder beziehungsweise die Eckfelder orange sind. Ein Zebramuster setzt sich aus mindestens drei, ein Schachbrettmuster aus mindestens neun Feldern zusammen. Hindernisse, deren Breite und Höhe weniger als jeweils 3 m betragen, sowie Hindernisse in Form von Gittermasten oder ähnlicher Konstruktion dürfen einheitlich orange sein.

5.4
Seilmarker sind orange oder orange/weiß. Sind mehrere Seile vorhanden, so sind die Marker am obersten Seil anzubringen. Soweit die Marker nicht unmittelbar auf die zu kennzeichnenden Seile aufgesetzt werden können, sind sie auf besonderen darüber vorzusehenden Tragseilen anzubringen. Die Ausrüstung von Markern über Binnenwasserstraßen mit Radarreflektoren für die Schiffsnavigation ist zulässig. Wenn Radarreflektoren nicht am obersten Seil angebracht werden können, sind sie olivgrün einzufärben. Die Marker sollen die Form eines Doppelkegels mit einem Durchmesser von 1 m und einer Länge von Spitze zu Spitze von 1,5 m haben (Kegelmarker). Der Abstand zwischen zwei benachbarten Markern soll nicht mehr als 60 m betragen. Je Seilabschnitt sind mindestens zwei Marker vorzusehen. Für die Kennzeichnung seilförmiger Hindernisse mit einer Höhe von 100 m über Grund oder weniger ist die Verwendung von Kugelmarkern mit einem Durchmesser von 0,6 m und einem Höchstabstand zwischen den Markern von 40 m zulässig.

6 Kennzeichnung durch weiß blitzende Feuer

6.1
Weiß blitzende Feuer mittlerer Lichtstärke (20 000 cd ± 25 %, Mittelleistungsfeuer Typ A gemäß ICAO Anhang 14 Band I Tabelle 6.3) können abhängig von der Hindernissituation als Tagesmarkierung genehmigt werden. Sie sind am Tage außerhalb der Betriebszeit der Nachtkennzeichnung zu betreiben. Dies ist durch einen Dämmerungsschalter mit einer Schaltschwelle von 50 ± 2 Lux sicherzustellen. Die effektive Lichtstärke ist gemäß DIN V/ENV (Europäische Vornorm) 50234 und IEC 61824 (Vornorm) nachzuweisen.

6.2
Das weiß blitzende Feuer darf nach unten abgeschirmt werden, so dass unterhalb eines Winkels von -5° unterhalb der Horizontalen nicht mehr als 5 % der Nennlichtstärke abgestrahlt wird, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs nicht gefährdet wird.

6.3
Weiß blitzende Feuer sind in der Regel an den höchsten Punkten der Hindernisse anzubringen. Kann dies aus technischen Gründen nicht erfolgen, darf der unbefeuerte Teil des Hindernisses das Feuer um höchstens 50 m überragen, im Flugplatzbereich um höchstens 3 m.

6.4
Die Feuer dürfen in keiner Richtung völlig vom Hindernis verdeckt werden. Es ist (z. B. durch Doppelung der Feuer) dafür zu sorgen, dass jederzeit mindestens ein Feuer aus jeder Richtung sichtbar ist.

6.5
Bei Feuern mit sehr langer Lebensdauer des Leuchtmittels (z. B. LED) kann auf ein Reserveleuchtmittel verzichtet werden, wenn die Betriebsdauer erfasst und das Leuchtmittel bei Erreichen des Punktes mit 5 % Ausfallwahrscheinlichkeit getauscht wird. Bei Ausfall des Feuers muss eine entsprechende Meldung an den Betreiber erfolgen.

6.6
Als Grundlage für die Berechnung der notwendigen Kapazität einer Ersatzstromversorgung ist der Zeitraum zugrunde zu legen, den der Anlagenbetreiber benötigt, um eine Stromversorgung wiederherzustellen. Dieses muss im Genehmigungsverfahren durch den Anlagenbetreiber gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen werden. Die Zeitdauer der Unterbrechung sollte 2 Minuten nicht überschreiten.

7 Zeitweilige Hindernisse

Zeitweilige Hindernisse (z. B. Baukräne oder mobile Teleskopkräne) sind gelb, rot oder orange oder mit Flaggen gemäß ICAO Anhang 14 Band I Kapitel 6 Nummer 6.2.11 bis 6.2.14 bzw. mit entsprechenden Warntafeln zu kennzeichnen.

Abschnitt 3
Nachtkennzeichnung

8 Allgemeines

8.1
Die Nachtkennzeichnung der Hindernisse erfolgt durch Hindernisfeuer und/oder Gefahrenfeuer. Der Betrieb am Tage ist zulässig, aber nicht als Ersatz für die Tageskennzeichnung. Außerhalb der Betriebszeit der Flugplätze darf die Hindernisbefeuerung innerhalb des Flugplatzbereiches abgeschaltet sein; dies gilt nicht für Hindernisse, die von den Bestimmungen

des § 14 LuftVG betroffen sind. Die Verwendung von automatischen Dämmerungsschaltern mit einer Schaltschwelle von 50 ± 2 Lux ist vorzusehen; dies gilt nicht für Hindernisfeuer auf dem Streifen von Instrumentenbahnen, bei denen die Befeuerung von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu betreiben ist.

8.2
Die Lichtfarbe für Hindernisfeuer und Gefahrenfeuer ist rot gemäß ICAO Anhang 14 Band I Anhang 1 Bild 1.1 Farben für Luftfahrtbodenfeuer.

8.3
Die Nummern 6.4 bis 6.6 gelten entsprechend.

9 Hindernisfeuer

9.1
Hindernisfeuer sind rote Rundstrahl-Festfeuer mit einer Lichtstärke von mindestens 10 cd im Strahlbereich von -2° bis +10° gemäß Anhang 1. Die Lichtstärke des Gesamtsystems ist gemäß IEC (International Electrical Commission) nachzuweisen.

9.2
Hindernisfeuer sind in der Regel an den höchsten Punkten der Hindernisse anzubringen. An großen Hindernissen sind mehrere Hindernisfeuer derart anzubringen, dass die Konturen des Hindernisses erkennbar werden; soweit es erforderlich ist, sind Hindernisfeuer in mehreren Ebenen anzubringen. An schlanken Hindernissen sollen aus jeder Richtung mindestens zwei Hindernisfeuer einer Ebene sichtbar sein. Kann das Hindernisfeuer aus technischen Gründen nicht am höchsten Punkt angebracht werden, darf der unbefeuerte Teil des Hindernisses das Feuer um höchstens 15 m überragen, im Flugplatzbereich um höchstens 3 m.

9.3
Im Streifen von Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb sind Hindernisfeuer als Doppelfeuer mit automatischer Umschaltung bei Ausfall zu betreiben. Bei Feuern mit langer Lebensdauer des Leuchtmittels (z. B. LED) ist ein Reserveleuchtmittel nicht erforderlich, wenn die Betriebsdauer erfasst wird und das Leuchtmittel nach Erreichen des Punktes mit 5 % Ausfallwahrscheinlichkeit ausgetauscht wird.

10 Gefahrenfeuer

10.1
Gefahrenfeuer sind rot blinkende Rundstrahlfeuer gemäß ICAO Anhang 14 Band I Tabelle 6.3 Mittelleistungsfeuer Typ B (2000 cd). Die Blinkfrequenz soll zwischen 20 und 60 pro Minute liegen. Die effektive Lichtstärke ist gemäß DIN V/ENV (Europäische Vornorm) 50234 und IEC 61824 (Vornorm) nachzuweisen. Das Gefahrenfeuer darf nach unten abgeschirmt werden, so dass unterhalb eines Winkels von -5° unterhalb der Horizontalen nicht mehr als 5 % der Nennlichtstärke abgestrahlt wird.

10.2
Gefahrenfeuer sind nur bei besonders beeinträchtigter Hindernisfreiheit anzubringen, bei Bauwerken über 100 m Höhe über Grund oder Wasser jedoch stets, wenn eine Befeuerung des höchsten Punktes aus technischen Gründen nicht erfolgen kann und der unbefeuerte Teil das Gefahrenfeuer um mehr als 15 m überragt, im Flugplatzbereich um mehr als 3 m (z. B. Schornsteine, Türme mit Stabantenne und Ähnliches). Ein solcher unbefeuerter Teil darf nicht größer als 50 m, im Flugplatzbereich nicht größer als 15 m sein. Beträgt die Breite des Objekts mehr als 150 m, so sind auch die Eckpunkte mit Gefahrenfeuern zu versehen. Dabei dürfen die Enden des Objekts nicht weiter als 75 m vom Ort des Gefahrenfeuers entfernt sein. Gefahrenfeuer an Gittermasten dürfen von den Gitterstäben in keiner Richtung völlig verdeckt werden.

Teil 3

Windenergieanlagen

Abschnitt 1
Allgemeines

11 Grundsatz

Windenergieanlagen werden wie allgemeine Luftfahrthindernisse (Teil 2 der allgemeinen Verwaltungsvorschrift) behandelt, soweit im Folgenden nichts Abweichendes vorgesehen ist.

12 Windenergieanlagen-Blöcke

Mehrere in einem bestimmten Areal errichtete Windenergieanlagen können als Windenergieanlagen-Blöcke zusammengefasst werden. Grundsätzlich müssen alle Windenergieanlagen des jeweiligen Blockes gekennzeichnet werden. Im Einzelfall kann die zuständige Luftfahrtbehörde bestimmen, dass nur die Anlagen an der Peripherie des Blockes, nicht aber die innerhalb des Bockes befindlichen Anlagen einer Kennzeichnung bedürfen. Schaltzeiten und Blinkfolge aller Feuer sind untereinander zu synchronisieren.

Abschnitt 2
Tageskennzeichnung

13 Farbkennzeichnung

13.1
Für die Kennzeichnungsfarben gilt Nummer 5.2.

13.2
In der Regel sind die Rotorblätter weiß bzw. grau und im äußeren Bereich durch drei Farbstreifen von je 6 m Länge (außen beginnend mit 6 m orange/rot - 6 m weiß/grau - 6 m orange/rot) zu kennzeichnen. Bei Windenergieanlagen mit einer Höhe von mehr als 150 m über Grund oder Wasser ist das Maschinenhaus auf beiden Seiten mit einem 2 m breiten orange/rotem Streifen in der Mitte des Maschinenhauses und der Mast mit einem 3 m breiten Farbring in orange/rot, beginnend in 40 ± 5 m über Grund oder Wasser, zu versehen. Bei Gittermasten muss dieser Streifen 6 m breit sein.

13.3
Wenn Windenergieanlagen mit einer Höhe bis einschließlich 100 m über Grund oder Wasser in besonderen Fällen gekennzeichnet werden müssen, kann außerhalb einer Kreisfläche mit dem Radius 5 km um einen Flugplatzbezugspunkt auf einen zweiten orange/roten Streifen verzichtet werden. Wird ein weiß blitzendes Feuer gemäß Nummer 14 genehmigt, ist der orange/rote Streifen entbehrlich.

13.4
Bei Windenergieanlagen mit einer Höhe von mehr als 100 m bis einschließlich 150 m über Grund oder Wasser kann bei Genehmigung weiß blitzender Feuer nach Nummer 14 und in Verbindung mit einem Farbring gemäß Nummer 13.2 auf die orange/rote Kennzeichnung der Rotorblätter verzichtet werden.

13.5
Bei Windenergieanlagen mit einer Höhe von mehr als 150 m über Grund oder Wasser kann bei einer Genehmigung weiß blitzender Feuer gemäß Nummer 14 die Anbringung eines zweiten orange/roten Streifens und die Kennzeichnung des Maschinenhauses entfallen. In diesem Fall darf der Abstand zwischen weiß blitzendem Feuer und Rotorblattspitze bis zu 65 m betragen.

14 Weiß blitzende Feuer

14.1
Weiß blitzende Feuer können als Tagesmarkierung genehmigt

werden. Nummer 6 gilt entsprechend.

14.2
Bei Sichtweiten über 5000 m darf die Nennlichtstärke auf 30 % und bei Sichtweiten über 10 km auf 10 % reduziert werden. Die Sichtweitenmessung erfolgt nach Anhang 4.

Abschnitt 3
Nachtkennzeichnung

15 Allgemeines

15.1
Die Nachtkennzeichnung der Windenergieanlagen erfolgt durch Hindernisfeuer (Anhang 1), Gefahrenfeuer, Blattspitzenhindernisfeuer (Anhang 2) oder Feuer W, rot (Anhang 3).

15.2
Bei Anlagenhöhen von mehr als 150 m über Grund oder Wasser sind zusätzliche Hindernisbefeuerungsebene(n) am Turm erforderlich. Dabei müssen aus jeder Richtung mindestens zwei Hindernisfeuer sichtbar sein. Die Befeuerungsebene(n) am Turm darf (dürfen) bei Verwendung von Gefahrenfeuern oder Feuer W, rot durch stehende Rotorblätter nicht verdeckt werden.

15.3
Es ist (z. B. durch Doppelung der Feuer) dafür zu sorgen, dass auch bei Stillstand des Rotors sowie bei mit einer Blinkfrequenz synchronen Drehzahl mindestens ein Feuer aus jeder Richtung sichtbar ist.

16 Blattspitzenhindernisfeuer

16.1
Bei der Ausrüstung von Windenergieanlagen mit Blattspitzenhindernisfeuern sind auf dem Maschinenhaus zusätzliche Hindernisfeuer erforderlich.

16.2
Es ist durch Steuerungseinrichtungen sicherzustellen, dass immer das höchste Blatt beleuchtet und die Beleuchtung in einem Bereich ± 60° (bei Zweiblattrotoren ± 90°) von der Senkrechten gemessen eingeschaltet ist. Die Hindernisfeuer müssen in einem Winkel von 360° um die Blattspitze herum abstrahlen; der Abstrahlwinkel, innerhalb dessen die Mindestlichtstärke von 10 cd garantiert ist, darf senkrecht zur Schmalseite ± 60° und senkrecht zur Breitseite ± 10° nicht unterschreiten (Anhang 2). Bei Stillstand des Rotors sind alle Spitzen zu beleuchten.

17 Gefahrenfeuer

17.1
Beim Einsatz von Gefahrenfeuern (2000 cd) darf der unbefeuerte Teil des Hindernisses das Gefahrenfeuer im Flughafenbereich um nicht mehr als 15 m und außerhalb um nicht mehr als 50 m überragen. Gefahrenfeuer dürfen von den Rotorblättern in keiner Richtung völlig verdeckt werden.

17.2
Alternativ kann auch das Feuer W, rot, dessen Spezifikation in Anhang 3 aufgeführt ist, auf dem Maschinenhaus gedoppelt montiert werden. In diesem Fall darf der unbefeuerte Teil des Hindernisses das Feuer W, rot um bis zu 65 m überragen.

17.3
Das Feuer W, rot darf nach unten abgeschirmt werden; die Mindestlichtstärken des Anhangs 3 müssen jedoch eingehalten werden.

17.4
Bei Sichtweiten über 5000 m darf die Nennlichtstärke der Gefahrenfeuer auf 30 % und bei Sichtweiten über 10 km auf 10 % reduziert werden. Die Sichtweitenmessung erfolgt nach Anhang 4.

Abschnitt 4
Kennzeichnung von Offshore-Anlagen

18 Begriff

Als Offshore-Anlagen werden Windenergieanlagen bezeichnet, die sich im Meer jenseits der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser befinden.

19 Tageskennzeichnung

19.1
Für die Tageskennzeichnung von Offshore-Anlagen gilt die Nummer 13 entsprechend, soweit im Folgenden nichts Abweichendes vorgesehen ist.

19.2
Die Rotorblätter von Offshore-Anlagen sind mit jeweils drei Streifen von je 6 m Länge orange/weiß/orange bzw. rot/grau/rot gemäß Nummer 5.2 zu kennzeichnen, beginnend an der Flügelspitze. Die Kennzeichnung des Mastes erfolgt nach Richtlinie für die Gestaltung, Kennzeichnung und Betrieb von Offshore-Windparks zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. (Quelle: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes)

20 Nachtkennzeichnung

20.1
Die Nachtkennzeichnung besteht aus einem Feuer W, rot (gedoppelt) oder einer Blattspitzenbefeuerung. Die Nummern 15.2, 15.3, 16 sowie 17.3 finden entsprechende Anwendung.

20.2
Schaltzeiten und Blinkfolge aller Feuer innerhalb von Windenergieanlagen-Blöcken sind untereinander und mit den Schifffahrtszeichen zu synchronisieren. Dabei ist die Richtlinie für die Gestaltung, Kennzeichnung und Betrieb von Offshore-Windparks zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu berücksichtigen.

Teil 4
Kennzeichnung von Fahrzeugen auf den Betriebsflächen von Flugplätzen

21 Tageskennzeichnung

21.1
Vorfeldfahrzeuge sollen von auffälliger Farbe sein. Die zusätzliche Verwendung von Sichtplaketten oder Beschriftung in Tagesleucht- oder retro-reflektierender Farbe ist zulässig.

21.2
Feuerwehr- und andere Rettungsfahrzeuge sollen grundsätzlich rot oder rot/weiß sein; Krankenwagen bedürfen keiner zusätzlichen Kennzeichnung. Tankfahrzeuge sollen als solche gekennzeichnet sein; in der Regel reicht hierzu die übliche großflächige Firmenbemalung aus. Winterdienst-, Bergungs- und ähnliche Fahrzeuge sollen vollständig orange oder gelb sein. Follow-me-Fahrzeuge sollen schachbrettartig gelb-schwarz gemustert sein; die einzelnen Felder sollen eine Seitenlänge von 30 bis 60 cm haben.

22 Nachtkennzeichnung

22.1
Auf dem Vorfeld sollen Versorgungsfahrzeuge bei Dunkelheit mit Fahrlicht fahren. Die Fahrzeugbeleuchtung hat der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu entsprechen. Die Betätigung der Kfz-Warnblinkleuchten ist nur bei Gefahr, jedoch nicht im Regelbetrieb zulässig.

22.2 Es tragen im Einsatz befindliche

>> Winterdienst-, Bergungs- und ähnliche Fahrzeuge eine rundum sichtbare Kennleuchte für gelbes Blinklicht,
>> Follow-me-Fahrzeuge rundum sichtbare Kennleuchten für gelbes Blinklicht und/oder rotes Blinklicht,
>> Krankenwagen, Feuerwehr- und sonstige Rettungsfahrzeuge eine rundum sichtbare Kennleuchte für blaues Blinklicht. Zur besseren Erkennbarkeit können zusätzlich blaue Blitzleuchten im Seiten- und Heckbereich der Fahrzeuge angebracht werden.

22.3
Die Lichtstärke der Blinkleuchten und sonstigen Lichtquellen ist so aufeinander abzustimmen, dass sie auffällig sind, sich nicht gegenseitig überstrahlen und nicht blenden.

Teil 5
Verfahrens- und Schlussvorschriften

23 Beteiligung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

23.1
Die Entscheidung über die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen ist aufgrund einer gutachtlichen Stellungnahme der für die Flugsicherung zuständigen Stelle gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG zu treffen. Soll auf Forderungen aus dieser Stellungnahme verzichtet werden, ist die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) durch die zuständige Landes-Luftfahrtbehörde einzuholen.

23.2
Zur Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch sind der DFS alle neuen Luftfahrthindernisse mit den erforderlichen Daten unverzüglich anzuzeigen. Für bestehende Hindernisse ist der DFS auf Anfrage Auskunft zu erteilen.

24 Zulassung von Feuern

Es dürfen nur Feuer verwendet werden, für die ein Zertifikat des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder einer von ihm beauftragten Stelle vorliegt.

25 Übergangsvorschriften

Bestehende Kennzeichnungen sollen bei einer Erneuerung den Vorgaben dieser Vorschrift angepasst werden. Ausnahmegenehmigungen des BMVBW für bestehende Kennzeichnungen von Luftfahrthindernissen behalten auch nach Inkrafttreten dieser allgemeinen Verwaltungsvorschrift ihre Gültigkeit.

26 Ausnahmegenehmigungen

Soll im Einzelfall von den Vorschriften dieser allgemeinen Verwaltungsvorschrift abgewichen werden, bedarf die Abweichung der Zustimmung des BMVBW.

27 Inkrafttreten

Die allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt am Tage ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 2. September 2004

Der Bundeskanzler

G e r h a r d S c h r ö d e r

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

M a n f r e d S t o l p e

Anhang I

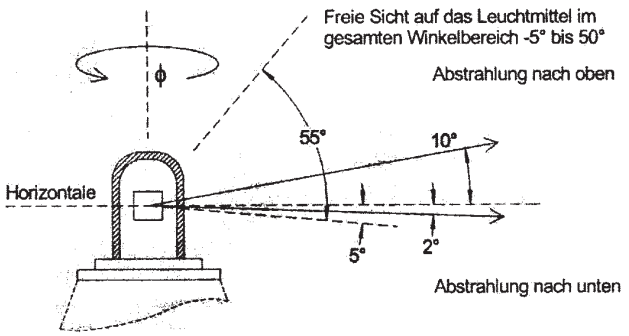
Spezifikation Hindernisfeuer

Die Lichtfarbe muss den Anforderungen der ICAO Anhang 14 Band I Anlage 1 Nummer 2.1 Farben für Luftfahrtbodenfeuer entsprechen. Die Lichtstärke ist gemäß IEC nachzuweisen.

Die Lichtstärke muss bezogen auf die Horizontale in einem vertikalen Winkelbereich von +10° (Abstrahlung nach oben) bis -2° (Abstrahlung nach unten) und für jede horizontale Richtung (0° m Ψ < 360°) mindestens 10 cd betragen.

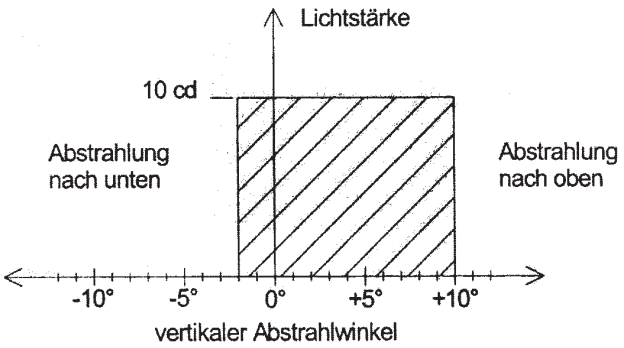
Die freie Sicht auf das Leuchtmittel muss in einem vertikalen Winkelbereich von -5° bis 50° für alle horizontalen Richtungen gegeben sein.

Geometrie:



Lichtstärke:

Die Lichtstärke muss für alle Winkel Φ über der schraffierten Fläche liegen.



Anhang 2

Spezifikation Blattspitzenhindernisfeuer

Die Lichtfarbe muss den Anforderungen der ICAO Anhang 14 Band I Anlage 1 Nummer 2.1 Farben für Luftfahrtbodenfeuer entsprechen. Die Lichtstärke ist gemäß IEC nachzuweisen.

Die Lichtstärke eines senkrecht nach oben stehenden Rotorblattes muss mindestens 10 cd betragen, und zwar in den nachstehenden Winkelbereichen.

Bei Dreiblattrotoren:

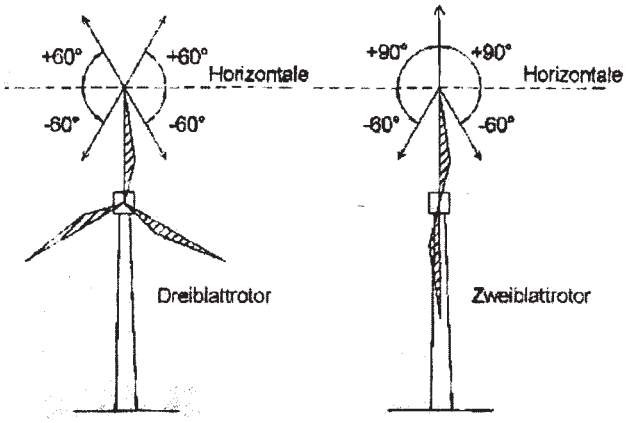
>> senkrecht zur Schmalseite in einem vertikalen Winkelbereich von ± 60°,
>> in allen anderen horizontalen Richtungen und damit auch senkrecht zur Breitseite in einem vertikalen Winkelbereich von ± 10°.

Bei Zweiblattrotoren:

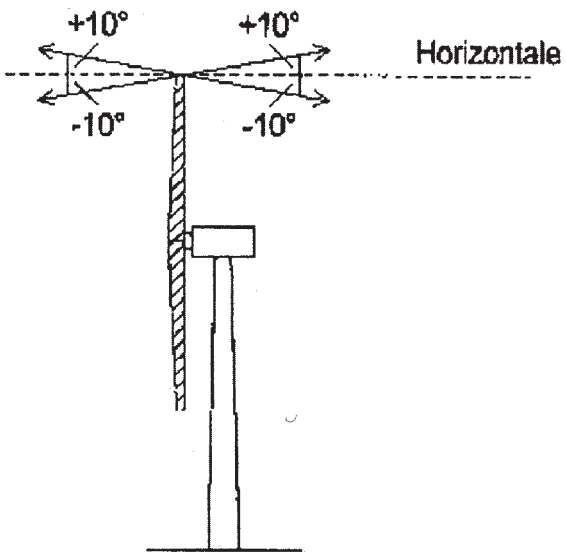
>> senkrecht zur Schmalseite in einem vertikalen Winkelbereich von +90° bis -60°,

>> in allen anderen horizontalen Richtungen und damit auch senkrecht zur Breitseite in einem vertikalen Winkelbereich von ± 10°.

Geometrie für die Abstrahlung senkrecht zur Schmalseite:



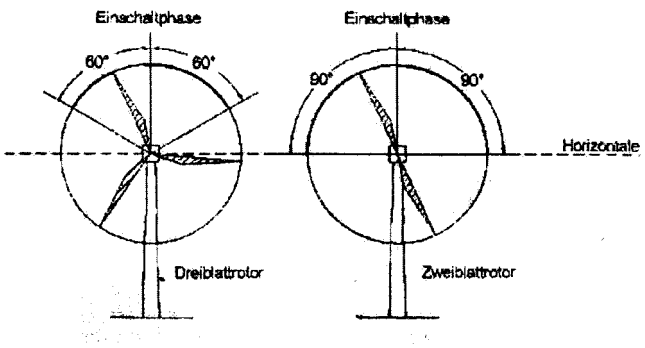
Geometrie für Abstrahlung senkrecht zur Breitseite:



Einschaltphase für bewegte Rotorblätter:

Das höchste Rotorblatt muss eingeschaltet werden, und zwar in einem Winkelbereich von

>> ± 60° von der Senkrechten bei Dreiblattrotoren und
>> ± 90° von der Senkrechten bei Zweiblattrotoren.



Bei Stillstand sind alle Spitzen zu beleuchten.

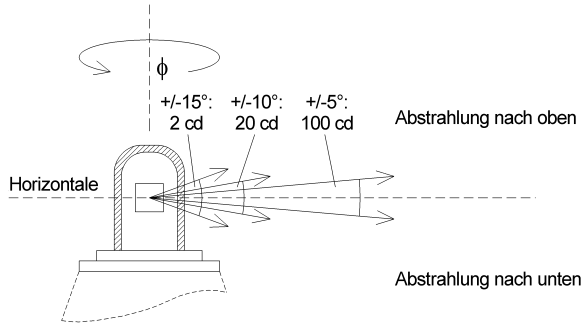
Anhang 3

Spezifikation Feuer W, rot

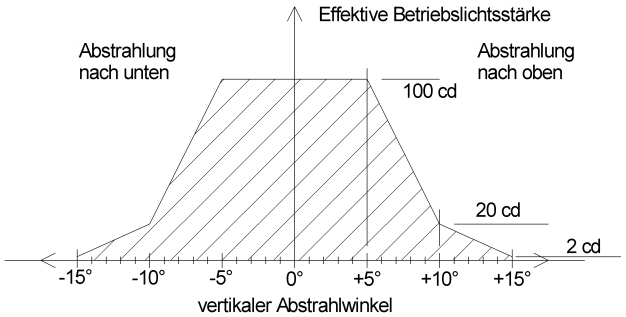
Die Lichtfarbe muss den Anforderungen der ICAO Anhang 14 Band I Anlage 1 Punkt 2.1 Farben für Luftfahrtbodenfeuer entsprechen. Die Lichtstärke ist gemäß IEC nachzuweisen.

Die Lichtstärke muss bezogen auf die Horizontale in den unten angegebenen vertikalen Winkelbereichen und für jede horizontale Richtung (0° m ⍦ < 360°) die jeweils erforderlichen Mindestwerte erreichen.

Geometrie:



Lichtstärke:
Die effektive Betriebslichtstärke muss für alle horizontalen Winkel ⍦ über der schraffierten Fläche liegen.

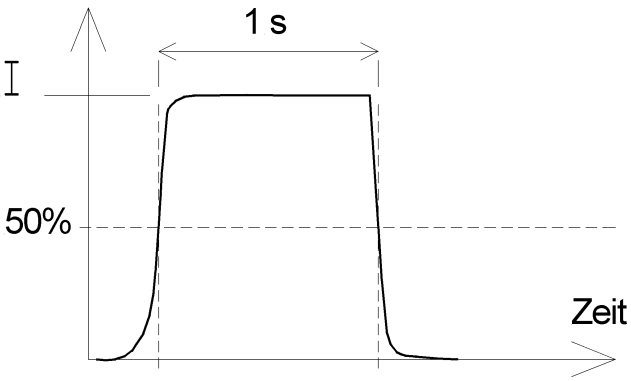


Das Feuer W, rot wird getaktet betrieben.

Die Taktfolge ist:

1 s hell - 0,5 s dunkel - 1 s hell - 1,5 s dunkel

Für die Bestimmung der Hellzeiten wird als Schwellwert 50 % der maximalen Lichtstärke verwendet.



Die effektive Betriebslichtstärke $I_{Betrieb}$ ergibt sich aus photometrischen Messungen, wenn die zeitliche Lichterscheinung I gemäß DIN V/ENV 50234 (Europäische Vornorm) in eine effektive Lichtstärke $I_{effektiv}$ umgerechnet und dieser Wert mit Faktor 0,75 multipliziert wird.

Alternativ kann die Umrechnung der effektiven Lichtstärke auch über das Verfahren von Schmidt-Clausen gemäß der Verwaltungsvorschrift der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes VV-WSV 2405 berechnet werden.

Kann das Feuer im Neuzustand z. B. für photometrische Zwecke in einen Dauerbetrieb versetzt werden, so ergibt sich eine Abschätzung zwischen photometrischer Lichtstärke I_{photo} und effektiver Betriebslichtstärke $I_{Betrieb}$:

$I_{Betrieb}$ in cd	I_{photo} in cd
100	170
20	34
2	3,4

Anhang 4

Sichtweitenmessung

Die Sichtweite ist als meteorologische Sichtweite nach DIN 5037 Blatt 2 mittels eines vom Deutschen Wetterdienst anerkannten Gerätes zu bestimmen. Bei Windenergieanlagen-Blöcken darf der Abstand zwischen einer Windenergieanlage mit Sichtweitenmessgerät und Windenergieanlagen ohne Sichtweitenmessgerät maximal 1500 m betragen. Die Sichtweitenmessgeräte sind in der Nähe des Maschinenhauses anzubringen. Der jeweils ungünstigste Wert aller Messgeräte ist für den ganzen Block zu verwenden. Bei Ausfall eines der Messgeräte müssen die Feuer auf 100 % Leistung geschaltet werden. Daten über die Funktion und die Messergebnisse der Sichtweitenmessgeräte sind fortlaufend aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind mindestens vier Wochen vorzuhalten.

Vor Inbetriebnahme ist die Funktion der Schaltung der Befeuerung durch eine unabhängige Institution zu prüfen. Das Prüfprotokoll ist bei der Genehmigungsbehörde zu hinterlegen.

Anhang 5

Zeichnerische Darstellung

Abbildung 1

Tageskennzeichnung

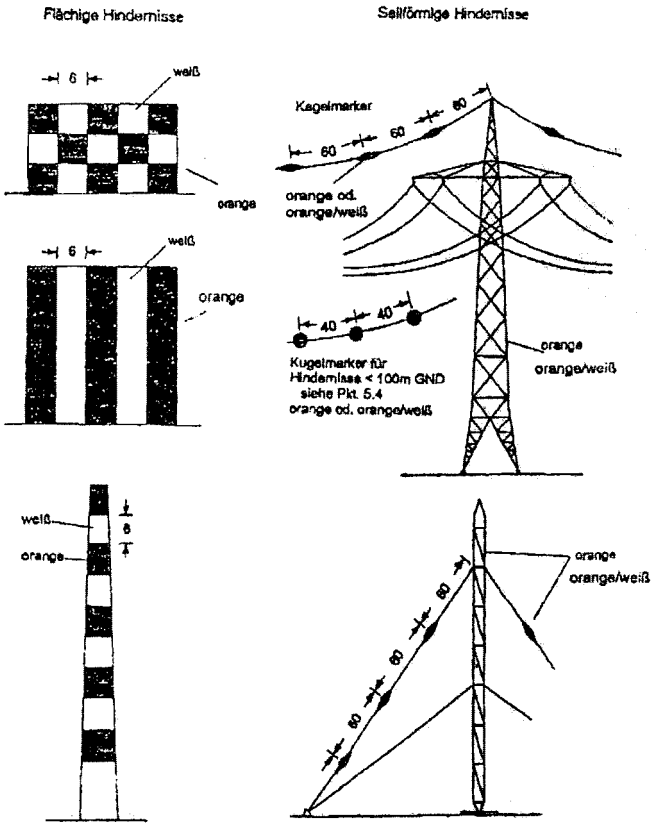
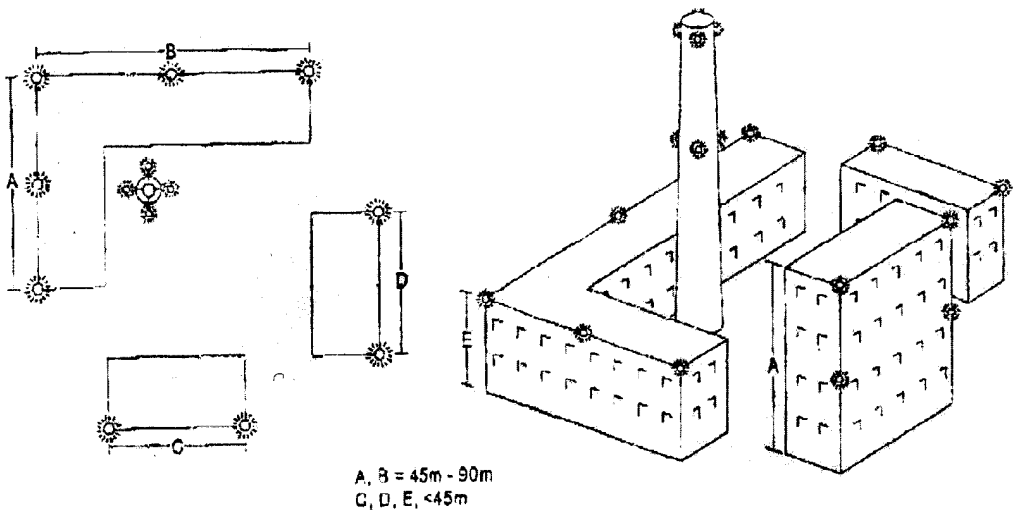


Abbildung 2

Nachtkennzeichnung
Hindernisgruppe



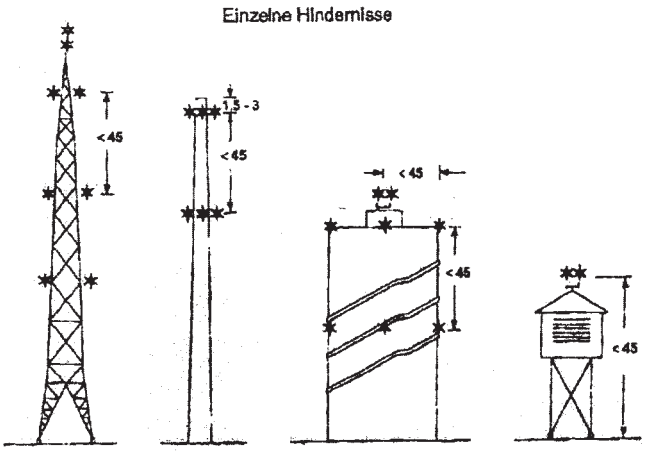


Abbildung 3

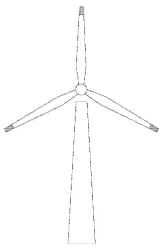
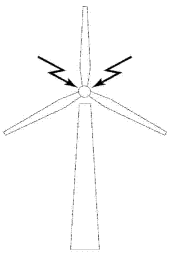
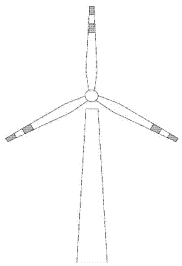
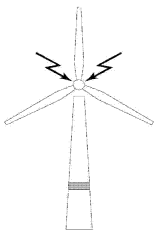
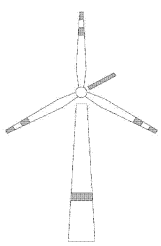
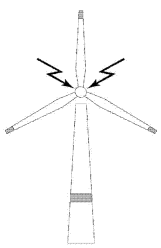
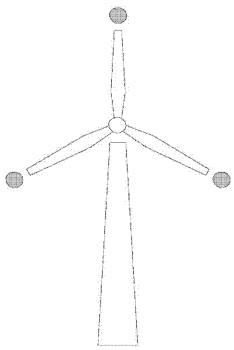
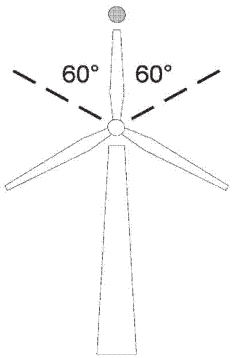
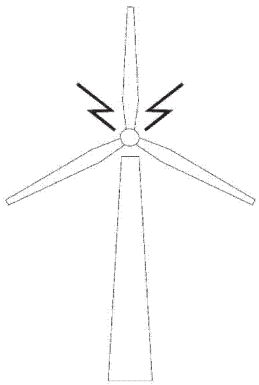
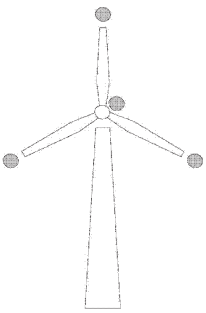
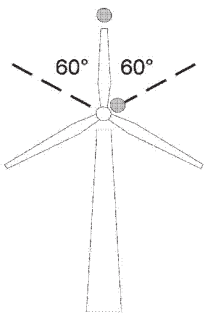
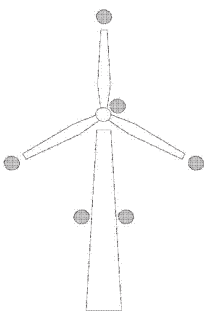
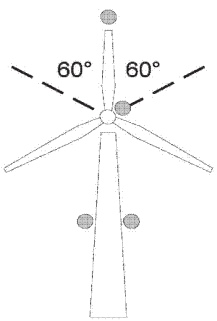
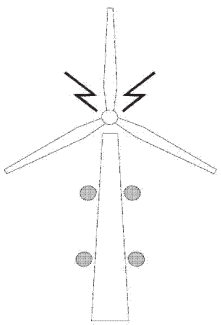
Legende		Tageskennzeichnung	
		Standard	Alternativ
1 Streifen: orange / rot 3 Streifen: orange / rot, weiß / grau, orange / rot Farben: orange / rot Mittelleistungsfeuer weiß-blitzend Gefahrenfeuer oder Feuer W rot 60° 60° Einschaltphase Blattspitzenfeuer oder Hindernisfeuer Farbliche Markierung des Maschinenhauses FBP Flugplatz-bezugspunkt	</= 100 m **außerhalb** 5 km um FBP		
	</= 100m **innerhalb** 5 km um FBP		
	> 100m bis 150 m		
	> 150 m		

Abbildung 4

	Nachtkennzeichnung		
	Blattspitzenbefeuerung		Alternativ
	U<50% der niedr. Nenndrehz.	U>50% der niedr. Nenndrehz.	Gefahrenfeuer / Feuer W rot
</= 100 m **außerhalb** 5 km um FBP			
</= 100m **innerhalb** 5 km um FBP			
> 100m bis 150 m			
> 150 m			

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 5/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Braunschweig

Teil I

Landeentgelte

1.
Für die Landungen von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Landeentgelt) nach Maßgabe dieser Entgeltordnung an den Flugplatzunternehmer zu entrichten.

Das Landeentgelt wird mit der Landung fällig. Es ist ein Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Die Voraussetzungen zur Einräumung ermäßigter Landeentgelte für geräuschärmere Luftfahrzeuge sind durch Vorlage eines Lärmzeugnisses nach NfL II - 56/99, eines entsprechenden ausländischen Lärmzeugnisses, entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde bei der Gebührenberechnungsstelle des Flugplatzhalters spätestens vor dem auf die Landung folgenden Start nachzuweisen.

Ein Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten zu entrichten.

Für Schwebeflüge von Drehflüglern, die über das Ausmaß vergleichbarer Rollbewegungen von Flächenflugzeugen hinausgehen, wird ein Landeentgelt pro angefangene 10 Minuten erhoben. Die Ermäßigung für Schul- und Einweisungsflüge nach 2.3 kommen zur Anwendung.

2.
Für Flugzeuge, Drehflügler und selbststartende Motorsegler bemißt sich das Landeentgelt nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht (MTOW) und nach der Zahl der bei der Landung an Bord befindlichen Fluggäste.

2.1
Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt:

2.1.1
Für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 9.000 kg je nach Lärmkategorie:

2.1.1.1
für Luftfahrzeuge, welche die Lärmgrenzwerte des ICAO Annex 16 Kapitel 6 um mindestens 8 dB (A) bzw. der LSL Kapitel VI.2.4 um mindestens 4 dB (A) oder der LSL Kapitel X.2.4 um mindestens 5 dB (A) unterschreiten.

0 - 1.000 kg	**5,93 EUR**
1.001 - 1.200 kg	**6,98 EUR**
1.201 - 1.400 kg	**12,50 EUR**
1.401 - 2.000 kg	**18,70 EUR**
ab 2.001 kg pro angefangene 1.000 kg	**13,82 EUR**

2.1.1.2
für Luftfahrzeuge, welche die Lärmgrenzwerte des ICAO Annex 16 Kapitel 6 um mindestens 4 dB (A) unterschreiten bzw. der LSL Kapitel VI.2.4 oder X.2.4 einhalten sowie für Luftfahrzeuge, welche die Lärmgrenzwerte des ICAO Annex 16, Kapitel 3, 8 oder 11 bzw. der LSL Kapitel III, VIII oder XI einhalten, oder für Luftfahrzeuge, an denen eine Geräuschverbesserung durch Umrüstung mit besonderem Schalldämpfer und/oder Propeller erreicht worden ist,

0 - 1.000 kg	**6,33 EUR**
1.001 - 1.200 kg	**7,50 EUR**
1.201 - 1.400 kg	**13,60 EUR**
1.401 - 2.000 kg	**20,45 EUR**
ab 2.001 kg pro angefangene 1.000 kg	**14,58 EUR**

2.1.1.3
für Luftfahrzeuge, welche die um 4 dB (A) abgesenkten Lärmgrenzwerte des ICAO Annex 16 Kapitel 6 bzw. die Lärmgrenzwerte der LSL Kapitel VI.2.4 oder X.2.4 überschreiten sowie für Luftfahrzeuge, welche die Lärmgrenze des ICAO Annex 16 Kapitel 3, 8 oder 11 bzw. der LSL Kapitel III, VIII oder XI überschreiten und keine Geräuschdämpfung durch Umrüstung vorgenommen haben,

0 - 1.000 kg	**10,14 EUR**
1.001 - 1.200 kg	**11,84 EUR**
1.201 - 1.400 kg	**21,45 EUR**
1.401 - 2.000 kg	**32,05 EUR**
ab 2.001 kg pro angefangene 1.000 kg	**22,02 EUR**

2.1.2
Für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht ab 9.001 kg je nach Lärmkategorie

2.1.2.1
für Luftfahrzeuge, welche die Lärmgrenzwerte des ICAO Annex 16 Kapitel 3 oder 8 bzw. der LSL Kapitel III oder VIII einhalten

pro angefangene 1.000 kg	**14,58 EUR**

2.1.2.2 für Luftfahrzeuge, welche die Lärmgrenzwerte des ICAO Annex 16 Kapitel 3 oder 8 bzw. der LSL Kapitel III oder VIII überschreiten

pro angefangene 1.000 kg	**22,02 EUR**

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

2.2
Der Teil der Landeentgelte, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

je Fluggast **2,67 EUR**

Dieses Landeentgelt wird für Fluggäste des gewerblichen Flugverkehrs an Bord von Luftfahrzeugen über 2 t MTOW berechnet.

2.3
Für Schul- und Einweisungsflüge werden Ermäßigungen gewährt, sofern Start oder Landung nicht außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten des Flugplatzes erfolgen.

Das ermäßigte Landeentgelt beträgt für Luftfahrzeuge bei Schul- und Einweisungsflügen bei

2.3.1
einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg **50,0 %** der nach 2 maßgebenden Sätze, mindestens jedoch

4,95 EUR (Lfz mit Lärmz. nach 2.1.1.1.),
5,28 EUR (Lfz mit Lärmz. nach 2.1.1.2.),
7,63 EUR (Lfz mit Lärmz. nach 2.1.1.3.).

2.3.2 einem Höchstabfluggewicht ab 2.001 kg **35,0 %**

2.4
Schulflüge im Sinne der Entgeltordnung sind Flüge, die ein Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) durchführt und die bis zum Erwerb eines Luftfahrerscheines oder zusätzlicher Berechtigungen im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) notwendig sind. Hierzu zählen auch Ausbildungsflüge für CVFR-, NVFR- und IFR - Berechtigungen. Wird bei einem diesen Voraussetzungen entsprechenden Schulflug eines Segelflugzeuges ein Schleppflugzeug verwendet, so wird der Flug des Schleppflugzeuges für die Entgeltberechnung einem Schulflug gleichgestellt.

Als Einweisungsflüge im Sinne der Entgeltordnung gelten Flüge, die ein Luftfahrer zum Erwerb einer Musterberechtigung gem. §§ 66 ff. LuftPersV durchführen muß. Die Ermäßigung gilt nicht für Flüge zum Vertrautmachen nach § 69 Abs. 4 LuftPersV.

2.5
Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

2.6
Ein Zuschlag zum Landeentgelt ist zu entrichten, wenn in der Zeit von SS + 30 bis SR - 30 (Ortszeit) die Flugplatzbefeuerung während der Landung eingeschaltet ist. Der Zuschlag beträgt für:

Platz- und erweiterte Platzflüge (Start und Landung Braunschweig) je angefangene ¼ Stunde **9,47 EUR**

VFR- und IFR-Überlandflüge je Bewegung **9,47 EUR**

Bei Schul- und Einweisungsflügen wird der Zuschlag um **50 %** ermäßigt.

3.
Für Segelflugzeuge beträgt das Landeentgelt **1,63 EUR**
Für Ultra-Leichtflugzeuge beträgt das Landeentgelt **6,05 EUR**

Teil II

Abstellentgelte

1.
Für die Abstellung von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Abstellentgelt) nach Maßgabe dieser Entgelteordnung an den Flugplatzunternehmer zu entrichten.

Die Abstellentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

2.
Für Flugzeuge, Drehflügler und selbststartende Motorsegler bemißt sich das Abstellentgelt nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht.

2.1 Das Abstellentgelt beträgt:

pro angefangene 24 Stunden

0 - 1.000 kg	**3,19 EUR**
1.001 - 1.200 kg	**3,71 EUR**
1.201 - 1.400 kg	**4,18 EUR**
1.401 - 2.000 kg	**5,93 EUR**
ab 2.001 kg pro angefangene 1.000 kg	**4,01 EUR**

Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellentgelte maßgebend ist, beginnt 4 Stunden nach der Landung des Luftfahrzeugs bzw. 4 Stunden nach der Beendigung der Unterstellung.

3.
Für Segelflug-Transportanhänger betragen die Abstellentgelte pro angefangene 24 Stunden

0,82 EUR

Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellentgelte maßgebend ist, beginnt 24 Stunden nach der Abstellung der Segelflug-Transportanhänger.

Teil III

Luftschiffentgelte

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist anstelle von Lande- und Abstellentgelten ein Ankermastentgelt zu entrichten. Diese wird mit Errichtung eines Ankermastes fällig.

Das Ankermastentgelt ist ein Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Das Ankermastengelt beträgt:

für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge
pro angefangene 24 Stunden **124,33 EUR**

für Luftschiffe über 50 m Gesamtlänge
pro angefangene 24 Stunden **183,58 EUR**

Der Zeitraum, der für die Berechnung der Ankermastentgelte maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit seinem Abbau.

Teil IV

Anflugentgelte

1.
Für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Luftfahrzeuge, deren Höchstabfluggewicht 2.000 kg überschreiten, wird beim An- und Abflug am Flughafen Braunschweig ein Entgelt (Anflugentgelt) erhoben.

2.
Als eine Inanspruchnahme gilt der Einflug in die CTR sowie der Ausflug aus der CTR oder ein Anflug im Zusammenhang mit einer Landung. Zähleinheit ist der Einflug bzw. die Landung. Wiederholte Durchstartanflüge gelten jeweils als gesondert abzurechnender Vorgang.

3.
Das Entgelt für eine Inanspruchnahme beträgt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes **4,32 EUR** zzgl. Mwst.

4.
Entgeltschuldner ist der Halter des Luftfahrzeuges zum Zeitpunkt der Inanspruchnahme. Ist der Halter nicht bekannt, haftet der Eigentümer des Luftfahrzeuges.

5.
Das Anflugentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetztes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil V

Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 01.02.2005 in Kraft. Die bisherige Entgeltordnung des Verkehrsflughafens Braunschweig (NfL I - 9/03) tritt zum gleichen Zeitpunkt außer Kraft.

NfL I-11/04 wird hiermit aufgehoben.

Braunschweig, 12.10.2004
Flughafengesellschaft Braunschweig mbH

B a u m b a c h

Genehmigt, Hannover, 14.12.2004
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr

i . A . M e n g e

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 6/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden

I TEIL BESCHREIBUNG DES VERKEHRSFLUGHAFENS

1.1 Allgemeine Angaben
1.2 Angaben über die Flugbetriebsanlagen

II TEIL BENUTZUNGSVORSCHRIFTEN

2.1 Anwendbarkeit
2.2 Benutzung mit Luftfahrzeugen; Bodenabfertigungsdienste
2.3 Betreten und Befahren im Sicherheitsbereich
2.4 Sonstige Betätigung
2.5 Sicherheitsbestimmungen
2.6 Fundsachen
2.7 Verunreinigungen, Abwässer
2.8 Einwilligungen
2.9 Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung
2.10 Zustellungsbevollmächtigter
2.11 Haftungsausschluß
2.12 Erfüllungsort und Gerichtsstand
2.13 Änderungsvorbehalt

Anlage: Sicherheitsbestimmungen I, II

I Teil Beschreibung des Verkehrsflughafens

Über den Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden sind Angaben im Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland AIP veröffentlicht, auf die verwiesen wird. Sollte sich aus dieser Benutzungsordnung ein Widerspruch zu diesen Angaben ergeben, haben die im Luftfahrthandbuch veröffentlichten Bestimmungen Vorrang.

1.1 Allgemeine Angaben

1.1.1 Bezeichnung: Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden
ICAO Abkürzung EDSB
IATA-Abkürzung FKB

1.1.2 Lage: 12 km Luftlinie westlich der Stadtmitte von Baden-Baden auf den Markungen der Gemeinden Rheinmünster und Hügelsheim

1.1.3 Flughafenbezugspunkt:

a) Geographische Breite: 48° 46´ 44,9146" Nord
b) Geographische Länge 08° 04´ 49,8995" Ost
c) Lage: in der Mitte der Start und Landebahn
c) Höhe: 123,92 m über NN, 407 ft

1.1.4 Betriebszeit:

Werktage und nicht bundeseinheitliche Feiertage:
06.00 bis 22.00 Uhr Ortszeit. (MEZ/MESZ)

Sonn- und bundeseinheitliche Feiertage:
09.00 bis 20.00 Uhr Ortszeit.

Außerhalb dieser Zeiten PPR
Einzelheiten zur Betriebszeit vgl. Teil II 2.1.2.2

1.1.5 Flughafenunternehmer: Baden-Airpark GmbH

1.1.6 Postanschrift: Flughafen Karlsruhe/ Baden-Baden
Victoria Boulevard A 106
77836 Rheinmünster

1.1.7 Fernsprecher:

a) Telefon: 07229/66-2000 Zentrale
07229/66-2333 Luftaufsicht
b) Telefax: 07229/66-2309 Zentrale
07229/66-2339 Luftaufsicht

1.1.8 Gewerbliche Unternehmen:

-Luftfahrtunternehmen für den gewerblichen
- Anforderungsverkehr
- Werftbetriebe
- Gaststättenbetriebe im GAT und beim Abflugterminal
- Übernachtungsmöglichkeiten in der Umgebung

1.1.9 Sanitätsbereitschaft:

1 Sanitätsraum für Erste Hilfe in jedem Terminal
1 Krankentransportfahrzeug für Erste Hilfe
Ersthelfer stehen während der Betriebszeiten,
ein Arzt auf Abruf zur Verfügung.
Erste Hilfe über Nebenstelle 112.

1.1.10 Feuerlöschfahrzeuge und Bergegeräte:

siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 2.6
Feuerlöschfahrzeuge entsprechend Kategorie 9
nach ICAO Richtlinien,
Bergegeräte beschränkt verfügbar

1.1.11 Schneeräumgeräte:

Schneepflüge, Kehrblasgeräte, Schneefräsen stehen zur Verfügung.

1.1.12 Enteisungsgeräte:

Start-/Landebahn-, sowie Luftfahrzeug-Enteisungsgeräte sind dem Flugaufkommen entsprechend vorhanden

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

1.1.13 Verkehrsverbindungen:

a) Zufahrtsstraßen:
Autobahn A5 (Ausfahrt Baden-Baden), über Bundesstraße B 500 und B 36 zum Flughafen

b) Bahnanschluss:
Bahnhof Baden-Baden (IC-Halt)
Bahnhof Raststatt

c) Taxis:
Taxistand am Ankunftsterminal

d) Mietwagen
Schalter im Ankunftsterminal

e) Busverbindungen
Regelmäßige Busverbindungen zu den Bahnhöfen

1.1.14 Abfertigungsanlagen:

der Flughafen verfügt über je ein Fluggastabfertigungsgebäude für Ankunft und Abflug, Buisiness Aviation sowie Frachtlagerräume

1.1.15 Bauliche Anlage: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 2-5 Chart

1.1.16 Treibstoffversorgung: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 1.2

1.1.17 Hallenraum für Luftfahrzeugen: Begrenzt vorhanden

1.2 Angaben über die Flugbetriebsanlagen

1.2.1 Start- und Landebahn: ICAO-Klasse 4E

a) Bezeichnung:	03/21
b) Abmessungen:	2.980 m x 45 m
c) Start- und Landebahndecke:	Asphalt auf Zement-Beton
d) Tragfähigkeit:	PCN 50 R / B / X / T
e) Längsgefälle:	< 1 %

1.2.2 Rollbahnen: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 1-2 AD 2.8

1.2.3 Vorfelder: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 1-2 AD 2.8

1.2.4 Optische Hilfen: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 1-3 AD 2.9

1.2.5 Optische Orientierungshilfen: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 1-4 AD 2.15

1.2.6 Anzeigegeräte und Bodensignalanlagen: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 1-4 AD 2.15

1.2.7 Befeuerungseinrichtungen: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 1-4 AD 2.14

1.2.8 Hindernismarkierung und -befeuerung: Hindernisse sind entsprechend den Richtlinien der ICAO Anhang 14 befeuert.

1.2.9 Markierungshilfen: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 1-3 AD 2.9

1.2.10 Notbefeuerung und Netzersatzversorgung: siehe Luftfahrthandbuch AD 2 EDSB 1-4 AD 2.15

1.2.11 Hindernisse: siehe Luftfahrthandbuch

1.2.12 Bauschutzbereich: Der Bereich, in dem die nach § 12 LuftVG bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich), wurde vom Bundesministerium der Verteidigung gem. § 12 LuftVG am 11.02.1960 festgelegt sowie im März/April1960 öffentlich bekannt gemacht; er wurde durch die luftrechtliche Genehmigung vom 15.08.1996 übernommen. Der Höhenbezugspunkt ist 123,92 über NN.

II Teil Benutzungsvorschriften

2.1 Anwendbarkeit

Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen. Die öffentlich-rechtlichen Vorschriften für die Benutzung des Flughafens bleiben unberührt.

Die sich an die Luftfahrzeughalter wendenden Vorschriften dieser Benutzungsordnung gelten entsprechend auch für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne deren Halter oder Eigentümer zu sein.

2.2 Benutzung mit Luftfahrzeugen; Bodenabfertigungsdienste

2.2.1 Befugnis zum Starten und Landen

Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafenentgeltordnung festgelegten Entgelte im Rahmen der allgemeinen luftrechtlichen Vorschriften und der im "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland" für den Flughafen veröffentlichten besonderen Regelungen gestattet.

Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen die Papiere vorzulegen und die Angaben zu machen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung, zur Entgeltberechnung und für die statistischen Erhebungen notwendig sind.

2.2.2 Zugelassene Luftfahrzeuge

- Strahlgetriebene Flugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16, Band 1, Kapitel 3,

- Propellerflugzeuge, soweit sie mindestens die Lärmgrenzwerte in Kapitel III, Abschnitt III.2.3, Kapitel V, Abschnitt V.2.3, Kapitel VI, Abschnitt VI.2.3 oder Kapitel X, Abschnitt X.2.3 nach der Bekanntmachung der Lärmschutzanforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) in der jeweils gültigen Fassung (z. Zt. vom 01.01.1991, Bundesanzeiger Nr. 54a, zuletzt geändert am 03.12.1996, NfL II - 4/97) einhalten und über ein entsprechendes Lärmzeugnis oder eine vergleichbare Urkunde verfügen,

- Drehflügler.

- Motorsegler im Rahmen der Erfordernisse am Flughafen ansässiger Werftbetriebe nach vorheriger Zustimmung (PPR) durch die Baden-Airpark GmbH.

- Dreiachsgesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge im Rahmen der Erfordernisse am Flughafen ansässiger Betriebe für den Bau von Ultraleicht-Flugzeugen nach vorheriger Zustimmung (PPR) durch die Baden-Airpark GmbH.

2.2.2.1 Beschränkungen des Flugbetriebes

2.2.2.1.1 Betriebszeiten

2.2.2.1.1.1 Der Flugbetrieb unterliegt folgenden Einschränkungen:

An Werktagen und nicht bundeseinheitlichen Feiertagen in der Zeit von 22:00 - 6:00 Uhr Ortszeit (MES/MESZ) sowie an Sonn und bundeseinheitlichen Feiertagen in der Zeit von 20:00 - 9:00 Uhr dürfen Luftfahrzeuge weder starten noch landen. Motorsegler dürfen darüber hinaus an Samstagen Sonn- und Feiertagen ganztägig weder starten noch landen. Ultraleicht-Flugzeuge dürfen darüber hinaus an Samstagen in der Zeit von 17:00 Uhr bis 9:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ganztägig mit Ausnahme von zwei Flugbewegungen weder starten noch landen.

2.2.2.1.1.2 Von den Beschränkungen der Nr. 2.2.1.1.1 sind derzeit befristet ausgenommen:

a) Starts und Landungen mit Flugzeugen über 5.700 kg MTOM, soweit Sie in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in der jeweils gültigen Fassung (derzeit vom 19.02.2003, NfL I-83/03) aufgeführt sind, zu folgenden Zeiten und nach vorheriger Zustimmung durch die Baden-Airpark GmbH (PPR)
   >> An Sonn- und bundeseinheitlichen Feiertagen von 06:00 bis 09:00 Uhr (nur Flugzeuge bis 150.000 kg MTOM),
   >> an Sonn- und bundeseinheitlichen Feiertagen von 20:00 bis 23:00 Uhr,
   >> an Werktagen und nicht bundeseinheitlichen Feiertagen von 22:00 bis 23:00 Uhr.

b) Starts und Landungen mit Flugzeugen über 2.000 kg bis 5.700 kg MTOM mit Standort am Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden, im Verkehr mit planmäßigen An- und Abflugzeiten sowie im Bedarfsluftverkehr an Sonn- und bundeseinheitlichen Feiertagen von 06:00 bis 09:00 Uhr und von 20:00 bis 22:00 Uhr sowie an allen Werktagen und nicht bundeseinheitlichen Feiertagen von 22:00 Uhr und 23:00 Uhr nach vorheriger Zustimmung durch die Baden-Airpark GmbH (PPR).

c) Landungen bei Verspätungen von Flugzeugen im Verkehr mit planmäßigen An- und Abflugzeiten sowie im Bedarfsluftverkehr über 5.700 kg MTOM bis 24:00 Uhr nach vorheriger Zustimmung durch die Baden-Airpark GmbH (PPR).

d) Bei Starts- und Landungen zwischen 22:00 und 06:00 Uhr sind maximal 30 Flugbewegungen pro Woche zulässig, pro Tag jedoch nicht mehr als 6 Bewegungen.

e) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen
   >> bei Benutzung des Flughafens als Not- oder Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen.
   >> im Einsatz für den Katastrophenschutz oder für medizinische Hilfeleistung.
   >> im Einsatz für die Landespolizei.

2.2.2.1.1.3 Ruhezeiten

Flugbetrieb mit Propellerflugzeugen bis 2.000 kg MTOM ist zu folgenden Zeiten unzulässig:

>> montags bis freitags vor 7.00 Uhr sowie zwischen 13.00 und 15.00 Uhr,
>> samstags, sonntags und an Feiertagen vor 9.00 Uhr und nach 13.00 Uhr.

Davon sind ausgenommen:

>> Flugbetrieb mit Flugzeugen, soweit sie bei einer Zulassung nach Kapitel VI der LSL die in Abschnitt VI 2.4 ausgewiesenen Lärmgrenzwerte um mindestens 4 dB (A) unterschreiten und dies durch ein Lärmzeugnis oder eine vergleichbare Urkunde nachgewiesen wird,

>> Überlandflüge, soweit das Flugzeug nicht vor Ablauf von 60 Minuten nach dem Start zum Flughafen zurückkehrt.

Zu Übungszwecken unmittelbar aufeinander folgende wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs mit mehr als 5.700 kg MTOM sind zu folgenden Zeiten unzulässig:

>> montags bis freitags vor 07:00 Uhr und nach 20:00 Uhr,

>> samstags vor 7:00 Uhr und nach 19:00 Uhr,

>> an Sonn- und Feiertagen ganztägig.

2.2.2.1.2 Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem aus Sicherheitsgründen unvermeidbaren Umfang angewendet werden; die Stellung "Leerlauf-Schubumkehr" wird davon nicht berührt.

2.2.2.1.3 Probe- und Standläufe von Triebwerken sind nur mit vorheriger Zustimmung und nach näherer Weisung der Luftaufsichtsstelle zulässig.

2.2.3 Start- und Landeeinrichtungen:

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen.

2.2.4 Rollen und Schleppen

Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Im Bereich der Vorfelder ist die Drehzahl der Triebwerke auf das zum Rollen unbedingt erforderliche Maß herabzusetzen; grundsätzlich ist auf Vorfeldern im Schritttempo zu rollen. In oder aus Hallen und Werkstätten darf nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

Bei Bedarf ist der Flughafenunternehmer berechtigt, das Schleppen von Luftfahrzeugen gegen Entgelt durchzuführen, sofern für den Einzelfall keine andere Regelung getroffen ist.
Luftfahrzeuge dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden. Der Führerstand eines Luftfahrzeuges muss mit einem Luftfahrzeugführer oder einer fachkundigen Person besetzt sein, wenn dies zur sicheren Durchführung des Schleppvorganges erforderlich ist.

Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben.

2.2.5 Abfertigungsvorfelder

Die Abfertigungsvorfelder dienen der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung - z.B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen - ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

Abfertigungsplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Soweit erforderlich, werden die Luftfahrzeuge vom Personal des Flughafenunternehmers oder dem von ihm damit beauftragten Personal eingewiesen.

2.2.6 Bodenabfertigungsdienste

2.2.6.1 Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, Bodenabfertigungsdienste gem. dem Verzeichnis in Anlage 1 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste (BADV) durchzuführen.

Selbstabfertiger und Dienstleister sind im vom Flug-

hafenunternehmer zugelassenen Umfang berechtigt, ebenfalls diese Dienste auszuführen. Sie haben ihre Abfertigungsgeräte ausschließlich an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen. Für das Abstellen und das Unterstellen von Abfertigungsgerät gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.2.6.2 Der Flughafenunternehmer kann von den zugelassenen Selbstabfertigern und Dienstleistern für die Gestattung von Bodenabfertigungsdiensten ein kostenbasiertes Nutzungsentgelt verlangen.

2.2.6.3 Folgende Einrichtungen sind zentrale Infrastruktureinrichtungen im Sinne von § 6 BADV:

1. Abfertigungsvorfeld
2. Einrichtungen zum Lotsen der Flugzeuge
3. Entsorgungssystem für Abfall
4. Entsorgungssystem für Fäkalien
5. Flughafeninformationssystem
6. Flugzeugenteisungssystem
7. Frachtumschlagsystem
8. Gepäckfördersystem
9. Versorgungssystem für Frischwasser.
10. Betankungseinrichtungen
11. Bodenstromversorgung

Die zentralen Infrastruktureinrichtungen werden ausschließlich vom Flughafenunternehmer oder einem von ihm damit Beauftragten vorgehalten, verwaltet und betrieben. Soweit Leistungen, die mit diesen Einrichtungen erbracht werden können, benötigt werden, sind die zentralen Infrastruktureinrichtungen gegen Entgelt zu nutzen.

2.2.7 Frachtabfertigung

Fracht, die am Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden umgeschlagen werden soll, ist beim Flughafenbetreiber anzumelden und durch den Flughafenbetreiber zu genehmigen. Dadurch entstehende Kosten trägt das durchführende Luftfahrtunternehmen. Die Genehmigung kann nur nach Vorlage der erforderlichen Frachtpapiere erfolgen. Die Papiere sind rechtzeitig beim Flughafen einzureichen.
Anmerkung: Der Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden ist offizieller Zollflughafen.

2.2.8 Abstellen und Unterstellen

2.2.8.1 Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeugs auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder - wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt - das Luftfahrzeug kostenpflichtig durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2.2.8.2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Eine Haftung seitens des Flughafenunternehmers für Beschädigungen erfolgt nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

2.2.8.3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen wird.

2.2.9 Luftfahrzeughallen

2.2.9.1 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten: Weiterhin gilt die Hallenordnung des Flughafenunternehmers.

Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Kräne und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit ihm benutzt werden.

Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierzu ermächtigt hat.

Luftfahrzeuge dürfen nicht in der Halle gewaschen und abgesprüht werden.

2.2.9.2 Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle sind verboten. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung des Flughafenunternehmers zulässig.

Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung des Flughafenunternehmers.

Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und ähnlichen Gegenständen ist unzulässig. Ausnahmen bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2.2.10 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben auf dem Flughafen und in seiner Nähe Geräuschbelästigungen, die durch Triebwerke oder Luftfahrzeuge verursacht werden, auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken, insbesondere zumutbare Lärmschutzeinrichtungen zu verwenden. Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2.2.11 Wartung und Waschen

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen sind an den dafür vorgesehenen Plätzen durchzuführen. Waschen und Absprühen von Luftfahrzeugen dürfen nur auf den vom Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen und nur unter Verwendung der vom Flughafenunternehmer zugelassenen Mittel durchgeführt werden.

2.2.12 Betriebsstoffversorgung

Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Luftfahrzeuge dürfen nur mit den von den Unternehmen oder dem Flughafenunternehmen angebotenen Flugkraftstoffen betankt werden.

Auf Vorfeld 1 und 2 besteht die Möglichkeit, die Betankung von Luftfahrzeugen mit Passagieren an Bord durchzuführen. Dies ist vorher ausdrücklich anzufordern und wird nur dann durchgeführt, wenn ein Löschfahrzeug einsatzbereit vor dem zu betankenden Luftfahrzeug positioniert ist. Die anfallenden Kosten trägt das Luftfahrtunternehmen.

2.2.13 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer auch gegen den Widerspruch des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten das

Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, sein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

2.2.14 Straßen und Plätze

Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Der Flughafenunternehmer kann den Verkehr auf diesen Straßen und Plätzen aus betrieblichen Gründen sperren. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten. Weiterhin gelten die Verkehrsregeln des Flughafenunternehmers.

Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge von den jeweils berechtigten Personen betreten und befahren werden.

2.2.15 Fahrzeugverkehr

Werden Fahrzeuge, die nicht zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, auf dem Flughafen verwendet, so sind der Halter und der Fahrer der Fahrzeuge für den betriebssicheren Zustand, die notwendige Haftpflichtversicherung und die ord-nungsgemäße Bedienung der Fahrzeuge verantwortlich.

Von Schadensersatzansprüchen aus dem Betrieb derartiger Fahrzeuge hat der Eigentümer oder der Halter dieser Fahrzeuge den Flughafenunternehmer freizustellen. Die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung über das Verhalten im Verkehr finden auf den Fahrzeugverkehr auf dem Flughafen entsprechende Anwendung (vgl. auch II.3.3).

Für alle anderen Fahrzeuge, die für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind, gelten diese Bestimmungen ebenso.

Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

Kleinfahrzeuge (z.B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

2.3 Betreten und Befahren im Sicherheitsbereich

2.3.1 Definition Sicherheitsbereich

Anlagen innerhalb der eingefriedeten oder durch Verbotsschilder gekennzeichneten Teile des Flughafens, die nicht allgemein zugänglich sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers und ggf. sonstiger Berechtigter betreten oder befahren werden.

Satz 1 gilt entsprechend für die außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes liegenden Flughafengrundstücke und -anlagen, insbesondere für ortsfeste Anlagen der Flugsicherung (z.B. Vor- und Haupteinflugzeichen).

Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

2.3.2 Zugang zum Sicherheitsbereich

Der Sicherheitsbereich darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge von den jeweils berechtigten Personen betreten und befahren werden.

Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

Wer auf dem Landweg Fracht, die auf den Flughafen nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flughafen fortschafft, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer nach dessen näheren Weisung über Flugdaten und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

Gefahrenguttransporte jeglicher Art sind zwingend im Voraus schriftlich beim Flughafenbetreiber anzumelden

2.3.3 Verkehrsregeln für den Sicherheitsbereich

Die Verkehrsregeln für den Sicherheitsbereich sind in Anlage 2 zur Flughafenbenutzungsordnung genauer beschrieben

Das Befahren oder Betreten des Rollfeldes und des dazugehörigen Sicherheitsbereiches und die Schutzzone um die Einrichtungen des Instrumentenlandesystems ist grundsätzlich verboten. Ausnahmen erteilt die Flugverkehrskontrollstelle.

2.3.4 Mitführen von Tieren

Tiere dürfen nur gesichert mitgeführt werden.

2.3.5 Rauchen im Sicherheitsbereich

Rauchen ist im gesamten Luftsicherheitsbereich grundsätzlich verboten, mit Ausnahme der für das Rauchen deutlich gekennzeichneten Stellen.

2.4 Sonstige Betätigung

2.4.1 Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenabfertigungsdienste

Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenabfertigungsdienste gem. Ziff. 2.5 ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die grundsätzlich ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand hat, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen.

2.4.2 Fotografieren/Filmen in nicht allgemein zugänglichen Bereichen

Die Genehmigung zum Fotografieren und Filmen in nicht allgemein zugänglichen Bereichen erteilt der Flughafenbetreiber.

2.4.3 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

2.4.4 Lagerung

Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers in dafür gesetzlich vorgesehenen Räumen oder Behältern gelagert werden. Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

2.4.5 Bauarbeiten

Bauarbeiten auf dem Flughafengelände bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Vor dem Beginn von Bauarbeiten ist der Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen. Weiterhin gelten die Sicherheitsbestimmungen für Arbeiten im Sicherheitsbereich des Flughafenunternehmers.

2.5 Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz und anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage 1 ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

2.6 Fundsachen

Sachen, die in den allgemein zugänglichen Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB.

2.7 Verunreinigungen, Abwässer

2.7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von den Verursachern zu beseitigen; andernfalls kann der Flughafenunternehmer die Beseitigung und Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

2.7.2 Abwässer

In die Abwässereinläufe (Abwasserdolen) darf nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, dass Wasser radioaktiv oder anderweitig, z.B. durch Kraftstoffe, Flugbetriebsstoffe oder Öl, Säure, Beiz-stoffe u. dgl., verseucht ist, ist es nach besonderer Weisung des Flughafenunternehmers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen.

2.8 Einwilligungen

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

2.9 Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

2.10 Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

2.11 Haftungsausschluss

Der Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden übernimmt keinerlei Haftung für jegliche Schäden aus kriegerischen Auseinandersetzungen, Streik, Unruhen, Verstaatlichung bzw. Requirierung durch eine staatliche Behörde, terroristische Handlung, d.h. auch Entführungen, sowie jede böswillige Handlung oder Sabotageakt.

2.12 Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Baden-Baden.

2.13 Änderungsvorbehalt

Änderungen der Flughafenbenutzungsordnung, insbesondere soweit sie aufgrund der offiziellen rechtlichen Grundlagen des Flughafenbetriebes, einschließlich der Flughafengenehmigung erforderlich werden, bleiben vorbehalten.

Die Flughafenbenutzungsordnung tritt am Tage nach ihrer Bekanntgabe in den NfL in Kraft.

Gleichzeitig tritt das NfL I-138/02 außer Kraft.

NfL I-138/02 wird hiermit aufgehoben.

Rheinmünster, 11.11.2004
Baden-Airpark GmbH

J u n g

Stuttgart, 6.12.2004
35-3847.4-0-KB/21
Ministerium für Umwelt und Verkehr
Baden-Württemberg

i . A . D r . M e i s

Anlage 1

"Sicherheitsbestimmungen" zu Teil II, Nr. 5 der Flughafenbenutzungsordnung

1 Umgang mit Kraftstoffen

1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1.2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den vom Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muß ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers und mit besonderem Feuerschutz zulässig.

1.3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muß es mit den angeschlossenen Kraftstoff-Versorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.4 Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen in einem Sicherheitsabstand von 6 m um Tanköffnungen, aus denen Gas/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken oder Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0°C erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min. auf 10 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min. auf 20 m.

1.5 Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen ist zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Absatz 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafenfeuerwehr (vgl. Alarmplan Ölalarm) ist unverzüglich zu benachrichtigen.

1.6 Kraftstoffversorgungs- und Entsorgungseinrichtungen und Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen gemäß den einschlägigen Bestimmungen mit Feuerlöschern versehen sein.

2 Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen oder Werkstätten laufen.

2.2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den vom Flughafenunternehmer festgelegten Zeiten und auf den dafür vorgesehenen Plätzen vorgenommen werden.

2.3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen die Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden. Fremdstarthilfen dürfen nur von fachkundigem Personal verwendet werden.

2.4 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder einer fachkundigen Person besetzt ist.

2.5 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge unmittelbar vor dem Anlassen der Triebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen.

2.6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anläßt oder während ihres Laufes bedient, hat sich zu vergewissern, daß die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist.

2.8 Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen bei laufenden Triebwerken ist untersagt.

3 Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den gekennzeichneten Bereichen sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und Kraftstoff-Versorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4 Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen - wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfer - ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5 Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5.1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A, Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A, Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüfteten Räumen verwendet werden.

5.2 Feuergefährliche leichtflüssige Stoffe (Spannlack, Nitrolack, usw.) dürfen in Hallen und Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern oder Mietern eingerichtet sind.

5.3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in zugelassenen Behältern außerhalb der Halle zu entleeren.

6 Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6.1 Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, daß keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6.2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in vorschriftsmäßigen Behältern aufzubewahren.

6.3 Leere Kraftstoff- und Schmierstoffbehälter sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.

6.4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial, usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7 Feuerlösch- und Rettungsdienst

7.1 Bei Ausbruch eines Brandes ist die Feuerwehr (Tel. 112) unverzüglich zu verständigen. Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den geeigneten Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2 Bei Tod oder Verletzung von Personen sind sofort die Feuerwehr/Rettungsdienste zu benachrichtigen (Tel. 112).

7.3 Für Bergungs- und Rettungsmaßnahmen bei Luftfahrzeugunfällen gilt der Alarmplan und die Feuerlöschordnung des Flughafens.

8 Ausweisbestimmungen

Für das Betreten und Befahren der nicht öffentlichen Anlagen am Flughafen Karlsruhe/ Baden-Baden gelten die Ausweisbestimmungen in der jeweils gültigen Fassung.

Anlage2

"Verkehrsregeln" zu Teil II, Nr. 3 der Flughafenbenutzungsordnung

Das Befahren des Sicherheitsbereiches des Flughafengeländes ist nur mit Erlaubnis des Flughafenbetreibers gestattet.
Für alle Verkehrsteilnehmer im nichtöffentlichen Teil des Flughafengeländes gelten die Bestimmungen der Flughafennutzungsordnung, der Straßenverkehrsordnung, der Unfallverhütungsvorschriften und die nachstehenden Verkehrsregeln.

1 Grundregeln

1.1 Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass er sich und andere nicht gefährdet oder mehr als nach Umständen unvermeidbar behindert, eine sichere und zügige Abwicklung des Fahrverkehrs gewährleistet und eine Beeinträchtigung des Flugbetriebes, insbesondere des Rollverkehrs, vermieden wird.

1.2 Verkehrsteilnehmern ist es verboten, Alkohol , berauschende oder sonstige Mittel einzunehmen, die eine körperliche

oder geistige Beeinträchtigung verursachen.

1.3 Für das Befahrend des Flughafengeländes ist eine interne Berechtigung erforderlich. Befahren des Geländes ohne Berechtigung ist nur in Begleitung berechtigter Personen erlaubt.

1.4 Nicht verkehrs- oder betriebssichere Fahrzeuge dürfen nicht in Betrieb genommen werden.

1.5 Luftfahrzeugrollverkehr hat in jedem Fall Vorfahrt.

1.6 Hinter selbständig rollenden oder anrollenden Luftfahrzeugen ist ein Sicherheitsabstand von mind. 75 m erforderlich.

1.7 Fahrzeuge dürfen nur auf gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden.

1.8 Die Höchstgeschwindigkeit ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Polizeifahrzeuge im Einsatz.

2 Allgemeine Sicherheitsvorschriften

2.1 Nicht selbstschließende Tor und Türen sind sofort wieder zu schließen.

Der Umgang mit offenem Feuer und das Rauchen, auch im Fahrzeug, ist grundsätzlich auf folgenden Flächen verboten:

Vorfelder
Rollfelder
Start- und Landebahn
Sicherheitsstreifen
Tanklager / Tankstelle
Auf allen Wald- und Wiesenflächen
In Räumen in denen sich brennbare Stoffe befinden

Das Rauchen ist nur an den deutlich gekennzeichneten Flächen gestattet.

2.2 Fahren und Abstellen von Fahrzeugen und Geräten unter dem Flugzeugrumpf oder den Tragflächen ist grundsätzlich verboten.

2.3 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

2.4 Das Rückwärtsfahren auf dem Vorfeld und beim Einfahren auf Betriebsstraßen darf nur mit Einweiser erfolgen. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge mit freier Sicht oder Kameraunterstützter Sicht nach hinten.

3 Vorfahrtregelung

3.1 Selbständig rollende und geschleppte Flugzeuge, sowie Leitfahrzeuge (Follow-Me) mit eingeschaltetem gelbem oder rotem Blinklicht, die ein Luftfahrzeug führen, haben vor jedem anderen Verkehr Vorrang

3.2 Fahrzeuge, die von Leitfahrzeugen geführt werden, haben gegenüber anderen Fahrzeugen Vorfahrt.

3.3 Flughafenbusse haben Vorfahrt vor allen anderen Kraftfahrzeugen, auch wenn sie nicht im Einsatz für den Passagiertransport sind.

3.4 Im Übrigen hat das von rechts kommende Fahrzeug Vorrang, sofern die Vorfahrt nicht anders geregelt ist

3.5 Die Höchstgeschwindigkeit ist auf den Vorfeldern auf max. 20 km/h begrenzt

4 Sicherheitszone um ein abgestelltes Flugzeug

Die Sicherheitszone wird von einer gedachten Linie, der Sicherheits-Stoplinie, begrenzt, die in einem Abstand von 7,5 m von Tragflächen, Bug und Heck um das Flugzeug verläuft. Das Betreten oder Befahren dieser Zone ist nur dann gestattet, wenn dies zur Abfertigung des Luftfahrzeuges notwendig ist. In dieser Zone ist Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Das Manövrieren von Fahrzeugen und Geräten hat mit größter Sorgfalt zu erfolgen. Rückwärtsfahren am Flugzeug ist nur mit Einweishilfe erlaubt.

5 Sonderrechte

5.1 Fahrzeuge mit eingeschaltetem blauen, gelben oder roten Blinklicht sind an die Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht gebunden.

5.2 Winterdienstfahrzeuge im Einsatz haben Vorrang gegenüber anderen Fahrzeugen mit eingeschaltetem gelbem oder rotem Blinklicht.

5.3 Diese Sonderrechte gelten nicht gegenüber rollenden, geschleppten oder geleiteten Luftfahrzeugen.

6 Fahrbereiche

6.1 Auf dem Vorfeld sind Fahrzeugbewegungen durch eingewiesenes Flughafenpersonal ohne Zustimmung des Kontrollturmes erlaubt.

6.2 Besondere Vorsicht ist beim Ein- und Ausrollen von Flugzeugen zu den Parkpositionen geboten. Flugzeuge, die von einer Parkposition abrollen werden, sind u. a. daran zu erkennen, dass die Zusammenstoßwarnlichter blinken und die Bremsklötze entfernt worden sind.

6.3 Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

7 Start- und Landebahnsystem

Rollfeld sind die Start- und Landebahn sowie die zur Start- und Landebahn führenden Rollwege.

Das Vorfeld ist nicht Bestandteil des Rollfeldes.

7.1 Das Rollfeld und der dazugehörige Sicherheitsbereich sowie die Schutzzonen um die Einrichtungen des Instrumentenlandesystems dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenbetreibers nach Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle (Kontrollturm) betreten oder befahren werden. Das Betreten oder Befahren des Rollfeldes und der Schutzzonen ist nur mit funktionstüchtigem Betriebsfunk zulässig. Ständige Hörbereitschaft ist vorgeschrieben. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung der Flugverkehrskontrollstelle. Die Verkehrslenkung auf dem Rollfeld erfolgt durch Wieisungen bzw. Freigaben des Kontrollturmes. Freigaben sind durch wörtliches Wiederholen zu bestätigen.

Fahrzeuge, die das Rollfeld befahren wollen, müssen mit gelbem Blinklicht ausgestattet sein.

7.2 Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren wollen, müssen so beleuchtet und mit ausreichender Zusatzbeleuchtung versehen sein, dass ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrollstelle aus verfolgt werden können.

8 Verkehrshindernisse

Verunreinigungen von Flughafenanlagen, insbesondere des Rollfeldes, sowie Abstellen oder Liegenlassen von Gegenständen sind zwingend verboten

9 Verhalten von Beauftragten der staatlichen Überwachungsbehörde

9.1 Die Beauftragten der Zoll-, Paß- und Gesundheitsbehörden sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen. Die Rechte der Luftfahrtbehörden, der Flugsicherung und des Deutschen Wetterdienstes bleiben unberührt.

9.2 Will ein Beauftragter der Zoll-, Paß- und Gesundheitsbehörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er die Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen und die im Absatz 1 und Nr. 12 genannten Vorschriften zu beachten.

10 Abweichungen

Werden die vorgenannten Bestimmungen nicht eingehalten oder können aus technischen Gründen nicht eingehalten werden, ist unverzüglich die Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen.

11 Befahren des Sicherheitsbereiches durch betriebsfremde Fahrzeuge

Das Befahren durch betriebsfremde Fahrzeuge ist grundsätzlich genehmigungspflichtig. Ausreichender Versicherungsschutz muß gewährleistet sein (Betriebshaftpflicht oder Kfz-Versicherung mit unbegrenzter Deckung).

12 Einweisung

Bei erstmaligem Befahren des Sicherheitsbereiches ist der berechtigte Fahrzeugführer in die örtlichen Gegebenheiten und Verkehrsregeln bzw. Verkehrszeichen einzuweisen
Dies wird durch gegenzeichnen (Einweiser, Fahrzeugführer) dokumentiert.
Der zugangsberechtigte Fahrzeugführer erkennt mit seiner Unterschrift die Verkehrsregeln im Sicherheitsbereich an.

13 Verstöße

Verstöße gegen die o.g. Verkehrs- und Verhaltensregeln können mit Entzug der Einfahrgenehmigung bzw. der Zugangsberechtigung geahndet werden.

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 7/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Dritte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 07. Dezember 2004

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 14.12.2001 (BGBl. I 2001, S. 396), macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 23. Mai 2003 (NfL I - 159/03), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 06. Januar 2004 (NfL I - 280/03), wird in den Teilen II A und II B wie folgt geändert:

1. Teil II A wird wie folgt geändert:

1.1. Die Gründe für die im Raum Altenwalde bestehenden Flugbeschränkungen sind entfallen. Das Flugbeschränkungsgebiet "**ED-R 35 (Altenwalde)**" wird aufgehoben, der entsprechende Abschnitt wird gestrichen.

1.2. Die Gründe für die im Raum Garlstedt bestehenden Flugbeschränkungen sind entfallen. Das Flugbeschränkungsgebiet "**ED-R 36 (Garlstedt)**" wird aufgehoben, der entsprechende Abschnitt wird gestrichen.

1.3. Im Abschnitt "**ED-R 54 (Lehnin)**" werden die Angaben zur seitlichen Begrenzung des Flugbeschränkungsgebietes wie folgt neu gefasst:

"Seitliche Begrenzung:
521730 N 124040 O - 521730 N 124913 O -
521655 N 125010 O - 521320 N 125010 O -
521240 N 124840 O - 521240 N 124540 O -
521405 N 124140 O - 521730 N 124040 O."

1.4. Im Abschnitt "**ED-R 76 (Oberlausitz)**" werden die Angaben wie folgt neu gefasst:

"**ED-R 76 (Oberlausitz)**

Sektor A

Seitliche Begrenzung:
512740 N 143915 O - 513000 N 145010 O -
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis
512440 N 145731 O - 512440 N 143915 O -
512740 N 143915 O.

Obere Begrenzung:
19900 Fuß über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Von Montag 0500 (0400) Uhr bis Freitag 1700 (1600) Uhr.
Im Bedarfsfall wird die zeitliche Wirksamkeit von Freitag 1700 (1600) Uhr bis Montag 0500 (0400) Uhr und auf gesetzliche Feiertage ausgedehnt. Eine Verlängerung der Aktivierungszeiten wird von der DFS per NOTAM bekannt gemacht.

Sektor B

Seitliche Begrenzung:

512440 N 143915 O - 512444 N 143456 O -
512543 N 143915 O - 512440 N 143915 O.

Obere Begrenzung:
10000 Fuß über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Die Nutzung des Sektors B des Flugbeschränkungsgebiets ED-R 76 wird von der DFS per NOTAM bekannt gemacht."

1.5. Im Abschnitt "**ED-R 144 (Franken)**" werden die Angaben zur seitlichen Begrenzung wie folgt neu gefasst:

"Seitliche Begrenzung:
484858 N 115644 O - 485803 N 121005 O -
491753 N 122406 O - 492604 N 114908 O -
492000 N 114000 O - 491700 N 113800 O -
491333 N 113347 O - 485136 N 114430 O -
in Uhrzeigerrichtung entlang eines Kreisbogens mit
einem Radius von 7 sm um 484500 N 114800 O bis
484858 N 115644 O."

2. Teil II B wird wie folgt geändert:

2.1 Im Abschnitt **ED-R 206 (TRA-Mecklenburg 1)** werden die Angaben zur räumlichen Ausdehnung wie folgt neu gefasst:

"Räumliche Ausdehnung:
544400 N 123100 O - 542600 N 130300 O -
534200 N 132100 O - 531500 N 130000 O -
531000 N 120000 O - 533000 N 113000 O -
542700 N 120000 O - 544400 N 123100 O

von Flugfläche 80 bis Flugfläche 285."

2.2 Im Abschnitt **ED-R 208 (TRA-Sachsen 1)** werden die Angaben zur räumlichen Ausdehnung wie folgt neu gefasst:

"Räumliche Ausdehnung:
511540 N 123116 O - 511454 N 124546 O -
510407 N 131309 O - 505930 N 131144 O -
504130 N 125733 O - 502619 N 121152 O -
503125 N 115603 O - 503955 N 115150 O -
511540 N 123116 O

von Flugfläche 100 bis Flugfläche 285."

2.3 Im Abschnitt **ED-R 210 (TRA-Frankenalb 1)** werden die Angaben zur räumlichen Ausdehnung wie folgt neu gefasst:

"Sektor A

Räumliche Ausdehnung:
485803 N 121005 O - 491753 N 122406 O -
494015 N 115737 O - 493900 N 115700 O -
493700 N 115500 O - 493700 N 113700 O -
493800 N 113400 O - 491759 N 113135 O -
490926 N 113548 O - 485803 N 121005 O

von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245.

Sektor B

Räumliche Ausdehnung:
484858 N 115644 O - 485803 N 121005 O -
490926 N 113548 O - 485136 N 114430 O -
in Uhrzeigerrichtung entlang eines Kreisbogens mit
einem Radius von 7 sm um 484500 N 114800 O bis
484858 N 115644 O

von Flugfläche 100 bis Flugfläche 155."

2.4 Im Abschnitt **ED-R 306 (TRA-Mecklenburg 2)** werden die Angaben zur räumlichen Ausdehnung wie folgt neu gefasst:

"Räumliche Ausdehnung:
544400 N 123100 O - 542600 N 130300 O -
534200 N 132100 O - 531500 N 130000 O -
531000 N 120000 O - 533000 N 113000 O -
542700 N 120000 O - 544400 N 123100 O

von Flugfläche 285 bis Flugfläche 350."

2.5 Im Abschnitt **ED-R 308 (TRA-Sachsen 2)** werden die Angaben zur räumlichen Ausdehnung wie folgt neu gefasst:

"Räumliche Ausdehnung:
511540 N 123116 O - 511454 N 124546 O -
510407 N 131309 O - 505930 N 131144 O -
504130 N 125733 O - 502619 N 121152 O -
503125 N 115603 O - 503955 N 115150 O -
511540 N 123116 O

von Flugfläche 285 bis Flugfläche 350."

2.6 Im Abschnitt **ED-R 310 (TRA-Frankenalb 2)** werden die Angaben zur räumlichen Ausdehnung wie folgt neu gefasst:

"Räumliche Ausdehnung:
485803 N 121005 O - 491753 N 122406 O -
492943 N 113258 O - 491759 N 113135 O -
490926 N 113548 O - 485803 N 121005 O

von Flugfläche 245 bis in unbegrenzte Höhe (UNL)."

Die Änderungen treten mit Ausnahme der unter Punkt 1.3 und 1.4 beschriebenen Maßnahmen am 17. Februar 2005 in Kraft.

Die unter Punkt 1.3 und 1.4 beschriebenen Änderungen treten am 17. März 2005 in Kraft.

NfL I-296/01 wird hiermit aufgehoben.

Bonn, 7. Dezember 2004
LS 16/60.05.04/441 DFS 04
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 8/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

Änderung der Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Düsseldorf

Abschnitt 5 der Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Düsseldorf wird wie folgt neu gefasst:

5. Sicherheitsbestimmungen

5.1 Die auf Gesetz und ändern Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage 1 ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

5.2 Gefahrenabwehrplan
Der Gefahrenabwehrplan der Flughafen Düsseldorf GmbH regelt Verhaltens- und Verfahrensweisen in Schadens- und Ereignissituationen. Bei der Erstellung bzw. Aktualisierungen finden deutsche Rechtsgrundsätze sowie internationale Bestimmungen Anwendung, die unter anderem in den ICAO -Anhängen niedergelegt sind. Der gefahrenabwehrplan ist von den Nutzern in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten und bindend.

NfL I-284/03 wird hiermit geändert.

Düsseldorf, 14.12.2004
II A 1-31-21/72
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

i . A . S t e u b e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 9/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Neunundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 24 461, am 21. Dezember 2004 verkündete Verordnung vom 6. Dezember 2004 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 21. Dezember 2004

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts

i. A. D ö l p

Neunundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Vom 6. Dezember 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Be-kanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebenundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn) vom 11. Juli 1994 (BAnz. S. 7665, NfL I-219/94), zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. Juli 2004 (BAnz. S. 16 453, NfL I-201/04), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	E	D_L
Betriebsstufe I	444 (142)	454 (152)	477 (175)	487 (185)	506 (204)	487 (185)
Betriebsstufe II	349 (47)	365 (63)	399 (97)	412 (110)	438 (136)	412 (110)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 125 m erlaubt, ausgenommen sind Luftfahrzeuge der Kategorie E					
Anflug ohne Gleitwegführung	740 (440)					

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

b) In Nummer 2 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:
"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	E
Betriebsstufe I	473 (201)	483 (211)	523 (251)	533 (261)	553 (281)
Anflug ohne Gleitwegführung	970 (700)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

c) In Nummer 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	E	D_L
Betriebsstufe I	369 (139)	379 (149)	389 (159)	399 (169)	418 (188)	442 (212)
Betriebsstufe II	280 (50)	296 (66)	310 (80)	323 (93)	349 (119)	323 (93)
Betriebsstufe III a	zugelassen (ausgenommen sind Luftfahrzeuge der Kategorie E)					
Anflug ohne Gleitwegführung	670 (440)					

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

d) In Nummer 4 wird die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 49" durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 51" ersetzt.

e) In Nummer 5 wird die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 46" durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 49" ersetzt.

f) In Nummer 6 wird die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 53" durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 54" ersetzt.

2. § 2 Abs. 6 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 und Nummer 2 wird die Angabe "Endanflugkurs 319°" jeweils durch die Angabe "Endanflugkurs 318°" ersetzt.

b) In Nummer 3 und Nummer 4 wird die Angabe "Endanflugkurs 139°" jeweils durch die Angabe "Endanflugkurs 138°" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 6. Dezember 2004

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts

i. A. D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 10/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 6. Januar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Achtzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 24 133, am 14. Dezember 2004 verkündete Verordnung vom 1. Dezember 2004 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 14. Dezember 2004

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts

i. A. D ö l p

Achtzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Vom 1. Dezember 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Be-kanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 4. Juli 1996 (BAnz. S. 8405, NfL I-193/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Juni 2004 (BAnz. S. 13 089, NfL I-169/04), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 5 Nr. 3 wird der Satz "Hierbei wird OM in 1420 überflogen." durch den Satz "Hierbei wird OM in 1430 überflogen." und der Teilsatz "OM (5,5 DME ALF) nicht unter 1420 überfliegen" durch den Teilsatz "OM (5,5 DME ALF) nicht unter 1430 überfliegen" ersetzt.

b) In Absatz 5 Nr. 6 wird die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 49" durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 50" ersetzt.

c) In Absatz 6 Nr. 4 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "550 (510)" durch die Angabe "600 (570)" ersetzt.

2. § 3 Abs. 4 Nr. 1.3 wird wie folgt geändert:

a) Der Satz "3,0 NM vor RW05 nicht unter 1040 überfliegen." wird durch den Satz "3,0 NM vor RW05 nicht unter 1050 überfliegen." ersetzt.

b) Angabe "Schwellenüberflughöhe: 50" wird durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 53" ersetzt.

3. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Abflugstrecke NIENBURG NINE BRAVO DEPARTURE (NIE 9B), Nummer 2 Abflugstrecke NIENBURG SEVEN CHARLIE DEPARTURE (NIE 7C), Nummer 3 Abflugstrecke NIENBURG NINE DELTA DEPARTURE (NIE 9D) und Nummer 4 NIENBURG EIGHT GOLF DEPARTURE (NIE 8G) werden in Spalte 4 die folgenden Anmerkungen eingefügt:

"1. Bindend für Flüge, die über N850 und UL126 WRB fortgesetzt werden.
2. Für Flüge, die über Y900-TIMEN-UL126 geführt werden, endet die Abflugstrecke bei IDEKO."

b) In Nummer 1 Abflugstrecke BASUM EIGHT BRAVO DEPARTURE (BASUM 8B), Nummer 2 Abflugstrecke BASUM SIX CHARLIE DEPARTURE (BASUM 6C), Nummer 3 Abflugstrecke BASUM EIGHT DELTA DEPARTURE (BASUM 8D) und Nummer 4 BASUM SEVEN GOLF DEPARTURE (BASUM 7G) wird in Spalte 4 die folgende Anmerkung eingefügt:

"Bindend für Flüge, die über R15/UM170 OSN fortgesetzt werden."

c) In Nummer 1 Abflugstrecke WESER SIX BRAVO DEPARTURE (WSR 6B), Nummer 2 Abflugstrecke WESER SIX CHARLIE DEPARTURE (WSR 6C), Nummer 3 Abflugstrecke WESER EIGHT DELTA DEPAR-TURE (WSR 8D) und Nummer 4 WESER SEVEN GOLF DEPARTURE (WSR 7G) wird in Spalte 4 die folgen-de Anmerkung eingefügt:

"Bindend für Flüge, die über G10/UG10 EEL fortgesetzt werden."

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 1. Dezember 2004

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts

i. A. D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 11/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Änderung der Betriebszeiten Verkehrslandeplatz Augsburg

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - hat die Betriebszeiten für den Verkehrslandeplatz Augsburg durch Bescheid vom 20.12.2004 wie folgt neu geregelt:

a) Am Verkehrslandeplatz Augsburg ist Flugbetrieb - vorbehaltlich der nachfolgenden Ziffern - grundsätzlich nur zwischen 06.00 Uhr Ortszeit und 21.00 Uhr Ortszeit zulässig.

b) Ergänzend dürfen zwischen 21.00 Uhr Ortszeit bis 22.00 Uhr Ortszeit im kommerziellen Luftverkehr Streckenflüge ab/nach Augsburg zu/von einem anderen Flugplatz mit vorheriger Zustimmung (PPR) der AFG durchgeführt werden.

   Hierbei dürfen grundsätzlich nur Flüge mit mehrmotorigen Luftfahrzeugen nach Instrumentenflugregeln erfolgen.
   Die Triebwerke von Luftfahrzeugen müssen bis spätestens 22.00 Uhr Ortszeit still stehen.

c) Montags bis freitags außer feiertags dürfen zwischen 06.00 Uhr Ortszeit bis 10.00 Uhr Ortszeit und 19.00 Uhr Ortszeit bis 22.00 Uhr Ortszeit Flüge nach Sichtflugregeln nur mit vorheriger Zustimmung (PPR) der AFG durchgeführt werden.
   Die AFG darf die vorherige Zustimmung (PPR) nur aus flugsicherungstechnischen Gründen (Möglichkeiten der Towerbesatzung) versagen.
   Nach Erklärung der AFG werden in diesen PPR-Zeiten keine PPR-Gebühren erhoben.
   Platzrunden sind nur bis 20.00 Uhr zulässig.

d) An Samstagen außer Feiertagen besteht Betriebszeit nur von 09.00 Uhr Ortszeit bis 19.00 Uhr Ortszeit.

e) An Sonntagen und Feiertagen besteht Betriebszeit nur von 09.00 Uhr Ortszeit bis 22.00 Uhr Ortszeit.

   Flüge nach Sichtflugregeln sind von 09.00 Uhr Ortszeit bis 10.00 Uhr Ortszeit und von 19.00 Uhr Ortszeit bis 22.00 Uhr Ortszeit nur mit vorheriger Zustimmung (PPR) der AFG zulässig.
   Die AFG darf die vorherige Zustimmung (PPR) nur aus flugsicherungstechnischen Gründen (Möglichkeiten der Towerbesatzung) versagen.
   Nach Erklärung der AFG werden in diesen PPR-Zeiten keine PPR-Gebühren erhoben.

   Platzrunden sind grundsätzlich nur von 09.00 Uhr Ortszeit bis 13.00 Uhr Ortszeit zulässig.
   In besonders begründeten Einzelfällen und mit vorheriger Zustimmung (PPR) der AFG sind Ausnahmen hiervon zulässig.

f) Ergänzend bestehen (wie bisher) für Triebwerksprobeläufe folgende Regelungen:

   Im Zeitraum zwischen 05.00 Uhr Ortszeit und 06.00 Uhr Ortszeit sind Triebwerksprobeläufe ausschließlich in der Lärmschutzanlage zulässig.

   Zu diesem Zweck dürfen die Triebwerksprobeläufe frühestens 60 Minuten vor der geplanten Abflugzeit mit folgender zeitlicher Dauer in Abhängigkeit vom Betriebszustand durchgeführt werden:

Betriebszustand	zulässige Betriebszeit Variante 1	Zulässige Betriebszeit Variante 2	zulässige Betriebszeit Variante 3
Idle (Leerlauf)	20 Minuten	30 Minuten	40 Minuten
≤ 80 % Torque	4 Minuten	-	-
100 % Torque	2 Minuten	2 Minuten	-

Volllastbetrieb mit 100 % Torque darf frühestens ab 05.15 Uhr Ortszeit durchgeführt werden.

In keinem Fall dürfen die Luftfahrzeuge vor 06.00 Uhr Ortszeit mit eigener Kraft bewegt werden.

Die AFG hat Aufzeichnungen über Anzahl, Betriebszustand und zeitlicher Dauer der zwischen 05.00 Uhr Ortszeit und zwischen 06.00 Uhr Ortszeit zulässigen Triebwerksprobeläufe zu führen und auf Verlangen vorzulegen.

Triebwerksprobeläufe zwischen 05.00 Uhr Ortszeit und 07.00 Uhr Ortszeit, zwischen 13.00 Uhr Ortszeit und 15.00 Uhr Ortszeit sowie zwischen 19.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit sind nur in besonders begründeten Ausnahmefällen nach vorheriger Zustimmung (PPR) der AFG zulässig.

g) Hubschrauberschulflüge auf dem Hubschrauberschulungsgelände sind nur montags bis freitags werktags von 08.00 Uhr Ortszeit bis 19.00 Uhr Ortszeit zulässig. Weitere Einschränkungen können sich aus der Flugbetriebsordnung für das Hubschrauberschulungsgelände in ihrer jeweils aktuellen Fassung ergeben.

h) Ergänzend gilt die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung in ihrer jeweils aktuellen Fassung.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

i) Abschnitt d gilt nur vom 01.01.2005 bis 31.03.2005. Die Abschnitte c und e gelten nur vom 01.01.2005 bis 31.12.2005

Vor und nach diesen Zeitrahmen gelten die bisherigen Regelungen, die wie folgt lauten:

Zwischen 06.00 Uhr Ortszeit bis SR - 30 und SS + 30 bis 21.00 Uhr Ortszeit sind ausschließlich Streckenflüge ab/nach Augsburg zu/von einem anderen Flugplatz mit vorheriger Zustimmung (PPR) der AFG zulässig.

NfL I-249/91 wird hiermit aufgehoben.

München, 21.12.2004
Regierung von Oberbayern
- Luftamt Südbayern -

i . A . E h i n g e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 12/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Stuttgart

gültig ab 01.Januar 2005

I. Entgeltregelung

1 Flughafenentgelte

1.1 Allgemeine Bedingungen

1.1.1 Schuldnerregelung

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sowie der Lärmzuschläge sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),

c) der Luftfahrzeughalter,

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.1.2 Ausnahmeregelungen

Bei Notlandung wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen Stuttgart nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start- und Passagierentgelte sowie Lärmzuschläge zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen.

Die Lande- und Startentgelte ermäßigen sich

- bei Schul- und Einweisungsflügen

  mit Luftfahrzeugen bis 2.000 kg MTOW **um 60%**
  mit Luftfahrzeugen über 2.000 kg MTOW **um 40%**

- bei Rundflügen

  mit Luftfahrzeugen bis 5.700 kg MTOW **um 20%**

Maßgebend für die Gewährung der Ermäßigung ist die Vorlage eines entsprechenden schriftlichen Nachweises durch den Entgeltschuldner vor dem Start. Liegt kein Nachweis vor, werden die Entgelte ohne Ermäßigung nach allgemeinen Grundsätzen berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

Rundflüge sind Flüge, die von gewerblichen Rundflugunternehmen gegen Entgelt, mit Start und Landung auf dem Flughafen Stuttgart, durchgeführt werden.

1.1.3 Zahlungszeitpunkt

Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind vor dem Abflug in **EUR** zu entrichten.
In besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

1.1.4 Umsatzsteuer

Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.2 Lande- und Startentgelte

1.2.1 Zahlungspflicht

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen Stuttgart ist ein Lande- bzw. Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

1.2.2 Bemessungsgrundlage Gewichtsbezogene Entgelte

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOW).

Das Abfluggewicht ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations.
Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zu Grunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Eine Reduzierung dieses MTOW in den Zulassungsurkunden wird nur anerkannt, sofern sie dem Flughafenunternehmer mindestens vier Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode mitgeteilt wird. Als Nachweis ist ein entsprechendes Zertifikat des Luftfahrtbundesamtes oder einer anderen Zulassungsbehörde vorzulegen.

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

1.2.3 Gewichtsbezogene Entgelte

Das Entgelt für Landungen und Starts beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht (MTOW) bis 2.000 kg für:

Propellerflugzeuge	
- mit Lärmzeugnis [1]	**11,53 EUR**
- mit Lärmzeugnis [2]	**21,86 EUR**
- ohne Lärmzeugnis	**29,81 EUR**
Strahlturbinen-Luftfahrzeuge	**11,53 EUR**
Hubschrauber	**21,86 EUR**

pro Landung und pro Start.

1) Luftfahrzeuge, die die erhöhten Schallschutzanforderungen i.S. der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung in der jeweils gültigen Fassung erfüllen (derzeit geltende Fassung vom 05.01.1999, NfL I - 134/99 und BGBl. IS. 35), bzw. nach der jeweils gültigen Fassung die Lärmgrenzwerte unterschreiten.

Nach der Fassung vom 05.01.1999 gilt dies für Flugzeuge, die die folgenden Lärmwerte unterschreiten:

- Propellergetriebene Flugzeuge bis 9.000 kg Höchtsabfluggewicht und Motorsegler die vor dem 1. Januar 2000 gebaut worden sind, entsprechen bis zum 31. Dezember 2009 den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung festgelegten Lärmgrenzwerte der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)
  - Kapitel VI um mindestens 4 dB(A) oder
  - Kapitel X um mindestens 5 dB(A)

  unterschreiten.

- Propellergetriebene Flugzeuge bis 9.000 kg Höchstabfluggewicht und Motorsegler mit einem Baujahr ab 2000 entsprechen den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung festgelegten Lärmgrenzwerte der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)
  - Kapitel VI um mindestens 6 dB(A) oder
  - Kapitel X um mindestens 7 dB(A)

  unterschreiten.

2) Luftfahrzeuge, mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Bd I: Chapter 6, LSL Kapitel VI und LSL Kapitel X

Als Nachweis für die Erfüllung der genannten Kriterien gelten:

- die Bestätigungen und Eintragungen in Lärmzeugnissen nach NfL I - 56/99, ausgestellt durch eine Zulassungsbehörde, oder
- Kennzeichnung nach § 4 Abs. 5 der Verordnung vom 05.01.1999 und gemäß NfL II - 138/99 (Umweltschutzzeichen), oder
- die Vorlage entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde, die im Einzelfall die Erfüllung der Voraussetzungen belegen.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der obengenannten Bedingungen durch den Entgeltschuldner vor dem Start.

Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzeugnis" berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Das Entgelt für Landungen und Starts beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht (MTOW) über 2.000 kg:

3,40 EUR je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts (MTOW) pro Landung und pro Start.

1.2.4 Lärmbezogene Entgelte

Für jede Landung und jeden Start ist an den Flughafenunternehmer ein lärmorientiertes Grundentgelt zu entrichten.

Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

Die Zuordnung der Luftfahrzeuge in Lärmkategorien erfolgt auf der Basis der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen.

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Stuttgart vorliegen.

Lärmkategorien

Kategorie 1

<= 70,9 dB(A)

30,00 € pro Landung

30,00 € pro Start

Alle Kap.-3-Jets mit MTOW > 2 t bis 35 t

Alle Propellerflugzeuge mit MTOW > 2 t bis 35 t

Kategorie 2

71,0 bis 73,9 dB(A)

69,00 € pro Landung

69,00 € pro Start

A 319	319
Avro RJ100	AR1
Avro RJ70	AR7
Avro RJ85	AR8
B 717	717
B 737-300	733
B 737-500	735
B 737-600	736
B 737-700	73G
BAe 146-100	141
BAe 146-200	142
BAe 146-300	143
Fokker 70	F70
Fokker 100	100

Kategorie 3

74,0 bis 76,9 dB(A)

108,00 € pro Landung

108,00 € pro Start

A 310-200	312
A 310-300	313
A 320	320
A 321	321
B 737-400	734
B 737-800	738
B 757-200	752
B 757-300	753
L-382 (L-100)	LOH
MD 81	M81
MD 82	M82
MD 83	M83
MD 87	M87
MD 88	M88

Kategorie 4

77,0 bis 79,9 dB(A)

180,00 € pro Landung

180,00 € pro Start

A 300 B2/B4/C4	AB4
A 300-600	AB6
A 330-300	333
A 340-300	343
B 737-200	73A
B 767-300	763
B 777-200	772

Kategorie 5

80,0 bis 82,9 dB(A)

330,00 € pro Landung

330,00 € pro Start

B 727-200	72A
DC-10-30/40	D1C
DC-9-30	D93
DC-9-40	D94
TU 154	TU5
YK 42	YK2

Kategorie 6

> 82,9 dB(A)

1.350,00 € pro Landung

1.350,00 € pro Start

B 747-200	742

1.3 Passagierentgelte/Sicherheitsentgelte

1.3.1 Zahlungspflicht

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Passagierentgelt und Sicherheitsentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei der Landung und beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.
Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

1.3.2 Ausnahmeregelung

In die Zahl der bei der Landung und beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.3.3 Passagierbezogene Entgelte

Das **Passagierentgelt** beträgt im

		gültig ab 01.01.2005
innerdeutschen Verkehr	für Aussteiger	**3,75 EUR**
	für Zusteiger inkl. Transitfluggäste	**3,75 EUR**
europäischen Verkehr (EU)	für Aussteiger	**4,39 EUR**
	für Zusteiger inkl. Transitfluggäste	**4,39 EUR**
internationalen Verkehr (EU)	für Aussteiger	**4,54 EUR**
	für Zusteiger inkl. Transitfluggäste	**4,54 EUR**

je Fluggast.

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im Anhang 1.

Das **Sicherheitsentgelt** beträgt

0,34 EUR pro Passagier

(Passagiere ist die Anzahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste)

Das Sicherheitsentgelt dient der Refinanzierung der Zusatzkosten für Bau und Betrieb der mehrstufigen Reisegepäckkontrollanlage (MRKA).

1.3.4 Definition Transitfluggäste

Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Stuttgart unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

1.3.5 Meldeverfahren für Passagiere

Die Meldung der Anzahl der Fluggäste erfolgt über die Flugberichte oder - sofern keine Verpflichtung zum Ausfüllen dieser Flugberichte besteht - durch unverzügliche schriftliche Meldung beim Flughafenunternehmer. In Absprache mit dem Flughafenunternehmer kann auch eine andere Übermittlung erfolgen.

Die Erhebung und Weitergabe der Daten des amtlichen Flugberichts an das Statistische Bundesamt ist durch das Gesetz über die Luftfahrtstatistik geregelt. Die Meldung ist spätestens am Tage nach der Landung bzw. dem Start an die Flughafen Stuttgart GmbH zu übermitteln. Falls die Meldung bei der Flughafen Stuttgart GmbH nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Passagierentgelte die maximal möglichen Passagiermengen zugrunde gelegt.

Bei Reklamationen von Rechnungen wird zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung um Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheet u.a.) gebeten. Die Flughafen Stuttgart GmbH behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen in Zusammenhang stehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt 3 Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlingsagenten bzw. mit der Verkehrsabrechnung der Flughafen Stuttgart GmbH in Verbindung.

1.4 Abstellentgelte

1.4.1 Zahlungspflicht

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen Stuttgart ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.4.2 Berechnungsgrundlage

Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht (MTOW) sowie einer Überschreitung einer durchschnittlichen Abfertigungsdauer (DUABF) bemessen.

1.4.3 Entgelte

Das Abstellentgelt beträgt bei einer Blockzeit, welche die durchschnittliche Abfertigungsdauer je LFZ-Kategorie überschreitet,

LFZ Kategorie	MTOW	DUABF
1	<= 25 t	1:00 Std.
2	> 25 t - 100 t	1:30 Std.
3	> 100 t - 140 t	2:00 Std.
4	> 140 t - 200 t	2:30 Std.
5	> 200 t - 300 t	3:00 Std.
6	> 300 t	4:00 Std.

0,35 EUR je angefangene Stunde und je angefangene 1.000 kg MTOW.

Die Mindestbemessung für 24 Stunden beträgt **7,50 EUR** je angefangene 24 Stunden.

Die Höchstbemessung für 24 Stunden beträgt **2,80 EUR** je angefangene 24 Stunden und je angefangene 1.000 kg MTOW.

Anhang 1

Länderliste

Inland	Europa (EU) (ohne Deutschland)	Restliches Ausland (International)
Deutschland	Belgien Dänemark Estland Finnland Frankreich Griechenland Großbritannien Irland Italien Lettland Litauen Luxemburg Malta Niederlande Österreich Polen Portugal Schweden Slowakei Slowenien Spanien Tschechien Ungarn Zypern	Alle anderen

II. Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 1. Januar 2005 in Kraft. Die bisherige Entgeltordnung des Verkehrsflughafens Stuttgart (NfL I-139/04) tritt zum gleichen Zeitpunkt außer Kraft.

NfL I-139/05 wird hiermit aufgehoben.

Stuttgart, 23.12.2004
Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg

i . A . D r . M e i s

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 13/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Änderung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Dornier - Immenstaad

Mit Verfügung vom 27.12.2004, Az: 46-21/3846-EADS-Immenstaad, wurde die Halterschaft des o.g. Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf die

EADS Deutschland GmbH

mit Sitz in Ottobrunn

übertragen.

NfL I - 39/88 wird hiermit geändert.

Tübingen, 27.12.2004
46-21/3846-EADS-Immenstadt
Regierungspräsidium Tübingen

i . A . L a u t e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 14/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Schließung der Start- / Landebahn Juni 2005 wegen Bauarbeiten am Flughafen Nürnberg

Aufgrund notwendiger Wartungsarbeiten an der Start- / Landebahn muss diese an nachfolgend aufgeführten 4 Wochenendnächten geschlossen werden, alle Zeiten sind Ortszeiten:

von Samstag, 04.06.2005, 23:30 Uhr
bis Sonntag, 05.06.2005, 06:00 Uhr.
von Sonntag, 05.06.2005, 23:30 Uhr
bis Montag, 06.06.2005, 06:00 Uhr.
von Samstag, 11.06.2005, 23:30 Uhr
bis Sonntag, 12.06.2005, 06:00 Uhr.
von Sonntag, 12.06.2005, 23:30 Uhr
bis Montag, 13.06.2005, 06:00 Uhr.

München, 21.12.2004
8182 - VII/8b - 38365
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

i . A . S c h m i d t

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 15/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatz Stadtlohn-Wenningfeld

Der Verkehrslandeplatz Stadtlohn-Wenningfeld wird hiermit umbenannt in

Stadtlohn-Vreden.

Diesem Antrag habe ich mit heutigem Datum stattgegeben.

NfL I-391/97 wird hiermit geändert.

Münster, 20.12.2004
59/M03
Bezirksregierung Münster

i . A . H e n s i e k

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 16/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Temporäre Umbenennung der Start- und Landebahn 15/33 in Rollweg X auf dem Flughafen Düsseldorf

Auf Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH habe ich mit Bescheid vom 15. Juli 2004 die zeitweise Befreiung von der Betriebspflicht als Start- und Landebahn 15/33 ausgesprochen und der Umbenennung in Rollbahn X zugestimmt. Die notwendigen Umbaumaßnahmen sowie die Änderungen der Rollbahnführung, der Markierung und der Befeuerung sind erfolgt. Nach Abnahme der v.g. Maßnahmen wurde die Betriebsaufnahme am 30.09.2004 gestattet.

Düsseldorf, 10.11.2004
IIA-31-21/10(20)DL
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

i . A . B ö h m

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 17/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Änderung der Unabhängigen parallelen Anflüge auf das Parallelpistensystem 26L/26R und 08L/08R in München

Bezug: NfL I-241/01

Pkt. 3 wird hiermit wie folgt geändert:

3. Radarstaffelung von mindestens 3 NM, bzw. 1000 ft Vertikalstaffelung wird beibehalten, bis beide Luftfahrzeuge auf dem Landekurs innerhalb von 25 NM vom Aufsetzpunkt stabilisiert sind.

NfL I-241/01 wird hiermit geändert.

München, 22.12.2004
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Sprecher der Niederlassungsleitung
Niederlassung Süd
Center Betrieb München

i . V . G a t z

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 18/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Neunzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertvierunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 1, am 4. Januar 2005 verkündete Verordnung vom 9. Dezember 2004 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 7. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Neunzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertvierunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)

Vom 9. Dezember 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder) vom 20. Oktober 1993 (Banz. S. 9966, NfL I-323/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Juni 2004 (BAnz. S. 13 089, NfL I-168/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der folgende Meldepunkt angefügt:

"Meldepunkt RITSI	R 336 - 13 DME LBE
53 51 31 N 09 26 51 O	R 290 - 29 DME HAM"

2. In § 2 Abs. 1 werden die Einflugstrecken BASUM EIGHT ALPHA ARRIVAL (BASUM8A), OSTOR EIGHT ALPHA ARRIVAL (OSTOR8A) und WESER FIVE ZULU ARRIVAL (WSR5Z) durch die folgenden Strecken ersetzt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BASUM NINE ALPHA ARRIVAL (BASUM 9A) Δ BASUM				RITSI ist Freigabegrenze. Radarführung erfolgt bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Bei Funkausfall ist der Flug bis LBE (156°, 13 NM, Mindestreiseflughöhe 4000) mit anschließendem Standardanflug fortzusetzen.
Δ Weser VOR	005	35	4000	
Δ RITSI	032	37		
Δ Elbe VOR/DME	156	13		
OSTOR NINE ALPHA ARRIVAL (OSTOR 9A) Δ OSTOR				
Δ RITSI	082	14	4000	
Δ Elbe VOR/DME	156	13		
WESER SIX ZULU ARRIVAL (WSR 6Z) Δ Weser VOR				
Δ RITSI	032	37	4000	
Δ Elbe VOR/DME	156	13		

3. In § 2 Abs. 3 wird das Warteverfahren Glückstadt NDB durch das folgende Warteverfahren ersetzt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Kurskreuzung RITSI	032	4000	rechts	

4. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	251 (236)	261 (246)	271 (256)	281 (266)	312 (297)
Anflug ohne Gleitwegführung	440 (420)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

b) In Nummer 2 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt::

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	259 (243)	269 (253)	279 (263)	289 (273)	
Anflug ohne Gleitwegführung	450 (430)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

5. § 3 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Abflugstrecke NIENBURG SIX WHISKEY DEPARTURE (NIE 6W) und Nummer 2 Abflugstrecke NIENBURG SIX ECHO DEPARTURE (NIE 6E) werden in Spalte 4 jeweils die folgenden Anmerkungen eingefügt:

"1. Bindend für Flüge, die über N850 und UL126 WRB fortgesetzt werden.

2. Für Flüge, die über Y900-TIMEN-UL126 geführt werden, endet die Abflugstrecke bei IDEKO."

b) In Nummer 1 Abflugstrecke BASUM FIVE WHISKEY DEPARTURE (BASUM 5W) und Nummer 2 Abflugstrecke BASUM

FIVE ECHO DEPARTURE (BASUM 5E) wird in Spalte 4 jeweils die folgende Anmerkung eingefügt:

"Bindend für Flüge, die über R15/UM170 OSN fortgesetzt werden."

c) In Nummer 1 Abflugstrecke WESER FOUR WHISKEY DEPARTURE (WSR 4W) und Nummer 2 Abflugstrecke WESER FIVE ECHO DEPARTURE (WSR 5E) wird in Spalte 4 jeweils die folgende Anmerkung eingefügt:

"Bindend für Flüge, die über G10/UG10 EEL fortgesetzt werden."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft ausgenommen Artikel 1 Nr. 1 bis 3, der am 20. Januar 2005 in Kraft tritt..

Langen, 9. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 19/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertfünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 1, am 4. Januar 2005 verkündete Verordnung vom 10. Dezember 2004 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 7. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertfünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee)

Vom 10. Dezember 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertfünfunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee) vom 21. Oktober 1993 (BAnz. S. 9967, NfL I-325/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. März 2004 (BAnz. S. 6873, NfL I-119/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der folgende Meldepunkt eingefügt:

"Meldepunkt RITSI R 336 - 13 DME LBE
53 51 31 N 09 26 51 O R 290 - 29 DME HAM"

2. In § 2 Abs. 1 werden die Einflugstrecken BASUM THREE FOXTROT ARRIVAL (BASUM3F) und WESER THREE FOXTROT ARRIVAL (WSR3F) durch die folgenden Strecken ersetzt:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindest-Reiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BASUM FOUR FOXTROT ARRIVAL (BASUM 4F)				
Δ BASUM	005	35	4000	
Δ Weser VOR	032	37		
Δ RITSI	082	44		
Δ Lübeck DVOR				
WESER FOUR FOXTROT ARRIVAL (WSR 4F)				
Δ Weser VOR	032	37	4000	
Δ RITSI	082	44		
Δ Lübeck DVOR				

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Januar 2005 in Kraft.

Langen, 10. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 20/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Einundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertsechsunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 24 645, am 28. Dezember 2004 verkündete Verordnung vom 9. Dezember 2004 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 28. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Einundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertsechsunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig)

Vom 9. Dezember 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsechsunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig) vom 24. November 1993 (BAnz. S. 10 553, NfL I-348/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Februar 2004 (BAnz. S. 3273, NfL I-69/04), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "790 (500)" durch die Angabe "670 (380)" ersetzt.

b) In Nummer 3 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "790 (520)" durch die Angabe "670 (400)" ersetzt.

2. In § 2 Abs. 6 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "790" durch die Angabe "720" ersetzt.

3. In § 3 Abs. 5 Nr. 1.3 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "710 (440)" durch die Angabe "670 (400)" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 9. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 21/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Neunzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 2, am 4. Januar 2005 verkündete Verordnung vom 10. Dezember 2004 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 7. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Neunzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Vom 10. Dezember 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 4. Juli 1996 (BAnz. S. 8405, NfL I-193/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 1. Dezember 2004 (BAnz. S. 24 133, NfL I-10/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der folgende Meldepunkt angefügt:

"Meldepunkt RITSI	R 336 - 13 DME LBE
53 51 31 N 09 26 51 O	R 290 - 29 DME HAM"

2. In § 2 Abs. 1 werden die Einflugstrecken BASUM EIGHT ALPHA ARRIVAL (BASUM8A), OSTOR EIGHT ALPHA ARRIVAL (OSTOR8A) und WESER FIVE ZULU ARRIVAL (WSR5Z) durch die folgenden Strecken ersetzt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BASUM NINE ALPHA ARRIVAL (BASUM 9A) Δ BASUM				RITSI ist Freigabegrenze. Radarführung erfolgt bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Bei Funkausfall ist der Flug bis LBE (156°, 13 NM, Mindestreiseflughöhe 4000) mit anschließendem Standardanflug fortzusetzen.
Δ Weser VOR	005	35	4000	
Δ RITSI	032	37		
Δ Elbe VOR/DME	156	13		
OSTOR NINE ALPHA ARRIVAL (OSTOR 9A) Δ OSTOR				
Δ RITSI	082	14	4000	
Δ Elbe VOR/DME	156	13		
WESER SIX ZULU ARRIVAL (WSR 6Z) Δ Weser VOR				
Δ RITSI	032	37	4000	
Δ Elbe VOR/DME	156	13		

3. In § 2 Abs. 3 wird das Warteverfahren Glückstadt NDB durch das folgende Warteverfahren ersetzt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Kurskreuzung RITSI	032	4000	rechts	

4. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	255 (212)	265 (222)	275 (232)	285 (242)	
Betriebsstufe II	91 (48)	108 (64)	121 (77)	134 (91)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung	450 (410)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

b) In Nummer 2 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt::

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	231 (178)	241 (188)	251 (198)	261 (208)	
Anflug ohne Gleitwegführung	500 (450)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

c) In Nummer 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt::

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	220 (188)	230 (198)	243 (211)	253 (221)	
Anflug ohne Gleitwegführung	560 (530)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

5. In § 2 Abs. 6 wird vor Nummer 1 der folgende Hinweis eingefügt:

"Hinweis: Die in den Nummern 1 bis 4 aufgeführten Verfahren stehen bei Temperaturen unter 0° Celsius nicht zur Verfügung."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Januar 2005 in Kraft ausgenommen Artikel 1 Nr. 4 und 5, der am Tage nach der Verkündung in Kraft tritt.

Langen, 10. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 22/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 24 645, am 28. Dezember 2004 verkündete Verordnung vom 9. Dezember 2004 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 28. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Zweite Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover)

Vom 9. Dezember 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertsiebzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover) vom 1. August 2003 (BAnz. S. 19 422, NfL I-232/03), geändert durch Verordnung vom 20. April 2004 (BAnz. S. 9797, NfL I-147/04), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe "Hierbei wird OM in 1440 überflogen." wird durch die Angabe "Hierbei wird OM in 1450 überflogen." und die Angabe "4,9 DME HBD nicht unter 1440 überfliegen" wird durch die Angabe "4,9 DME HBD nicht unter 1450 überfliegen" ersetzt.

bb) Die Hindernisfreihöhen werden wie folgt festgelegt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	322 (143)	332 (153)	342 (163)	352 (173)	378 (199)
Anflug ohne Gleitwegführung	620 (440)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

b) In Nummer 2 wird die Angabe „Hierbei wird OM in 1440 überflogen." durch die Angabe „Hierbei wird OM in 1450 überflogen." und die Angabe „4,9 DME HBD nicht unter 1440 überfliegen" durch die Angabe „4,9 DME HBD nicht unter 1450 überfliegen" ersetzt.

c) In Nummer 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	314 (145)	324 (155)	352 (183)	362 (193)	
Betriebsstufe II	226 (57)	242 (73)	255 (86)	268 (99)	286 (117)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m genehmigt				
Anflug ohne Gleitwegführung	640 (470)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

d) In den Nummern 5 und 7 wird jeweils die Angabe „Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von NIE auf R 079, bei 13,6 DME HAD Linkskurve, Flug bis NIE (IAF) fortsetzen." gestrichen.

e) In Nummer 5 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	306 (139)	316 (149)	326 (159)	336 (169)	
Betriebsstufe II	218 (51)	234 (67)	247 (80)	260 (93)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m genehmigt				
Anflug ohne Gleitwegführung	650 (490)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

f) In Nummer 7 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	318 (146)	328 (156)	338 (166)	348 (176)
Anflug ohne Gleitwegführung	630 (460)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

2. In § 2 Abs. 6 wird vor Nummer 1 der folgende Hinweis eingefügt:

"Hinweis: Die in den Nummern 1 bis 4 aufgeführten Verfahren stehen bei Temperaturen unter 0° Celsius nicht zur Verfügung."

3. § 3 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Teilsätze "Abflug von CEL (IAWP) auf Kurs 165°; DV600 (TWP) mit Rechtskurve passieren und Kurs 182° erfliegen;" werden durch die Teilsätze "Abflug von CEL (IAWP) auf Kurs 165° in 4000; DV600 (TWP) mit Rechtskurve passieren, Kurs 182° erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen;" ersetzt.

bb) Die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 50" wird durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 53" ersetzt.

b) In Nummer 1.2 wird die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 50" durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 53" ersetzt.

c) In Nummer 1.3 werden dieTeilsätze "Abflug von CEL (IAWP) auf Kurs 168°; DV610 (TWP) mit Rechtskurve passieren und Kurs 182° erfliegen;" durch die Teilsätze "Abflug von CEL (IAWP) auf Kurs 168° in 4000; DV610 (TWP) mit Rechtskurve passieren, Kurs 182° erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnnen;" ersetzt.

d) In Nummer 2.8 wird die Angabe "ROBEG (IAWP) N 52 14 01,53 O 009 16 10,92" durch die Angabe "ROBEG (IAWP) N 52 14 01,02 O 009 16 10,63" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 9. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 23/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 20. Januar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Ersten Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 24 646, am 28. Dezember 2004 verkündete Verordnung vom 9. Dezember 2004 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 28. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Erste Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Vom 9. Dezember 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertachtzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) vom 20. August 2004 (BAnz. S. 21 673, NfL I-245/04) wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	270 (132)	280 (142)	290 (152)	300 (162)	
Betriebsstufe II	182 (44)	198 (60)	211 (73)	224 (86)	
Betriebsstufe III a,b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung	520 (380)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

b) In Nummer 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	322 (198)	332 (208)	346 (222)	356 (232)	
Betriebsstufe II	171 (47)	187 (63)	201 (77)	214 (90)	
Betriebsstufe III a	genehmigt				
Anflug ohne Gleitwegführung	520 (400)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

c) In Nummer 5 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	260 (139)	270 (149)	280 (159)	290 (169)	
Betriebsstufe II	171 (50)	188 (67)	201 (80)	214 (93)	
Betriebsstufe III a,b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung	590 (470)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

d) In Nummer 7 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	299 (183)	309 (193)	319 (203)	329 (213)	
Anflug ohne Gleitwegführung	590 (470)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 2 wird in der Tabelle unter "RWY 05 R" Spalte 2 die Angabe "GMH 9Z" durch die Angabe "GMH 1Z" und unter "RWY 05 L" Spalte 2 die Angabe "GMH 3Y" durch die Angabe "GMH 4Y" ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 Abflugstrecke LIMA SEVEN TANGO DEPARTURE (LMA 7T) und Nummer 2 Abflugstrecke LIMA THREE LIMA DEPARTURE (LMA 3L) wird in Spalte 4 jeweils die Anmerkung 2 wie folgt gefasst:

"2. Für Flüge, für die FL190 oder darunter beantragt wurde, oder Überseeflüge, die MODRU nicht in FL210 oder darüber überfliegen können, oder Flüge über LMA B29 (falls verfügbar)."

bb) In Nummer 3 Abflugstrecke LIMA EIGHT ZULU DEPARTURE (LMA 8Z) und Nummer 4 Abflugstrecke LIMA FOUR YANKEE DEPARTURE (LMA 4Y) wird in Spalte 4 jeweils die Anmerkung 1 wie folgt gefasst:

"1. Für Flüge, für die FL190 oder darunter beantragt wurde, oder Überseeflüge, die MODRU nicht in FL210 oder darüber überfliegen können, oder Flüge über LMA B29 (falls verfügbar)."

cc) In Nummer 3 wird die Abflugstrecke GERMINGHAUSEN NINE ZULU DEPARTURE (GMH 9Z) in GERMINGHAUSEN ONE ZULU DEPARTURE (GMH 1Z) umbenannt.

dd) In Nummer 4 wird die Abflugstrecke GERMINGHAUSEN THREE YANKEE DEPARTURE (GMH 3Y) in GERMINGHAUSEN FOUR YANKEE DEPARTURE (GMH 4Y) umbenannt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft ausgenommen Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc und dd, der am 20. Januar 2005 in Kraft tritt.

Langen, 9. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 24/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden

Die Genehmigung desVerkehrslandeplatzes Kassel-Calden vom 17.05.1999 wurde wie folgt geändert:

I., Nr. 4. b) **) erhält folgende Fassung - **) für Hubschrauber bis 5.700 kg MPW, für sonstige Luftfahrzeuge bis 2000 kg MPW.

NfL I-183/99 wird hiermit geändert.

Kassel, 16.12.2004
33.1 - 66 m 08/01.01
Regierungspräsidium Kassel

i . A . S t e i n m e t z

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 25/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes am Klinikum Garmisch-Partenkirchen

Dem Klinikum Garmisch-Partenkirchen, Auenstraße 6, 82467 Garmisch-Partenkirchen, ist die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschraubersonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt und die Betriebsaufnahme gestattet worden:

1. Amtliche Bezeichnung:

Hubschraubersonderlandeplatz
Klinikum Garmisch-Partenkirchen

2. Lage:

Klinikum Garmisch-Partenkirchen
Auenstraße 6
82467 Garmisch-Partenkirchen
nördlich des Klinikums
ca. 125 m südlich der Bahnlinie

3. Geographische Lage (WGS 84):

47° 29' 03,760" N
11° 07' 44,386" E

4. Höhe des Landeplatzbezugspunktes:

743,06 über NN
2.437,86 ft MSL

5. Abmessungen der Start- und Landefläche:

freistehende Plattform 35 x 35 m

6. Belag der Start- und Landefläche:

Bitukies

7. An- und Abflugrichtung:

10/29
Innerhalb der östlichen Abflugfläche ist die Fläche mit einer Neigung von 4,5% (für Hubschrauber, die nach Flugleistungsklasse 1 betrieben werden, für den Fall des Ausfalls eines Triebwerkes) nur bis zu einer Entfernung von 530 m zum Landeplatz hindernisfrei. Ausreichend freies Gelände für Notlandungen ist vorhanden.

8. Benutzungsumfang:

Der Hubschraubersonderlandeplatz darf nur von Hubschraubern mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 6.000 kg benutzt werden.

Notfallrettungsflüge sind zu jeder Tages- und Nachtzeit gestattet. Planbare Verlegungsflüge dürfen nur werktags in der Zeit von 06:00 Uhr (lokal) bis 22:00 Uhr (lokal) stattfinden.

9. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes:

Der Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallrettungsflügen und planbaren Verlegungsflügen nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter.

München, 20.12.2004
315.3 - 3721.4/04
Regierung von Oberbayern
- Luftamt Südbayern -

i . A . D r . S z y m a n s k i

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 26/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Grundstück Fl. Nr. 942 der Gemarkung Ebersberg für die Kreisklinik Ebersberg

Der Kreisklinik Ebersberg Gemeinnützige GmbH, Pfarrer-Guggetzer-Str. 3, 85560 Ebersberg, ist die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschraubersonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt und die Betriebsaufnahme gestattet worden:

1. Amtliche Bezeichnung:

Hubschraubersonderlandeplatz
Ebersberg - Kreisklinik -

2. Lage:

Grundstück Fl. Nr. 942 der Gemarkung Ebersberg
85560 Ebersberg
Landkreis Ebersberg
am nördlichen Ortsrand nördlich der Heilig-Geist-Kirche

3. Geographische Lage (WGS 84):

48° 04' 52,472" N
11° 57' 30,741" E

4. Höhe des Landeplatzbezugspunktes:

574,40 über NN
1.884,51 ft MSL

5. Abmessungen der Start- und Landefläche:

Quadrat 35 m (einschließlich Streifen)

6. Belag der Start- und Landefläche:

Bitukies

7. An- und Abflugrichtung:

11/29 und 06/24

8. Benutzungsumfang:

Der Hubschraubersonderlandeplatz darf nur von Hubschraubern mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 6.000 kg benutzt werden.

Notfallrettungsflüge sind zu jeder Tages- und Nachtzeit gestattet. Planbare Verlegungsflüge dürfen nur werktags in der Zeit von 06:00 Uhr (lokal) bis 22:00 Uhr (lokal) stattfinden.

9. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes:

Der Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallrettungsflügen und planbaren Verlegungsflügen nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter.

München, 20.12.2004
315.13 - 3721.4
Regierung von Oberbayern
- Luftamt Südbayern -

i . A . D r . S z y m a n s k i

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 27/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes auf dem Gelände der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Murnau

Dem Berufsgenossenschaftlichen Verein für Heilbehandlung Murnau e.V., Loristraße 8, 80335 München, ist die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschraubersonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt und die Betriebsaufnahme gestattet worden:

1. Amtliche Bezeichnung:

Hubschraubersonderlandeplatz Murnau
- Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik -

2. Lage:

Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik Murnau
Prof.-Küntscher-Straße 8
82418 Murnau
Landkreis Garmisch-Partenkirchen

3. Geographische Lage (WGS 84):

47° 40' 19,469" N
11° 12' 55,964" E

4. Höhe des Landeplatzbezugspunktes:

683,38 über NN
2.242,06 ft MSL

5. Abmessungen der Start- und Landefläche:

Quadrat 28 m (einschließlich Streifen)

6. Belag der Start- und Landefläche:

Bitukies

7. An- und Abflugrichtung:

Nordöstliche und südliche Richtung.
Das Überfliegen von Wohngebieten ist zu vermeiden. Abflüge bei Nacht sollen über die südliche Abflugfläche erfolgen.

8. Benutzungsumfang:

Der Hubschraubersonderlandeplatz darf nur von Hubschraubern mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 6.000 kg benutzt werden.

Notfallrettungsflüge sind zu jeder Tages- und Nachtzeit gestattet. Planbare Verlegungsflüge dürfen nur werktags in der Zeit von 06:00 Uhr (lokal) bis 22:00 Uhr (lokal) stattfinden.

9. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes:

Der Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallrettungsflügen und planbaren Verlegungsflügen nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter.

München, 20.12.2004
315.13 - 3721.4
Regierung von Oberbayern
- Luftamt Südbayern -

i . A . D r . S z y m a n s k i

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 28/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Erste Änderung der Bekanntmachung über die Einrichtung von Lufträumen mit vorgeschriebener Transponderschaltung (Transponder Mandatory Zone - TMZ)

Vom 11. Januar 2005

Die Bekanntmachung über die Einrichtung von Lufträumen mit vorgeschriebener Transponderschaltung (Transponder Mandatory Zone - TMZ) vom 09. Januar 2004 (NfL I - 30/04), wird wie folgt geändert:

1)
Im Abschnitt "**Karlsruhe**" werden die Angaben zur seitlichen und unteren Begrenzung wie folgt gefasst:

"Seitliche Begrenzung:
485816 N 081326 O - 485804 N 081730 O - 485712 N 082000 O - 483328 N 075747 O - 483649 N 074933 O - entlang der deutsch-französischen Grenze bis 485816 N 081326 O.

Untere Begrenzung:

1500 Fuß über NN in dem Gebiet
485816 N 081326 O - 485804 N 081730 O - 485712 N 082000 O - 485004 N 081317 O - 485231 N 080715 O - entlang der deutsch-französischen Grenze bis 485816 N 081326 O;

1500 Fuß über NN in dem Gebiet
484303 N 075743 O - 484025 N 080415 O - 483328 N 075747 O - 483649 N 074933 O - entlang der deutsch-französischen Grenze bis 484303 N 075743 O;

2500 Fuß über NN in dem Gebiet
485231 N 080715 O - 485004 N 081317 O - 484025 N 080415 O - 484303 N 075743 O - entlang der deutsch-französischen Grenze bis 485231 N 080715 O."

2)
Im Abschnitt "**Paderborn**" werden die Regelungen zur Durchführung des Segelflugbetriebes wie folgt gefasst:

"Regelungen zur Durchführung des Segelflugbetriebes:
Der Sektor "Senne" kann bei Benutzung der Betriebspiste 06 in Paderborn aktiviert werden.

Der Sektor "Egge" kann generell an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen aktiviert werden.

Segelflugzeugführer haben sich zeitnah vor Einflug in die Sektoren auf der Frequenz 126,15 MHz (Dauerrundfunksendung) über die Aktivierung der o.g. Sektoren zu informieren.

Segelflugzeugführer können die Aktivierung der Sektoren auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") beantragen.

Ist ein Sektor aktiv, gilt der Einflug als freigegeben.

Innerhalb der Sektoren ist ständige Hörbereitschaft auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") erforderlich, um über eine Deaktivierung unverzüglich informiert zu werden.

Die Deaktivierung der Sektoren erfolgt als Rundruf auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") und durch Änderung der Aufsprache auf der Frequenz 126,15 MHz (Dauerrundfunksendung).

Bei Deaktivierung eines Sektors müssen Segelflugzeugführer diesen innerhalb von zehn Minuten verlassen haben."

Diese Bekanntmachung tritt am 17. März 2005 in Kraft.

Langen, 11.1.2005
Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 29/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflüge im Luftraum Klasse C Düsseldorf/Köln-Bonn

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I, S. 580) gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflüge im Luftraum Klasse C Düsseldorf/Köln-Bonn bekannt.

1. Allgemeine Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflugsektoren

Innerhalb der nachstehend beschriebenen Sektoren des Luftraums Klasse C Düsseldorf/Köln-Bonn sind Segelflüge im Wege von allgemeinen, sektorbezogenen Flugverkehrskontrollfreigaben der Flugverkehrskontrollstelle Langen gestattet, sofern die Verkehrslage des Flugbetriebs nach Instrumentenflugregeln an den Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln sowie die Flugsicherungskapazität es zulassen.

1.1 Sektor Eudenbach West

a) Seitliche Begrenzung:
504000 N 065107 O - 504000 N 072725 O -
503925 N 072623 O - 503459 N 070845 O -
503542 N 070211 O - 503803 N 065227 O -
504000 N 065107 O.

b) Vertikale Begrenzung:
Jeweilige Untergrenze des Luftraums Klasse C bis maximal Flugfläche 65.

1.2 Sektor Eudenbach Ost

a) Seitliche Begrenzung:
504227 N 073155 O - 504232 N 074215 O -
503900 N 074300 O - 503259 N 072647 O -
503459 N 070845 O - 503925 N 072623 O -
504000 N 072725 O - 504227 N 073155 O.

b) Vertikale Begrenzung:
Jeweilige Untergrenze des Luftraums Klasse C bis maximal Flugfläche 65.

1.3 Sektor Wipper West

a) Seitliche Begrenzung:
510551 N 071125 O - 510617 N 072204 O -
510000 N 071957 O - 510551 N 071125 O.

b) Vertikale Begrenzung:
Jeweilige Untergrenze des Luftraums Klasse C bis 4500 Fuß über NN.

1.4 Sektor Wipper Mitte

a) Seitliche Begrenzung:
510617 N 072204 O - 510640 N 073118 O -
510553 N 073504 O - 510000 N 073830 O -
510000 N 071957 O - 510617 N 072204 O.

b) Vertikale Begrenzung:
Jeweilige Untergrenze bis 4500 Fuß über NN in dem Gebiet:
510000 N 071957 O - 510535 N 072150 O -
510000 N 073830 O - 510000 N 071957 O.

4500 Fuß über NN bis maximal Flugfläche 65 in dem Gebiet:
510617 N 072204 O - 510640 N 073118 O -
510553 N 073504 O - 510000 N 073830 O -
510535 N 072150 O - 510617 N 072204 O.

1.5 Sektor Wipper Ost

a) Seitliche Begrenzung:
510640 N 073118 O - 510934 N 074426 O -
505930 N 075000 O - 505550 N 075051 O -
510000 N 073830 O - 510553 N 073504 O -
510640 N 073118 O.

b) Vertikale Begrenzung:
Flugfläche 65 bis maximal Flugfläche 85.

1.6 Sektor Köln Nord

a) Seitliche Begrenzung:
510222 N 065047 O - 510515 N 065716 O -
510551 N 071125 O - 510102 N 070149 O -
505734 N 065555 O - 510222 N 065047 O.

b) Vertikale Begrenzung:
2500 Fuß über NN bis maximal Flugfläche 65.

1.7 Sektor Köln West

a) Seitliche Begrenzung:
505336 N 064140 O - 505600 N 064000 O -
505837 N 064226 O - 510222 N 065047 O -
505734 N 065555 O - 505656 N 065451 O -
505548 N 064923 O - 505336 N 064140 O.

b) Vertikale Begrenzung:
2500 Fuß über NN bis maximal Flugfläche 65.

1.8 Sektor Gustorf

a) Seitliche Begrenzung:
510748 N 061736 O - 510507 N 063435 O -
510253 N 063716 O - 510010 N 063119 O -
510010 N 061954 O - 510748 N 061736 O.

b) Vertikale Begrenzung:
Jeweilige Untergrenze des Luftraums Klasse C bis

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

maximal Flugfläche 65.

1.9 Sektor Wanlo

a) Seitliche Begrenzung:
510748 N 061736 O - 511501 N 061524 O -
511643 N 061948 O - 510657 N 062304 O -
510748 N 061736 O.

b) Vertikale Begrenzung:
4500 Fuß über NN bis maximal Flugfläche 65.

1.10 Sektor Bochum

a) Seitliche Begrenzung:
513319 N 070257 O - 513442 N 065812 O -
513726 N 070518 O - 513613 N 070823 O -
513617 N 071155 O - 513100 N 071820 O -
512526 N 072036 O - 512326 N 072245 O -
512006 N 071517 O - 513319 N 070257 O.

b) Vertikale Begrenzung:
3500 Fuß über NN bis 4500 Fuß über NN.

2. Koordination von Sektorfreigaben, Nachricht an Segelflugzeugführer, Hörbereitschaft

2.1 Sektoren

Bereich Köln:
- "Eudenbach West"
- "Eudenbach Ost"
- "Wipper West"
- "Wipper Mitte"
- "Wipper Ost"
- "Köln Nord"
- "Köln West"

Bereich Düsseldorf:
- "Gustorf"
- "Wanlo"
- "Bochum"

2.2 Information über Aktivierungen

Segelflugzeugführer haben sich zeitnah vor Einflug in die Sektoren auf der Frequenz 126,15 MHz (Dauerrundfunksendung) über die Aktivierung der o.g. Sektoren zu informieren.

2.3 Aktivierung

Segelflugzeugführer können die Aktivierung der Sektoren auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") beantragen.
Ist ein Sektor aktiv, gilt der Einflug als freigegeben.

2.4 Hörbereitschaft

Innerhalb der Sektoren ist ständige Hörbereitschaft auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") erforderlich, um über eine Deaktivierung unverzüglich informiert zu werden.

2.5 Deaktivierung

Die Deaktivierung der Sektoren erfolgt als Rundruf auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") und durch Änderung der Aufsprache auf der Frequenz 126,15 MHz (Dauerrundfunksendung).

Bei Deaktivierung eines Sektors müssen Segelflugzeugführer diesen innerhalb von zehn Minuten verlassen haben.

3. Zusatzbestimmung für Flüge von Hängegleitern und Gleitsegeln

Die Regelungen in Nr. 1 und 2 gelten auch für Flüge von Hängegleitern und Gleitsegeln, sofern diese Luftsportgeräte mit einem Sprechfunkgerät einschließlich der erforderlichen Frequenzen ausgerüstet sind.

Anmerkung:
Die vorgenannten Segelflugsektoren und Kontaktstellen für Freigaben werden in der Luftfahrtkarte 1:500.000 veröffentlicht.

Diese Bekanntmachung tritt am 17. März 2005 in Kraft.

NfL I-43/04 wird hiermit aufgehoben

Langen, 12.1.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Center
CC/FLL

i . V . A n g e n e n d t i . A . M e v e n k a m p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 30/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflüge im Luftraum Klasse D (nicht Kontrollzone) Dortmund

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontroll-freigaben für Segelflüge im Luftraum Klasse D (nicht Kontrollzone) Dortmund bekannt.

1. Allgemeine Freigaben für Segelflugsektoren

Innerhalb der nachstehend beschriebenen Sektoren des Luftraums Klasse D (nicht Kontrollzone) Dortmund sind Segelflüge im Wege von allgemeinen, sektorbezogenen Flugverkehrskontrollfreigaben der Flugverkehrskontrollstelle Langen gestattet, sofern der Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln am Flugplatz Dortmund und die Flugsicherungskapazität es zulassen.

1.1 Sektor "Dortmund-Nord"

Seitliche Begrenzung:
513900 N 072900 O - 514110 N 073800 O - 513740 N 073825 O - 513526 N 073702 O - 513122 N 073731 O - 513046 N 073747 O - 513030 N 074216 O - 513008 N 074303 O - 512810 N 073728 O - 513054 N 073611 O - 513442 N 073224 O - 513900 N 072900 O.

Vertikale Begrenzung:
Jeweilige Untergrenze des Luftraums Klasse D (nicht Kontrollzone) Dortmund bis 4500 Fuß über NN.

1.2 Sektor "Dortmund-Süd"

Seitliche Begrenzung:
512810 N 073728 O - 513008 N 074303 O - 512659 N 074957 O - 512521 N 075110 O - 512111 N 075414 O - 512000 N 074925 O - 512330 N 074249 O - 512544 N 073836 O - 512810 N 073728 O.

Vertikale Begrenzung:
a) Jeweilige Untergrenze des Luftraums Klasse D (nicht Kontrollzone) Dortmund bis 4500 Fuß über NN in dem Gebiet zwischen den Koordinaten
512810 N 073728 O - 513008 N 074303 O - 512659 N 074957 O - 512521 N 075110 O - 512330 N 074249 O - 512544 N 073836 O - 512810 N 073728 O;

b) 4500 Fuß über NN bis Flugfläche 65 in dem Gebiet zwischen den Koordinaten
512521 N 075110 O - 512111 N 075414 O - 512000 N 074925 O - 512330 N 074249 O - 512521 N 075110 O.

2. Regelungen zur Durchführung des Segelflugbetriebes

Segelflugzeugführer haben sich zeitnah vor Einflug in die Sektoren auf der Frequenz 126,15 MHz (Dauerrundfunksendung) über die Aktivierung der o.g. Sektoren zu informieren.

Segelflugzeugführer können die Aktivierung der Sektoren auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") beantragen.
Ist ein Sektor aktiv, gilt der Einflug als freigegeben.

Innerhalb der Sektoren ist ständige Hörbereitschaft auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") erforderlich, um über eine Deaktivierung unverzüglich informiert zu werden.

Die Deaktivierung der Sektoren erfolgt als Rundruf auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") und durch Änderung der Aufsprache auf der Frequenz 126,15 MHz (Dauerrundfunksendung).
Bei Deaktivierung eines Sektors müssen Segelflugzeugführer diesen innerhalb von zehn Minuten verlassen haben.

Das Einholen einer Einzelfreigabe ist bei aktivierten Segelflugsektoren nicht erforderlich, sofern sichergestellt ist, dass kein Einfliegen in die Kontrollzone Dortmund stattfinden wird. Kann ein Einfliegen in die Kontrollzone nicht verhindert werden, ist schnellstmöglich vor Einfliegen in die Kontrollzone Funkkontakt mit Dortmund Turm zwecks Erteilung einer Einflugfreigabe in die Kontrollzone aufzunehmen.

Anmerkung:

Die vorgenannten Sektoren sowie Kontaktstellen für Freigaben werden in der Luftfahrtkarte 1:500 000 veröffentlicht.

Diese Bekanntmachung tritt am 17. März 2005 in Kraft.

NfL I-45/00 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 12.1.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Center
CC/FLL

i . V . A n g e n e n d t i . A . M e v e n k a m p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 31/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflüge im Luftraum Klasse D (nicht Kontrollzone) Münster-Osnabrück

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontroll-freigaben für Segelflüge im Luftraum Klasse D (nicht Kontrollzone) Münster-Osnabrück bekannt.

1. Allgemeine Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflugsektoren

Innerhalb der nachstehend beschriebenen Sektoren des Luftraums Klasse D (nicht Kontrollzone) Münster-Osnabrück sind Segelflüge im Wege von allgemeinen, sektorbezogenen Flugverkehrskontrollfreigaben der Flugverkehrskontrollstelle Langen gestattet, sofern die Verkehrslage des Flugbetriebs nach Instrumentenflugregeln am Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück und die Flugsicherungskapazität es zulassen.
Sektorfreigaben werden nur an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen des Landes Nordrhein-Westfalen erteilt.

1.1 Sektor TEUTO A

a) Seitliche Begrenzung:
521628 N 080527 O - 521615 N 081710 O -
520843 N 081710 O - 520539 N 081438 O -
520645 N 081042 O - 521628 N 080527 O.

b) Vertikale Begrenzung:
Von 4500 Fuß über NN bis zur jeweils freigegebenen Höhe.

1.2 Sektor TEUTO B

a) Seitliche Begrenzung:
521430 N 075603 O - 521628 N 080527 O -
520645 N 081042 O - 520645 N 080457 O -
521255 N 080124 O - 521430 N 075603 O.

b) Vertikale Begrenzung:
Von 3500 Fuß über NN bis zur jeweils freigegebenen Höhe.

1.3 Sektor NOTTULN

a) Seitliche Begrenzung:
520555 N 071545 O - 520648 N 071948 O -
520000 N 072257 O - 515303 N 073026 O -
515000 N 073424 O - 515000 N 072737 O -
520117 N 071545 O - 520555 N 071545 O.

b) Vertikale Begrenzung:
Von 3500 Fuß über NN bis zur jeweils freigegebenen Höhe.
Der Sektor NOTTULN kann nur bei Betriebspiste 25 des Flughafens Münster-Osnabrück aktiviert werden.

2. Erteilung der Sektorfreigaben, Hörbereitschaft

Segelflugzeugführer haben sich zeitnah vor Einflug in die Sektoren auf der Frequenz 126,15 MHz (Dauerrundfunksendung) über die Aktivierung der o.g. Sektoren zu informieren.

Segelflugzeugführer können die Aktivierung der Sektoren auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") beantragen.

Ist ein Sektor aktiv, gilt der Einflug als freigegeben.

innerhalb der Sektoren ist ständige Hörbereitschaft auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") erforderlich, um über eine Deaktivierung unverzüglich informiert zu werden.

Die Deaktivierung der Sektoren erfolgt als Rundruf auf der Frequenz 129,87 MHz ("LANGEN INFORMATION") und durch Änderung der Aufsprache auf der Frequenz 126,15 MHz (Dauerrundfunksendung).

Bei Deaktivierung eines Sektors müssen Segelflugzeugführer diesen innerhalb von zehn Minuten verlassen haben.

3. Zusatzbestimmung für Flüge von Hängegleitern und Gleitsegeln

Die Regelungen in Nr. 1 und 2 gelten auch für Flüge von Hängegleitern und Gleitsegeln, sofern diese Luftsportgeräte mit einem Sprechfunkgerät einschließlich der erforderlichen Frequenzen ausgerüstet sind.

Anmerkung:
Die vorgenannten Sektoren sowie Kontaktstellen für Freigaben werden in der Luftfahrtkarte 1:500000 veröffentlicht.

Diese Bekanntmachung tritt am 17. März 2005 in Kraft.

NfL I-53/99 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 12.1.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Center
CC/FLL

i . V . A n g e n e n d t i . A . M e v e n k a m p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 32/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflüge im Luftraum Klasse C und D (nicht Kontrollzone) Stuttgart

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflüge im Luftraum Klasse C und D (nicht Kontrollzone) Stuttgart bekannt.

1. Allgemeine Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflugsektoren

Innerhalb der nachstehend beschriebenen Sektoren des Luftraumes Klasse C und D (nicht Kontrollzone) Stuttgart sind Segelflüge im Wege von allgemeinen, sektorbezogenen Flugverkehrskontrollfreigaben der Flugverkehrskontrollstelle Langen /Stuttgart gestattet, sofern die Verkehrslage des Flugbetriebs nach Instrumentenflugregeln am Verkehrsflughafen Stuttgart und die Flugsicherungskapazität es zulassen.

1.1 Sektor Alb

a) Seitliche Begrenzung:
Reutlingen Hbf. (48 29 38 N 09 12 09 E) - Bhf. Heiningen (48 39 36 N 09 39 20 E) - Süssen/Bahndreieck (48 40 47 N 09 45 59 E) - entlang der seitlichen Begrenzung des Luftraums D bis zum Aussichtsturm Roßberg (48 25 36 N 09 08 58 E) - Reutlingen Hbf. (48 29 38 N 09 12 09 E).

b) Vertikale Begrenzung:
Von 4500 Fuß über NN bis zur jeweils freigegebenen Höhe.

1.2 Sektor Hahnweide

a) Seitliche Begrenzung:
Bhf. Neuffen (48 33 26 N 09 22 28 E) - Reudern (48 37 20 N 09 22 28 E) - Ortsmitte Kirchheim (48 38 43 N 09 27 09 E) - Boll (48 38 31 N 09 36 23 E) - Bhf. Neuffen (48 33 26 N 09 22 28 E).

b) Vertikale Begrenzung:
Von 3500 Fuß über NN bis zur jeweils freigegebenen Höhe.

1.3 Sektor Malmsheim

a) Seitliche Begrenzung:
AB-Ausfahrt Heimsheim (48 49 49 N 08 52 12 E) - entlang der nördlichen Begrenzung Luftraum C bis östliches Ortsende von Flacht (48 50 02 N 08 55 08 E) - Ortsmitte Rutesheim / Kirche (48 48 40 N 08 57 00 E) - Abzweig B295 / K 1008 Richtung Warmbronn (48 45 40 N 08 57 00 E) - Tunnel bei Althengstett (48 43 46 N 08 48 48 E) - entlang der westlichen Begrenzung Luftraum C zur AB -Abfahrt Heimsheim (48 49 49 N 08 52 12).

b) Vertikale Begrenzung:
Von 3500 Fuß über NN bis zur jeweils freigegebenen Höhe.

1.4 Sektor Poltringen

a) Seitliche Begrenzung:
Nebringen (48 33 54 N 08 51 19 E) - Steigplatz Mönchberg (48 35 13 N 08 55 20 E) - Neue Brücke (48 35 30 N 08 58 45 E) - Westrand Hagelloch (48 32 35 N 09 00 25 E) - östlich Rottenburg (48 28 42 N 08 57 54 E) - entlang der westlichen Begrenzung des Luftraums C bis Nebringen (48 33 54 N 08 51 19 E).

b) Vertikale Begrenzung:
Von 3500 Fuß über NN bis zur jeweils freigegebenen Höhe.

1.6 Sektor Schwarzwald

a) Seitliche Begrenzung:
48 49 02 N 08 43 12 E - 48 52 27 N 08 51 49 E - 48 49 49 N 08 52 12 E - entlang der westlichen Begrenzung des Luftraums C bis 48 28 42 N 08 57 54 E - 48 26 22 N 08 56 23 E - 48 26 59 N 08 46 16 E - 48 31 00 N 08 43 12 E - 48 49 02 N 08 43 12 E.

b) Vertikale Begrenzung:
Von 5500 Fuß über NN bis zur jeweils freigegebenen Höhe.
Der Sektor "Schwarzwald" kann nur bei Betriebspiste 25 des Flughafens Stuttgart aktiviert werden.

1.7 Sektor Göppingen

a) Seitliche Begrenzung:
Westlich Kaisersbach (48 56 04 N 09 37 33 E) - Bhf. Heiningen (48 39 36 N 09 39 20 E) - Süßen/Bahndreieck (48 40 47 N 09 45 59 E) - in nördlicher Richtung entlang der seitlichen Begrenzung des Luftraums D bis westlich Kaisersbach (48 56 04 N 09 37 33 E). .

b) Vertikale Begrenzung:
Von 4500 Fuß über N N bis zur jeweils freigegebenen Höhe.
Der Sektor "Göppingen kann bei Betriebspiste 25 des Flughafens Stuttgart nur bis 5500 Fuß über NN, bei Betriebspiste 07 des Flughafens auch höher aktiviert werden.

2. Koordination von Sektorfreigaben, Nachricht an Segelflugzeugführer, Hörbereitschaft

2.1 Nachfolgende Flugleitungen haben die Sektorenfreigaben bei der Flugverkehrskontrollstelle Stuttgart einzuholen und diese Segelflugzeugführern zu übermitteln.

- für die Sektoren "Alb", "Göppingen", "Hahnweide": Flugleitung Hahnweide,
- für den Sektor "Malmsheim": Flugleitung Malmsheim
- für den Sektor "Poltringen": Flugleitung Poltringen,
- für den Sektor "Schwarzwald": Flugleitung Malmsheim oder Poltringen.

Die Flugleitungen benachrichtigen die Flugverkehrskontrollstelle Stuttgart, wenn Segelflugbetrieb in den Sektoren beendet ist.

2.2 Segelflugzeugführer haben innerhalb nachfolgender Sektoren in Hörbereitschaft zu bleiben, um über eine Deaktivierung unverzüglich informiert zu werden:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

- innerhalb des Sektors, "Schwarzwald" auf der Frequenz der Flugleitung Malmsheim oder Poltringen (alternativ auch auf der Frequenz von Stuttgart Turm),
- innerhalb des Sektors "Göppingen" auf der Frequenz der Flugleitung Hahnweide oder von Stuttgart Turm,
- innerhalb des Sektors "ALB" für lokale Flüge der Segelflug-gelände Hahnweide, Dettingen/Teck, Grabenstetten, Übersberg, Roßfeld, Hülben oder Gruibingen-Nortel auf den Frequenzen der jeweiligen Flugleitungen; andere Flüge haben die Frequenz 119.050 MHz (Stuttgart TURM) dauernd abzuhören, um über eine Deaktivierung unverzüglich informiert werden zu können.

2.3 Segelflugzeugführer können sich über die Sektorenfreigabe auch bei folgenden Stationen informieren:

- Stuttgart Turm,
- Stuttgart ATIS.

3. Zusatzbestimmung für Flüge von Hängegleitern und Gleitsegeln

Die Regelungen in Nr. 1 und 2 gelten auch für Flüge von Hängegleitern und Gleitsegeln, sofern diese Luftsportgeräte mit einem Sprechfunkgerät einschließlich der erforderlichen Frequenzen ausgerüstet sind.

Anmerkung:
Die vorgenannten Sektoren sowie Kontaktstellen für Freigaben werden in der Luftfahrtkarte 1:500 000 und in der VFR Terminal Chart im Luftfahrthandbuch VFR veröffentlicht.

Diese Bekanntmachung tritt am 17. März 2005 in Kraft.

NfL I-54/99 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 12.1.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Center
CC/FLL

i . V . A n g e n e n d t i . A . M e v e n k a m p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 33/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Achte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 11. Januar 2005

Auf Grund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), der zuletzt durch Artikel 445 Nr. 4 Buchstabe b der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 2. Mai 2002 (NfL I - 172/02), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 23. August 2004 (NfL I - 217/04), wird wie folgt geändert:

I. Abschnitt II Nr. 3.1 (Lufträume in der Umgebung von Verkehrsflughäfen) wird wie folgt geändert:

Die Angaben zur unteren Begrenzung im Abschnitt "Frankfurt" werden wie folgt gefasst:

Untere Begrenzung:
1500 Fuß über NN in dem Gebiet
500400 N 080730 O - 501300 N 083900 O - 501300 N 085300 O - 500400 N 090100 O - 495600 N 084800 O - 494800 N 083300 O - 495130 N 081440 O - 500400 N 080730 O;

3500 Fuß über NN in dem Gebiet
502444 N 090105 O - 501200 N 091200 O - 500000 N 091500 O - 495556 N 091428 O - 494423 N 084851 O - 494352 N 080902 O - 500430 N 075830 O - 500800 N 080000 O - 501620 N 083400 O - 502444 N 090105 O, ausgenommen das hierin liegende Gebiet mit unterer Begrenzung 1500 Fuß über NN;

4500 Fuß über NN in dem Gebiet
495047 N 074143 O - 500430 N 075830 O - 494352 N 080902 O - 494421 N 084633 O - 494147 N 084637 O - 493946 N 081003 O - 494956 N 074145 O - 495047 N 074143 O;

4500 Fuß über NN in dem Gebiet
500800 N 080000 O - 501557 N 080219 O - 502656 N 085912 O - 502444 N 090105 O - 501620 N 083400 O - 500800 N 080000 O;

4500 Fuß über NN in dem Gebiet
495556 N 091428 O - 494435 N 091258 O - 494423 N 084851 O - 495556 N 091428 O;

5500 Fuß über NN in dem Gebiet
501800 N 090652 O - 501810 N 092311 O - 500130 N 092737 O - 500000 N 091500 O - 501200 N 091200 O - 501800 N 090652 O;

Flugfläche 65 in dem Gebiet
501139 N 074049 O - 501557 N 080219 O - 500800 N 080000 O - 500430 N 075830 O - 495047 N 074143 O - 501139 N 074049 O;

Flugfläche 65 in dem Gebiet
502656 N 085912 O - 503046 N 091948 O - 501810 N 092311 O - 501800 N 090652 O - 502656 N 085912 O;

Flugfläche 65 in dem Gebiet
500000 N 091500 O - 500130 N 092737 O - 494520 N 093054 O - 494435 N 091258 O - 500000 N 091500 O;

Flugfläche 75 in dem Gebiet
503046 N 091948 O - 502825 N 092722 O - 495035 N 093648 O - 494520 N 093054 O - 500130 N 092737 O - 501810 N 092311 O - 503046 N 091948 O.

II. Abschnitt II Nr. 3.4 (Sonstige Lufträume, soweit auf deutschem Hoheitsgebiet liegend) wird wie folgt geändert:

Die Angaben zum Nahverkehrsbereich "**Zürich**" werden wie folgt gefasst:

"**Zürich**

Seitliche Begrenzung:

Gebiet A:
473224 N 074156 O - 473448 N 074855 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473205 N 074209 O - 473224 N 074156 O.

Gebiet B:
473511 N 075004 O - 474215 N 081053 O - 475158 N 082426 O - 475145 N 084630 O - 474655 N 085212 O - 474523 N 090032 O - 474320 N 092538 O - 473512 N 092638 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473511 N 075004 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 195.

Untere Begrenzung:

3000 Fuß über NN in dem Gebiet
473855 N 081224 O - 474023 N 081636 O - 474115 N 082505 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473704 N 081314 O - 473855 N 081224 O;

4500 Fuß über NN in dem Gebiet
474053 N 081130 O - 474604 N 082507 O - 474612 N 082900 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 474115 N 082505 O - 474023 N 081636 O - 473855 N 081224 O - 474053 N 081130 O;

5500 Fuß über NN in dem Gebiet
473834 N 080000 O - 474215 N 081053 O - 474545 N 081545 O - 474604 N 082507 O - 474053 N 081130 O - 473704 N 081314 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473322 N 080000 O - 473834 N 080000 O;

5500 Fuß über NN in dem Gebiet
474635 N 084106 O - 474655 N 085212 O - 473856 N 085353 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 474635 N 084106 O;

5500 Fuß über NN in dem Gebiet
474628 N 083719 O - 474631 N 083853 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 474628 N 083719 O;

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

6500 Fuß über NN in dem Gebiet
473224 N 074156 O - 473448 N 074855 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473205 N 074209 O - 473224 N 074156 O;

6500 Fuß über NN in dem Gebiet
473511 N 075004 O - 473834 N 080000 O - 473322 N 080000 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473511 N 075004 O;

6500 Fuß über NN in dem Gebiet
474604 N 082507 O - 475145 N 084630 O - 474655 N 085212 O - 474635 N 084106 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 474631 N 083853 O - 474628 N 083719 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 474612 N 082900 O - 474604 N 082507 O;

6500 Fuß über NN in dem Gebiet
474655 N 085212 O - 474523 N 090032 O - 474418 N 091356 O - 473905 N 091356 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473856 N 085353 O - 474655 N 085212 O;

7500 Fuß über NN in dem Gebiet
474545 N 081545 O - 475158 N 082426 O - 475145 N 084630 O - 474604 N 082507 O - 474545 N 081545 O;

8500 Fuß über NN in dem Gebiet
474418 N 091356 O - 474320 N 092538 O - 473512 N 092638 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473905 N 091356 O - 474418 N 091356 O."

III. Abschnitt 4.1 (Kontrollzonen) wird wie folgt geändert:

1) Die Angaben zum Abschnitt "**Geilenkirchen**" werden wie folgt gefasst:

"**Geilenkirchen** (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Geilenkirchen 505739 N 060233 O).

Seitliche Begrenzung:
510046 N 055738 O - 510036 N 061344 O - 505436 N 061333 O - 505442 N 060504 O - an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 505900 N 055738 O - 510046 N 055738 O.

Obere Begrenzung:
3000 Fuß über NN."

2) Die Angaben zum Abschnitt "**Heidelberg**" werden gestrichen.

3) Nach den Angaben zum Abschnitt "Lübeck" wird der folgende Abschnitt "**Maastricht**" neu eingefügt:

"**Maastricht** (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Maastricht 505457 N 054637 O)

Seitliche Begrenzung:
510201 N 055238 O - 510047 055540 O - 510046 N 055738 O - 505900 N 055738 O - an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 510201 N 055238 O.

Obere Begrenzung:
3000 Fuß über NN."

4) Im Abschnitt "**Niederrhein**" werden die Angaben zur oberen Begrenzung wie folgt gefasst:

"Obere Begrenzung:
3000 Fuß über NN."

5) Nach den Angaben zum Abschnitt "Zürich" wird der folgende Abschnitt "**Zweibrücken**" neu eingefügt:

"**Zweibrücken** (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Zweibrücken 491234 N 072402 O)

Seitliche Begrenzung:
490805 N 071854 O - 490914 N 071549 O - 491901 N 072425 O - 491602 N 073223 O - 491009 N 072712 O - entlang der deutsch-französischen Grenze bis 490805 N 071854 O.

Obere Begrenzung:
3100 Fuß über NN."

IV. Abschnitt 6.1 (Lufträume in der Umgebung unkontrollierter Flugplätze mit Instrumentenflugbetrieb) wird wie folgt geändert:

Die Angaben zum Abschnitt "**Zweibrücken**" werden gestrichen.

Die Änderungen treten mit Ausnahme der unter Punkt **II** beschriebenen Maßnahme am 17. März 2005 in Kraft.
Die unter Punkt **II** beschriebene Änderung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Bonn, 11. Januar 2005
LS 16/60.61.01-00/493 DFS 05
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 34/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Dinslaken, Schwarze Heide

vom 14.01.2005

TEIL I Landegebühren, Startgebühren

1.
Für Landungen von motorgetriebenen Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Landegebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzbetreiber zu entrichten.

Die Landegebühr wird mit der Landung fällig und ist **grundsätzlich sofort in bar** zu entrichten. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) gesondert zu entrichten.

Eine Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten zu entrichten. Bei Durchstartübungen, ohne Bodenberührung, ist eine Gebühr zu entrichten. Diese Gebühr beträgt 50% einer entsprechenden Landegebühr. Für Schwebeflüge von Drehflüglern, die über das Ausmaß vergleichbarer Rollbewegungen von Flächenflugzeugen hinausgeht, wird ein Entgelt in Höhe einer Landegebühr je angefangener 10 Minuten erhoben.

Ermäßigte **lärmdifferenzierte** Landegebühren werden gewährt für:

a) Luftfahrzeuge, die die Lärmgrenzwerte der LSL Kapitel VI. 2.3 um mindestens 4 db (A) unterschreiten bzw. Kapitel VI. 2.4, Kapitel VIII oder Kapitel X einhalten oder bei denen durch Umrüstung mit einem zusätzlichen Schalldämpfer (Nachschalldämpfer) oder modifizierten Hauptschalldämpfer und / oder mit einer Mehrblattluftschraube eine Geräuschminderung erreicht worden ist.

b) Luftfahrzeuge, die die Lärmgrenzwerte der "Lärmschutzanforderungen für Luftfahrzeuge" vom 01.01.1999 (LSL) Kapitel VI 2.3 um mindestens 5 db (A) bzw. Kapitel VI. 2.4 um mindestens 4 db (A) unterschreiten.

Für die Berücksichtigung der ermäßigten Landegebühr ist ein in- oder ausländisches Lärmzeugnis mit vergleichbaren Unterlagen einer Zulassungsbehörde spätestens vor dem, nach der Landung folgenden, Start nachzuweisen. (Grundlage, Berechnungsformel der neuen Lärmschutzverordnung)

2.
Für Flugzeuge, Drehflügler, selbststartende Motorsegler, Ultraleicht- und Segelflugzeuge (Startgebühr) bemessen sich die Landegebühren nach dem, in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges, eingetragenem Höchstabfluggewicht.

2.1 Die Landegebühr beträgt (zuzüglich der jeweils geltenden Mehrwertsteuer):

Höchstabfluggewicht	Grundgeb. ohne Schallsch.		Schallschutz nach 1 a)		Schallschutz nach 1. b)	
kg	EUR netto	EUR brutto	EUR netto	EUR brutto	EUR netto	EUR brutto
bis 1000	10,69 €	**12,40 €**	6,55 €	**7,60 €**	3,79 €	**4,40 €**
1001 - 1200	11,72 €	**13,60 €**	7,76 €	**9,00 €**	4,57 €	**5,30 €**
1201 - 1400	18,71 €	**21,70 €**	11,64 €	**13,50 €**	6,64 €	**7,70 €**
1401 - 2000	28,28 €	**32,80 €**	20,09 €	**23,30 €**	12,07 €	**14,00 €**
2001 - 3000	46,81 €	**54,30 €**	35,34 €	**41,00 €**	17,24 €	**20,00 €**
3001 - 4000	63,19 €	**73,30 €**	47,07 €	**54,60 €**	24,57 €	**28,50 €**
4001 - 5000	79,48 €	**92,20 €**	58,79 €	**68,20 €**	31,47 €	**36,50 €**
5001 - 6000	95,86 €	**111,20 €**	70,52 €	**81,80 €**	38,62 €	**44,80 €**
6001 - 7000	114,31 €	**132,60 €**	82,33 €	**95,50 €**	45,69 €	**53,00 €**
je weit.angef. 1000	18,62 €	**21,60 €**	11,72 €	**13,60 €**	7,16 €	**8,30 €**

derzeitiger Mehrwertsteuersatz = 16 %

2.2 Bei einer Sicherheits- oder Notlandung ist keine Landegebühr zu entrichten.

2.3 Bei Dienstflügen einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder eines Landes der Bundesrepublik Deutschland sind keine Landegebühren zu entrichten, wenn eine Bescheinigung der Luftfahrtbehörde vorgelegt wird.

3. Segelflugzeuge

3.1 Für Segelflugzeuge ist die Lande-/Startgebühr unter 2.1 geregelt.

3.2 Auf Antrag kann die Flugplatzgesellschaft eine Gebührenermäßigung gewähren. Diese ermäßigte Gebühr beträgt pro Start für einen Piloten mit der Lizenz - C (Glider) **3,25 EUR** zzgl. MwSt. und für einen Flugschüler **1,40 EUR** zzgl. MwSt.

4. Sonderlandegebühr

Innerhalb der PPR - Zeiten werden für jeden Start bzw. für jede Landung folgende Gebühren erhoben:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

4.1 Eine Gebühren nach 2.1

4.2 Eine Bereitschaftsgebühr von **EUR 42,24** (**EUR 49,00** brutto).

4.3 Die Flugplatzgesellschaft kann eine Gebührenermäßigung gewähren.

TEIL II Abstellgebühren

1.
Für das Abstellen von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer Entgelte (Abstellgebühren) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung zu entrichten. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) gesondert zu entrichten.

2.
Für Flugzeuge, Drehflügler, Motorsegler, Segelflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge bemisst sich die Abstellgebühr nach dem, in der Zulassungsordnung des Luftfahrzeuges eingetragenem, Höchstabfluggewicht.

2.1 Der Zeitraum für die Berechnung der Abstellgebühr beginnt 4 Stunden nach der Landung des Luftfahrzeuges bzw. 4 Stunden nach Beendigung seiner Unterstellung. Eine längerfristige Abstellung (über 24 Std.) bedarf einer Genehmigung durch die Flugplatzgesellschaft.

2.2 Für die Flugplatzgesellschaft besteht keine Verwahrungspflicht.

2.3 Für angemeldete und genehmigte Dauerabstellungen von mehr als 30 Tagen ermäßigen sich die Abstellgebühren um 20 %. Bei einer vertraglich vereinbarten Dauerabstellung von mehr als 12 Monaten ermäßigen sich die Abstellgebühren um 50%. Für Segelflugzeuge ist die Abstellgebühr unter 2.4 bis 800kg festgelegt.

2.4 Die Abstellgebühren für Flugzeuge, Drehflügler, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge und Segelflugzeuge betragen:

Höchstabfluggewicht	Tagesabstellungen je Tag		Monatsabstellung je Tag		Jahresabstellung je Monat	
kg	EUR netto	EUR brutto	EUR netto	EUR brutto	EUR netto	EUR brutto
bis - 800	2,93 €	**3,40 €**	2,33 €	**2,70 €**	43,28 €	**50,20 €**
801 - 900	3,10 €	**3,60 €**	2,41 €	**2,80 €**	45,69 €	**53,00 €**
901 - 1000	3,19 €	**3,70 €**	2,59 €	**3,00 €**	48,28 €	**56,00 €**
1001 - 1100	3,36 €	**3,90 €**	2,76 €	**3,20 €**	50,86 €	**59,00 €**
1101 - 1200	3,45 €	**4,00 €**	2,84 €	**3,30 €**	53,36 €	**61,90 €**
1201 - 1300	3,71 €	**4,30 €**	3,02 €	**3,50 €**	55,86 €	**64,80 €**
1301 - 1400	3,79 €	**4,40 €**	3,10 €	**3,60 €**	58,36 €	**67,70 €**
1401 - 1500	3,97 €	**4,60 €**	3,19 €	**3,70 €**	60,34 €	**70,00 €**
1501 - 1600	4,05 €	**4,70 €**	3,36 €	**3,90 €**	62,84 €	**72,90 €**
1601 - 1700	4,22 €	**4,90 €**	3,53 €	**4,10 €**	65,43 €	**75,90 €**
1701 - 1800	4,48 €	**5,20 €**	3,62 €	**4,20 €**	67,93 €	**78,80 €**
1801 - 1900	4,57 €	**5,30 €**	3,79 €	**4,40 €**	70,43 €	**81,70 €**
1901 - 2000	4,74 €	**5,50 €**	3,88 €	**4,50 €**	72,93 €	**84,60 €**
2001 - 3000	6,72 €	**7,80 €**	5,34 €	**6,20 €**	100,26 €	**116,30 €**
3001 - 4000	8,79 €	**10,20 €**	7,24 €	**8,40 €**	135,86 €	**157,60 €**
4001 - 5000	11,12 €	**12,90 €**	9,14 €	**10,60 €**	171,47 €	**198,90 €**
5001 - 6000	14,48 €	**16,80 €**	11,64 €	**13,50 €**	217,16 €	**251,90 €**
6001 - 7000	17,07 €	**19,80 €**	14,05 €	**16,30 €**	262,76 €	**304,80 €**
je weit. angef. 1000	2,93 €	**3,40 €**	2,41 €	**2,80 €**	45,69 €	**53,00 €**

derzeitiger Mehrwertsteuersatz = 16 %

TEIL III Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 14. Januar 2005 in Kraft und löst die Fassung vom 16.01.2003 ab.

NfL I - 113/03 wird hiermit aufgehoben.

Genehmigt gemäß §§ 43, 53 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO).

Düsseldorf, 14.01.2005
59.4-01 EDLD
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . R a d l - M ü l l e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 35/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main, gültig ab 01. Januar 2005

Lande- und Startentgelte
Passagierentgelte
Sicherheitsentgelte
Abstellentgelte
Lärmzuschläge

1.1 Allgemeine Bedingungen

(1) Schuldnerregelung
Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie der Lärmzuschläge sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
b) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
c) der Luftfahrzeughalter,
d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

(2) Ausnahmeregelung
Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start-, Passagier- und Lärmzuschläge zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstops sind keine Notlandungen.

(3) Zahlungszeitpunkt
Die Lande- und Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind vor dem Abflug in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

(4) Umsatzsteuer
Die Lande- und Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind Entgelte im Sinne von §10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.2 Lande- und Startentgelte

(1) Zahlungspflicht
Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen ist ein Lande- bzw. Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Dies gilt bei einer Landung auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

(2) Berechnungsgrundlage gewichtsbezogene Entgelte
Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOW).
Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) -Basic Manual - Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.
Eine Reduzierung dieses MTOW in den Zulassungsunterlagen findet bei der Entgeltberechnung nur ab Beginn der Flugplanperiode Berücksichtigung, zu der die Änderung wenigstens vier Monate zuvor mit der Vorlage der geänderten Unterlagen angekündigt wurde. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichts des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen. Saisonal reduzierte Höchstabfluggewichte werden nicht anerkannt.

(3) Gewichtsbezogene Entgelte
Das Entgelt für Landungen und Starts von Luftfahrzeugen beträgt für innerdeutsche, europäische und internationale Flüge:

je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts pro Bewegung **EUR 1,60**

Abweichend von der Berechnung des vorgenannten Basisentgelts werden bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 35.000 kg Mindestentgelte berechnet. Diese betragen für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht ganztägig und pro Bewegung

a) bis 6.000 kg **EUR 125,00**

b) über 6.000 kg bis 35.000 kg **EUR 150,00**

Diese Berechnung von Mindestlande- und Startentgelten gilt nicht für Hubschrauber.
Hinzu kommt die jeweilige S/L-Lärmkomponente gemäß Absatz 1.2 (4).

(4) Berechnungsgrundlage lärmbezogene Entgelte (S/L-Lärmkomponente)
Die Entgelte für die S/L-Lärmkomponente werden pro Bewegung berechnet. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.
Die Einteilung der Fluggeräte erfolgt zunächst nach ihrer ICAO-Klassifizierung. Dabei entsprechen Strahlturbinen-Luftfahrzeuge den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 bzw. 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 2 bzw. 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.
Maßgebend für die Zuordnung in den Tabellen ist insoweit die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.
Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2001, 2002 und 2003 nach DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel der einzeln betrachteten oder als Gruppen zusammengefassten Flugzeugtypen, indem die Messwerte des Jahres 2001 mit einem Gewichtungsfaktor von 1, die Messwerte des Jahres 2002 mit

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

einem Gewichtungsfaktor von 2 und die Messwerte des Jahres 2003 mit einem Gewichtungsfaktor von 3 multipliziert werden. Der so ermittelte Messwert wird durch 6 dividiert, das Ergebnis bildet die Grundlage für die Einstufung.
In den Tabellen nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Frankfurt Main zur Verfügung stehen.

(5) Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB(A) Alle Kap. 3-Jets mit MTOW < 34 t Alle Propellerflugzeuge mit MTOW < 34 t Alle Hubschrauber A 319, A 320, A 321 B 717 B 737-300 bis -900 B 757 BAe146/Avro RJ Fokker 70, Fokker 100 Gulfstream IV/V L 188 MD 90	**Kategorie 2:** LAZ 70,0 bis 73,9 dB(A) A 300 A 310 B 727-100 Reengined B 767 B 777 DC 6 IL 18 TU 204 YK 42/142
Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB(A) A 330 A 340 AN 12 B 727 Hushkit DC 8-70-Serie DC 9 Hushkit IL 96 L 1011 Tristar MD 80 bis MD 88 MD 11 SC 5 (Shorts Belfast)	**Kategorie 4:** LAZ 77,0 bis 79,9 dB(A) AN 22 BAC 111 Hushkit B 737-200 Hushkit B 747-S B 747-400 DC 10 TU 154
Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB(A) B 747-100 bis –300 IL 62	**Kategorie 6:** LAZ 83,0 bis 85,9 dB(A) -
Kategorie 7: LAZ 86,0 dB(A) und darüber AN 124	

S/L-Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
0,00	**21,00**	**47,00**	**150,00**	**322,50**	**3.500,00**	**7.250,00**

Zusätzliche S/L-Lärmkomponente Nachtrandzeit pro Bewegung (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59) Ortszeit in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
33,00	**84,00**	**152,00**	**285,00**	**930,00**	**10.000,00**	**21.000,00**
Alternativ : Zusätzliche S/L-Lärmkomponente Nachtkernzeit pro Bewegung (23.00 –04.59) Ortszeit in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
34,00	**85,50**	**155,00**	**292,50**	**1.000,00**	**11.000,00**	**23. 000,00**

(6) Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch)

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB(A) C 160/ND 16 (Transall)	**Kategorie 2:** LAZ 70,0 bis 73,9 dB(A)
Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB(A) C 130 (Hercules) (2004 in Kategorie 2)	**Kategorie 4:** LAZ 77,0 bis 79,9 dB(A) Alle Kap. 2-Jets mit MTOW < 34 t B 747-S C 17 (Globemaster) DC 9 Fokker 28 KC 10
Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB(A) B 737-200 B 747-100 bis –200 DC 8 (außer -70-Serie) (2004 in Kategorie 4) IL 62 TU 134 TU 154	**Kategorie 6:** LAZ 83,0 bis 85,9 dB(A) C 141 (Starlifter) IL 86
Kategorie 7: LAZ 86,0 dB(A) und darüber BAC 111 B 727 C 5 (Galaxy) E 3 AWAX (B707) IL 76 (2004 in Kategorie 6)	

S/L-Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in **EUR**

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
0,00	**21,00**	**47,00**	**150,00**	**322,50**	**3.500,00**	**7.250,00**

Zusätzliche S/L-Lärmkomponente pro Bewegung in **EUR**

An allen Tagen : 00.00-23.59 Uhr Ortszeit
(Flüge nur mit Ausnahmegenehmigung gestattet sowie Militärflüge)

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
34,00	**85,50**	**155,00**	**292,50**	**1.000,00**	**11.000,00**	**23.000,00**

1.3 Passagierentgelte

(1) Zahlungspflicht
Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst.

(2) Ausnahmeregelungen
In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.

(3) Passagierbezogene Entgelte

Das Passagierentgelt beträgt

- im innerdeutschen Verkehr für Zusteiger **EUR 12,15**
- im europäischen Verkehr (EU) für Zusteiger **EUR 14,25**
- im europäischen Verkehr (Rest-EU) für Zusteiger **EUR 15,25**
- im interkontinentalen Verkehr für Zusteiger **EUR 17,10**
- für Transfer- und Transitfluggäste **EUR 10,00**

je Fluggast.

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im Anhang 1.

(4) Definition Transferfluggäste
Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Frankfurt unterbrechen und noch am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

(5) Definition Transitfluggäste
Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Frankfurt unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

1.4 Sicherheitsentgelte

(1) Zahlungspflicht
Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst.

(2) Ausnahmeregelungen
In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.

(3) Passagierbezogenes Entgelt

Das Sicherheitsentgelt beträgt

- pro abfliegendem Fluggast	**EUR 0,39**

(4) Entgelt Fracht / Post

Das Sicherheitsentgelt beträgt

- pro angefangene 100 kg bei Abflug	**EUR 0,10**

1.5 Abstellentgelte

(1) Zahlungspflicht
Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
Die Höhe des Abstellentgelts wird nach der von dem Luftfahrzeug benötigten Positionsgröße und der Dauer des Abstellvorgangs bemessen. Für die Benutzung einer Gebäudeposition wird ein von der Flugzeuggröße abhängiger Zuschlag erhoben.
Die dazugehörige Positionsliste befindet sich im Anhang 2.

(2) Flugzeuggrößenbezogene Basisentgelte
Für jeden Abstellvorgang wird ein Grundentgelt berechnet. Es beträgt für Luftfahrzeuge der

Positionsgruppe 1	**EUR 28,00**	pro angefangene 24 Stunden
	von 06.00 Uhr bis 21.59 Uhr Ortszeit	
Positionsgruppe 2	**EUR 22,00**	pro angefangene Stunde bis zu 2 Stunden
Positionsgruppe 3	**EUR 33,00**	pro angefangene Stunde bis zu 3 Stunden
Positionsgruppe 4	**EUR 44,00**	pro angefangene Stunde bis zu 4 Stunden
Positionsgruppe 5 (5a)	**EUR 50,00**	pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden
Positionsgruppe 6 (5b)	**EUR 52,50**	pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden
Positionsgruppe 7 (5c)	**EUR 55,00**	pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden
Positionsgruppe 8 (5d)	**EUR 57,50**	pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden
	von 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr Ortszeit	
Positionsgruppe 2	**EUR 16,50**	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 3	**EUR 28,00**	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 4	**EUR 39,50**	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 5 (5a)	**EUR 46,00**	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 6 (5b)	**EUR 48,50**	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 7 (5c)	**EUR 51,00**	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 8 (5d)	**EUR 53,50**	pro angefangene Stunde

(3) Flugzeuggrößenbezogene Zeitzuschläge
Bei Überschreitung der in (2) genannten Zeiten (mit Ausnahme von Positionsgruppe 1) beträgt das Entgelt für jede angefangene zusätzliche Stunde in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.59 Ortszeit Uhr für Luftfahrzeuge der

Positionsgruppe 2	**EUR 33,00**
Positionsgruppe 3	**EUR 44,00**
Positionsgruppe 4	**EUR 55,00**
Positionsgruppe 5 (5a)	**EUR 61,00**
Positionsgruppe 6 (5b)	**EUR 63,50**
Positionsgruppe 7 (5c)	**EUR 66,00**
Positionsgruppe 8 (5d)	**EUR 68,50**

(4) Gebäudezuschlag
Für Abstellvorgänge auf dem Vorfeld wird kein weiteres Zusatzentgelt berechnet.
Für Abstellvorgänge auf einer Gebäudeposition werden pro Vorgang zusätzlich berechnet

Positionsgruppe 2	**EUR 27,50**
Positionsgruppe 3	**EUR 55,00**
Positionsgruppe 4	**EUR 82,50**
Positionsgruppe 5	**EUR 110,00**

Finden Ankunfts- und Abflugvorgang auf einer Gebäudeposition statt, werden somit zusätzlich berechnet

Positionsgruppe 2	**EUR 55,00**
Positionsgruppe 3	**EUR 110,00**
Positionsgruppe 4	**EUR 165,00**
Positionsgruppe 5	**EUR 220,00**

(5) Ausnahmeregelungen
Für die regelmäßige Abstellung von Luftfahrzeugen kann zwischen dem Luftfahrzeughalter und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. Dies gilt auch für eine ununterbrochene Abstellung, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfasst.

1.6 Inkrafttreten
Die Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt Main vom 9. Dezember 2004 (NfL I-298/04) tritt mit Wirkung vom 01. Januar 2005 außer Kraft.

NfL I-298/04 wird hiermit aufgehoben.

Wiesbaden, 12.1.2005
V5 66m 04-03-10-01
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr
und Landesentwicklung

i . A . H o f f m a n n

Anhang 1: Länderliste

Ziele			
Inland	**Europa (EU) (ohne Deutschland)**	**Europa (Rest-EU)**	**Interkontinental**
Deutschland	Belgien Dänemark Estland Finnland Frankreich Griechenland Großbritannien Irland Italien Lettland Litauen Luxemburg Malta Niederlande Österreich Polen Portugal Schweden Slowakei Slowenien Spanien Tschechische Republik Ungarn Zypern	Albanien Bosnien-Herzegowina Bulgarien (GUS) Armenien (GUS) Aserbaidschan (GUS) Weißrussland (GUS) Georgien (GUS) Moldawien (GUS) Russland* (GUS) Ukraine Island Kroatien Mazedonien Norwegen Rumänien Serbien/Jugoslawien Schweiz Türkei	Alle anderen

- nur für Flughäfen mit den Location Indicators UL, UM, UR, UU, UW an 1. und 2. Stelle.

Anhang 2

Positionsgruppen Abstellentgelte

Positionsgruppe 1 **Alle Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“**	**Positionsgruppe 2** **max. Spannweite 30m max. Länge 32m**		**Positionsgruppe 3** **max. Spannweite 38m max. Länge 47m**		**Positionsgruppe 4** **max. Spannweite 48m max. Länge 58m**	
Abrechnung nur für Fluggerät der allgemeinen Luftfahrt, soweit dieses in Positionsgruppe 2 eingestuft ist **und** auf den Positionen S 401 bis S452 abgestellt wird. 1), 2)	AN26 AN30/32 ATP AT43 AT44 AT45 AT72 A748 B732 B735 CRJ1/2/7 DHC5 DHC7 DH8A-D	E190 F27 F28 F50 F60 F70 RJ1H RJ70/85 SB20 SF34 SH33 SH36 YK40	AN12 AN28 AN72 A318 A319 A320 A321 BA11 B712 B721 B722 B733 B734 B736 B737 B738 B739	DC91-5 F100 L188 MD81-83 MD87/88 MD90 T134 YK42	AN22 A30B A306 A310 B701 B703 B752 B753 B762 B763 C130 C160 DC85-7 IL18 IL62	T154 T204

Positionsgruppe 5 (5a) **max. Spannweite 52m max. Länge 62m**	**Positionsgruppe 6 (5b)** **max. Spannweite 61m max. Länge 64m**	**Positionsgruppe 7 (5c)** **max. Spannweite 65m max. Länge 71m**	**Positionsgruppe 8 (5d)** **max. Spannweite 65m max. Länge 76m**
B764 IL76 MD11	A332 A333 A342 A343 B74S B772 IL 96	A345 B741-4	A346 AN124 B773

Anhang 3

Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge)

2.1 Allgemeine Bedingungen

(1) Zahlungspflicht
Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen sind Lärmzuschläge an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Dies gilt bei einer Landung auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

(2) Verwendungsnachweis, Laufzeit , Entgeltkonstanz
Die Fraport AG verbucht die Einnahmen aus den Lärmzuschlägen getrennt von den Flughafenentgelten in einem gesonderten Lärmschutzfonds. In diesen werden auch alle aus der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen entstehenden Kosten sowie der Verwaltungsaufwand verbucht. Die Fraport AG verpflichtet sich, über den Stand des Lärmschutzfonds im Rahmen der Konsultation den Verbänden der Fluggesellschaften und der Genehmigungsbehörde Rechenschaft abzulegen.

Die Zahlungspflicht für die Lärmzuschläge begann am 01. November 2002. Die Laufzeit der Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach der Höhe der Kosten für das Programm und der Dauer bis zur Erledigung aller Maßnahmen. Beides kann erst durch Einzelaufnahmen des Zustandes der unter das Schallschutzprogramm fallenden Immobilien bestimmt werden. Die Fraport AG geht nach derzeitigem Kenntnisstand von einem Abschluss des Schallschutzprogramms in 2006 aus, da letztmalig am 25. April 2006 Anträge auf Schallschutzmaßnahmen unter diesem Programm gestellt werden können. Sie wird das Ende des Programms den Verbänden der Fluggesellschaften und der Genehmigungsbehörde rechtzeitig mitteilen. Die Fraport AG wird bei der Genehmigungsbehörde die Aufhebung der Lärmzuschläge zu diesem Zeitpunkt beantragen.

(3) Ausnahmeregelungen
Es gelten die unter Abschnitt 1.3 (2) beschriebenen Ausnahmeregelungen für Passagierentgelte.

2.2 Beschreibung

(1) Allgemein
Zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen innerhalb eines durch definierte Lärmgrenzwerte bestimmten Schallschutzgebietes werden Lärmzuschläge erhoben, die sich gliedern in

variable Zuschläge

a) nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste sowie

b) nach der beim Start an Bord befindlichen Fracht oder Post richten und

fixe Zuschläge

c) nach der Zuordnung des Fluggeräts zu Lärmkategorien entsprechend der Beschreibung unter Ziffer 1.2 (4) bis (6) und nach der Tageszeit, zu der die Flugbewegung stattfindet.

(2) Bemessungsgrundlage Passagiere

pro Passagier an Bord bei Abflug **EUR 0,50**

(3) Bemessungsgrundlage Fracht und Post

pro angefangene 100 kg an Bord bei Abflug **EUR 0,25**

Die Bemessungsgrundlage gilt sowohl für die auf Nur-Frachtflugzeugen bzw. Nur-Postflugzeugen transportierte Fracht oder Post als auch für die als Beiladefracht oder -post transportierten Mengen.

(4) Bemessungsgrundlage Lärmkategorie
Die Entgelte für den Lärmzuschlag werden pro Bewegung berechnet. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie. Es gelten die Bedingungen gemäß 1.2 (4) und die Einstufung des Fluggeräts gemäß 1.2 (5) bis (6). Die Lärmzuschläge in der Nachtzeit bzw. in der Sperrzeit werden additiv zu den ganztägigen Zuschlägen erhoben. Eine Unterscheidung in Nachtrand- und Nachtkernzeit erfolgt nicht.

(5) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge sowie Propellerflugzeuge und Hubschrauber mit Einstufung nach ICAO Annex 16 Chapter 3

a) Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung

S/L-Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
5,00	**10,00**	**15,00**	**20,00**	**25,00**	**250,00**	**500,00**

b) Lärmzuschläge Nachtzeit (22.00 Uhr bis 05.59 Uhr Ortszeit)

S/L-Lärmzuschläge 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr Ortszeit pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
12,50	**20,00**	**27,50**	**35,00**	**42,50**	**500,00**	**1.000,00**

(6) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge und Propellerflugzeuge mit Einstufung nach ICAO Annex 16 Chapter 2 und Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch)

a) Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung

S/L-Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
5,00	**10,00**	**15,00**	**20,00**	**25,00**	**250,00**	**500,00**

b) Lärmzuschläge Sperrzeit (00.00 Uhr bis 23.59 Uhr Ortszeit)

S/L-Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
12,50	**20,00**	**27,50**	**35,00**	**42,50**	**500,00**	**1.000,00**

(7) Für die Dauer der Laufzeit des Programms bleiben die Entgeltsätze gemäß 2.2 (2) bis 2.2 (6) konstant.

Anhang 4

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (gemäß & 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung - BADV)

4 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV)

Charges for Central Ground Handling Infrastructure (according to § 6 BADV)

4.1 Allgemeine Bedingungen
General Conditions

4.1.1 Rechtsgrundlage / Legal Basis

In Ziff. 2.5.3 der ab 1. Januar 1998 geltenden Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Frankfurt Main sind zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) definiert.
The Central Ground Handling Infrastructure is defined in Item 2.5.3 of the Airport User Regulations (Flughafenbenutzungsordnung) for Frankfurt Airport, effective January 1, 1998, as to provide ground handling services in accordance with § 6 of German Ordinance on Ground Handling Services at Airports (BADV).

4.1.2 Genehmigungspflicht / Reqirement of Approval

Dienstleister und Selbstabfertiger haben diese Zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen und dafür ein Entgelt zu zahlen, das nicht nach § 43 LuftVZO genehmigungspflichtig ist.
For the use of the Central Ground Handling Infrastructure must be paid which are not subject to approval pursuant to § 43 LuftVZO.

4.1.3 Gültigkeit / Validity

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen" ist gültig bis auf Widerruf ab dem 1. Januar 2005. Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.
This tariff of "Charges for Central Ground Handling Infrastructure" is valid until recalled as of January 1, 2005. Errors omissions and modifications excepted.

4.1.4 Schuldnerregelung / Debtor Clause

Schuldner der Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte sind als Gesamtschuldner
a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird;
b) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing);
c) der Luftfahrzeughalter;
d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

Debtors of the charges for Central Ground Handling Infrastructure are as joint debtors
a) the airline carrying out the respective flight with its airline code/flight number;
b) the airlines carrying out the respective flight with their airline codes/flight numbers (code sharing);
c) the aircraft operator;
d) the natural or legal person using the aircraft without being operator or owner.

4.1.5 Zahlungspflicht / Financial Obligation

Für die Nutzung der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen Teil A wird ein Entgelt berechnet, dessen Höhe sich nach der von dem Luftfahrzeug benötigten Positionsgröße bemisst (siehe **Anhang 3**). Für Mixed-Version-Flüge wird ein am Passagieranteil ausgerichtetes anteiliges Entgelt berechnet. Die Nutzung und Abgeltung der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen Teil B ist entweder Bestandteil der mit der Fraport AG abgeschlossenen Bodenverkehrsdienstverträge oder erfolgt in Form festgesetzter Entgelte auf der Grundlage des Verzeichnisses „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen Teil B" der Fraport AG in der jeweils geltenden Fassung.
*A charge is computed for the use of these facilities, the amount of which corresponds to the position size required by the aircraft (cf. **Appendix 3**). For mixed-version flights a proportional charge will be computed based on the passenger share. The use and the computation of the Central Ground Handling Infrastructure Charges Part B is either settled by contracts relating to the Ground Handling Services, or based on „Charges for Central Ground Handling Infrastructure Part B" of Fraport AG in its actual version*

4.1.6 Zahlungszeitpunkt / Date of payment

Die Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte sind vor dem Abflug in € zu entrichten; in besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.
The charges for Central Ground Handling Infrastructure shall be payable in € prior to take-off; under certain conditions they may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

4.1.7 Umsatzsteuer / Value Added Tax (VAT)

Die Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.
The charges for Central Ground Handling Infrastructure are a payment in the sense of Article 10 paragraph 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay value added tax additionally.

4.1.8 Ausnahmeregelung / Regulation of Exceptions

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Struktureinrichtungen Teil A zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen.
Ausgenommen von der Berechnung für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Struktureinrichtungen Teil A sind Hubschrauber. Für Nur-Frachtflüge, Postflüge, Überführungsflüge und technische Landungen wird zur Abdeckung der Vorhaltekosten für die zentralen Enteisungseinrichtungen für Fluggerät ein Entgelt erhoben, welches als Positionsgruppe 0 aufgeführt ist.
No charges for Central Ground Handling Infrastructure Part A shall be payable for emergency landings due to technical failures of the aircraft or due to hijacking, unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings and fueling stops are no emergency landings.
Exempted from this computation for Central Ground Handling Infrastructure Part A are helicopter flights.
A charge for all-cargo-flights, postal flights, ferry flights and technical landings is levied in order to cover the permanent costs incurred by central de-icing facilities. This charge is listed as position group 0.

4.2 Teil A (gemäß MoU)
Part A (according to MoU)

4.2.1 Leistungsumfang
Scope of Services

Zu den Zentralen Bodenverkehrs-Infrastruktureinrichtungen Teil A zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gehören

- die zentrale Gepäckförderanlage für das abgehende Gepäck und das Umsteigergepäck (Bereitstellung der Anlage, kein operationeller Service),
- Gate-Gepäckeinrichtungen für das abgehende Gepäck,
- Sperrgepäckeinrichtungen,
- zentrale Gepäckeinrichtungen für das ankommende Gepäck,
- zentrale Enteisungseinrichtungen für Flugzeuge und
- CUTE-Netz.

The following infrastructure belongs to the Central Ground Handling Infrastructure Part A

- *central baggage conveyor system for outbound and transfer baggage (provison of system, no operation),*
- *gate baggage facilities for outbound baggage,*
- *bulky baggage facilities,*
- *central baggage system for inbound baggage,*
- *central de-icing facilities for aircraft and*
- *CUTE network.*

4.2.2 Flugzeuggrößenbezogene Entgelte
Charges Related to Aircraft Size

Das Entgelt (Teil A gemäß MoU) beträgt für Luftfahrzeuge der
The charge (part A according to MoU) per aircraft movement amounts to

		Ankunft *Arrival*	**Abflug** *Departure*
		in €	**in €**
Positionsgruppe 1 *Position group 1*		*keine Berechnung, da Leistung nicht vorgehalten wird* *no charges as service is not provided*	
Positionsgruppe 2 *Position group 2*	*< 35 t MTOW*	***34,00***	***34,00***
	> 35 t MTOW	***78,50***	***78,50***
Positionsgruppe 3 *Position group 3*		***147,00***	***147,00***
Positionsgruppe 4 *Position group 4*		***352,50***	***352,50***
Positionsgruppe 5 *Position group 5*		***670,50***	***670,50***
Positionsgruppe 6 *Position group 6*		***1.112,00***	***1.112,00***
Positionsgruppe 6 Mixed *Position group 6 mixed*		***835,00***	***835,00***
Positionsgruppe 0 (keine Passagierflüge) *Position group 0 (no passenger flights)*		***13,25***	***13,25***

*Die Eingruppierung der Luftfahrzeuge in Positionsgruppen ist in **Anhang 3** auf den nächsten Seiten dargestellt.*
*The allocation of aircraft in position groups is pointed out in **Appendix 3** on the following pages.*

Anhang 3
Appendix 3

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur Teil A
Charges for Central Ground Handling Infrastructure Part A

Positionsgruppe 1 *
Position group 1 *

Nur für Abfertigungsvorgänge auf den GAT-Positionen S 401 bis S 452. Fluggerät mit einer Spannweite von maximal 30 Metern und einer Länge von maximal 32 Metern zahlen kein BVD-Infrastrukturentgelt Teil A. Fluggeräte mit größeren Abmessungen zahlen das BVD-Infrastrukturentgelt Teil A der Positionsgruppe 0.

Only for Ground Handling on the GAT-positions S 401 – S 452. Aircraft with maximum wing span of 30 meters and maximum length of 32 meters do not pay Central Ground Handling Infrastructure Charges Part A. Aircraft with larger dimensions do pay Central Ground Handling Infrastructure Charges Part A of position group 0.

Positionsgruppe 2 Position group 2		Positionsgruppe 3 Position group 3		Positionsgruppe 4 Position group 4		Positionsgruppe 5 Position group 5		Positionsgruppe 6 Position group 6	
A748	DHC 7	A318	B 738	A306	C 130	A332	B 772	AN 124	B 743
AN 26	DH 8A	A319	B 739	A310	C 160	A333	B 773	B 741	B 744
AN 30	DH 8B	A320	BA 11	A30B	DC-85	A342	DC-10	B 742	
AN 32	DH 8C	A321	DC-6	AN 22	DC-86	A343	IL 76		
ATP	DH 8D	AN 12	DC-91	B 701	DC-87	A345	IL 86		
AT 43	E 190	AN 28	DC-94	B 703	IL 18	A346	IL 96		
AT 44	F 27	AN 72	DC-95	B 752	IL 62	B 74S	L 101		
AT 45	F 28	B 712	F 70	B 753	T 154	B 764	MD-11		
AT 72	F 50	B 721	F 100	B 762	T 204	B 771			
B 461	F 60	B 722	L 188	B 763					
B 462	RJ 1H	B 732	MD-80						
B 463	RJ 70	B 733	MD-87						
BA 46	RJ 85	B 734	MD-90						
CRJ 1	SB 20	B 735	T 134						
CRJ 2	SF 34	B 736	YK 42						
CRJ 7	SH 33	B 737							
CRJ 9	SH 36								
DC-3	YK 40								
DHC 5									

* Bei nicht aufgelisteten Luftfahrzeugen erfolgt die Eingruppierung anhand der vorgelegten Flugzeugdokumente; ohne Vorlage erfolgt die Eingruppierung nach billigem Ermessen.

* The grouping of aircraft not mentioned in this list will be done according to the registration document.

4.3 Teil B (gemäß MoU)
Part B (according to MoU)

Leistungsinhalte lt. Flughafenbenutzungsordnung
(FBO, Schlüssel 5.1.1, Abschnitt 2.5.3)

- Zentrale Gepäckförderanlage für das abgehende und Umsteigergepäck (Bedienung der Anlage)
- Zentrale Gepäcksicherheitseinrichtungen (Bereitstellung der Anlage, kein operationeller Service)
- Fluggastbrücken einschließlich mobiler Fluggasttreppen als Ersatz bei Ausfall
- 400-Hertz-Stromversorgung (einschließlich mobilem Back-up-Gerät) bis zu drei Stunden
- Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung
- Zollgepäcksammellager
- Gepäck-Fehlerbahn

Bei nicht aufgelisteten Luftfahrzeugen erfolgt die Entgeltfestsetzung anhand der vorgelegten Flugzeugdokumente und vorhandenen Flugdaten.

List of services acc. to Airport User Regulations
(FBO, code 5.1.1, section 2.5.3)

- *Central baggage conveyor system for outbound and transfer baggage (Operation of system)*
- *Central baggage security facilities (Provision of system, no operation)*
- *Passenger bridges, including mobile passenger stairs to be used as a substitute in case of failure*
- *400-Hertz ground power supply (including mobile back-up-equipment) up to three hours*
- *Facilities for fresh water supply and toilet servicing*
- *Customs Baggage Warehouse*
- *Conveyor Belt for Misdirected Baggage*

The grouping of aircraft not mentioned in this list will be done according to the registration documents and flight itinerary.

4.3.1. Passagierflugzeuge
Passenger Aircraft

4.3.1.1 Gebäudeposition
Building position

4.3.1.1.1 Konventionelle Flugzeuge
Narrow-body aircraft

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

		je Abfertigung per aircraft handling in €
Kleinflugzeuge bis zu 10.000 kg Höchstabfluggewicht Small aircraft up to 10,000 kg maximum take-off weight		25,00
A319	Handladung manual load	259,00
A320	Handladung manual load	331,00
A321	Handladung manual load	371,00
A748		103,00
ATR 42		91,00
ATR 72		135,00
Avro RJ 70 / BAe 146-100		166,00
Avro RJ 85 / BAe 146-200		227,00
Avro RJ 100 / BAe 146-300		257,00
B 727-200		372,00
B 737-200	mit Treppe with stairs	265,00
B 737-200	ohne Treppe without stairs	265,00
B 737-300	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	298,00
B 737-300	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	298,00
B 737-400	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	331,00
B 737-400	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	331,00
B 737-500	mit Treppe with stairs	242,00
B 737-500	ohne Treppe without stairs	242,00
B 737-600	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	245,00
B 737-600	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	245,00
B 737-700	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	308,00
B 737-700	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	308,00
B 737-800	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	390,00
B 737-800	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	390,00
B 737-900	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	380,00
B 737-900	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	380,00

4.3.1.
Passagierflugzeuge
Passenger Aircraft

4.3.1.1
Gebäudeposition
Building position

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

		je Abfertigung per aircraft handling in €
B 757	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	443,00
B 757	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	443,00
B 757-300	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	536,00
B 757-300	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	536,00
BAe-ATP		132,00
CRJ / CL 65		98,00
DC-9-20		171,00
DC-9-30		207,00
DC-9-40		252,00
DC-9-50		281,00
DHC 7		98,00
DHC 8-100/200		72,00
DHC 8-300		107,00
DHC 8-400		126,00
DO 328		62,00
EMB 120		61,00
EMB 135		93,00
EMB 145		107,00
FK 27		95,00
FK 28		120,00
FK 50		98,00
FK 70		142,00
FK 100	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	216,00
FK 100	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	216,00
IL 62		374,00
MD-80/81/82/83/90		340,00
MD-87		243,00
MD-88		282,00
SAAB 2000		93,00
TU 134		132,00
TU 154		328,00
YAK 42		230,00

4.3.1. Passagierflugzeuge
Passenger Aircraft

4.3.1.1 Gebäudeposition
Building position

4.3.1.1.2 Großraumflugzeuge
Wide-body aircraft

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

		je Abfertigung per aircraft handling in €
A300-600	(bis 340 Sitze) (up to 340 seats)	1.608,00
A300-B	(bis 270 Sitze) (up to 270 seats)	1.288,00
A300-B	(bis 320 Sitze) (up to 320 seats)	1.511,00
A310	(bis 240 Sitze) (up to 240 seats)	1.163,00
A310	(bis 285 Sitze) (up to 285 seats)	1.344,00
A319	mit ULD with ULD	346,00
A320	mit ULD with ULD	442,00
A321	mit ULD with ULD	495,00
A330-200	(bis 293 Sitze) (up to 293 seats)	1.353,00
A330-300	(bis 300 Sitze) (up to 300 seats)	1.408,00
A330-300	(bis 440 Sitze) (up to 440 seats)	1.919,00
A340-200	(bis 303 Sitze) (up to 303 seats)	1.454,00
A340-300	(bis 335 Sitze) (up to 335 seats)	1.598,00
A340-500	(bis 313 Sitze) (up to 313 seats)	1.484,00
A340-600	(bis 380 Sitze) (up to 380 seats)	1.780,00
B 747-100/200/300	(bis 390 Sitze) (up to 390 seats)	1.856,00
B 747-100/200/300	(bis 490 Sitze) (up to 490 seats)	2.297,00
B 747-100/200/300	(bis 550 Sitze) (up to 550 seats)	2.560,00
B 747-400	(bis 390 Sitze) (up to 390 seats)	1.899,00
B 747-400	(bis 490 Sitze) (up to 490 seats)	2.340,00
B 747 SP	(bis 305 Sitze) (up to 305 seats)	1.469,00
B 747 SP	(bis 345 Sitze) (up to 345 seats)	1.645,00
B 767-200	(bis 230 Sitze) (up to 230 seats)	1.064,00
B 767-200	(bis 255 Sitze) (up to 255 seats)	1.227,00

4.3.1.
Passagierflugzeuge
Passenger Aircraft

4.3.1.1
Gebäudeposition
Building position

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

		je Abfertigung per aircraft handling in €
B 767-200	(bis 290 Sitze) (up to 290 seats)	1.381,00
B 767-300	(bis 261 Sitze) (up to 261 seats)	1.253,00
B 767-300	(bis 312 Sitze) (up to 312 seats)	1.486,00
B 767-400	(bis 261 Sitze) (up to 261 seats)	1.239,00
B 767-400	(bis 305 Sitze) (up to 305 seats)	1.432,00
B 777-200		1.574,00
B 777-300	(bis 394 Sitze) (up to 394 seats)	1.754,00
DC-10 UG	(bis 310 Sitze) (up to 310 seats)	1.483,00
DC-10 UG	(bis 345 Sitze) (up to 345 seats)	1.637,00
DC-10 LG	(bis 345 Sitze) mit ULD (up to 345 seats) with ULD	1.644,00
DC-10 LG	(bis 380 Sitze) mit ULD (up to 380 seats) with ULD	1.798,00
DC-10 LG	(bis 380 Sitze) Handladung (up to 380 seats) manual load	1.974,00
IL 86	(bis 350 Sitze) (up to 350 seats)	1.617,00
IL 96-300		1.094,00
L 1011-100/200 LG	(bis 280 Sitze) mit ULD (up to 280 seats) with ULD	1.337,00
L 1011-100/200 LG	(bis 330 Sitze) mit ULD (up to 330 seats) with ULD	1.567,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze) mit ULD (up to 400 seats) with ULD	1.894,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze) Handladung (up to 400 seats) manual load	2.060,00
L 1011-500 UG	(bis 280 Sitze) mit ULD (up to 280 seats) with ULD	1.330,00
L 1011-500 UG	(bis 280 Sitze) Handladung (up to 280 seats) manual load	1.611,00
MD-11	(bis 323 Sitze) (up to 323 seats)	1.566,00
MD-11	(bis 410 Sitze) (up to 410 seats)	1.940,00
TU 204	(bis 214 Sitze) (up to 214 seats)	586,00

4.3.1. Passagierflugzeuge
Passenger Aircraft

4.3.1.1 Gebäudeposition
Building position

4.3.1.1.3 Großraumflugzeuge Mixed Version
Wide-body aircraft mixed version

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

	Frachtanteil Freight share	Höchstzuladung Maximum load	Paletten bis zu Pallet load up to	je Abfertigung per aircraft handling
		in kg		**in €**
B 747-100/200/300	25 %	25.875	7	**1.545,00**
B 747-400	25 %	25.875	7	**1.589,00**

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

4.3.1.2.1
Konventionelle Flugzeuge
Narrow-body aircraft

		je Abfertigung per aircraft handling in €
Kleinflugzeuge bis zu 10.000 kg Höchstabfluggewicht Small aircraft up to 10,000 kg maximum take-off weight		16,00
A319	Handladung manual load	178,00
A320	Handladung manual load	222,00
A321	Handladung manual load	250,00
A748		65,00
ATR 42		64,00
ATR 72		84,00
Avro RJ 70 / BAe 146-100		108,00
Avro RJ 85 / BAe 146-200		153,00
Avro RJ 100 / BAe 146-300		167,00
B 737-200	mit Treppe with stairs	181,00
B 737-200	ohne Treppe without stairs	181,00
B 737-300	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	200,00
B 737-300	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	200,00
B 737-400	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	221,00
B 737-400	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	221,00
B 737-500	mit Treppe with stairs	183,00
B 737-500	ohne Treppe without stairs	183,00
B 737-600	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	192,00
B 737-600	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	192,00
B 737-700	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	210,00
B 737-700	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	210,00
B 737-800	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	261,00
B 737-800	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	261,00
B 737-900	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	252,00
B 737-900	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	252,00
B 757	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	301,00
B 757	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	301,00

4.3.1. Passagierflugzeuge
Passenger Aircraft

4.3.1.2 Vorfeldposition
Apron position

4.3.1.2.1 Konventionelle Flugzeuge (Fortsetzung)
Narrow-body aircraft (continuation)

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

		je Abfertigung per aircraft handling in €
B 757-300	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	368,00
B 757-300	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	368,00
BAe-ATP		85,00
CRJ / CL 65		67,00
DC-9-20		113,00
DC-9-30		161,00
DC-9-40		172,00
DC-9-50		190,00
DHC 7		67,00
DHC 8-100/200		43,00
DHC 8-300		67,00
DHC 8-400		99,00
DO 328		35,00
EMB 120		36,00
EMB 135		56,00
EMB 145		67,00
FK 27		65,00
FK 28		79,00
FK 50		67,00
FK 70		93,00
FK 100	mit automatischer Ladehilfe with automatic loading aid	152,00
FK 100	ohne automatische Ladehilfe without automatic loading aid	152,00
IL 62		250,00
MD-80/81/82/83/90		227,00
MD-87		172,00
MD-88		189,00
SAAB 2000		62,00
TU 134		90,00
TU 154		218,00
YAK 42		152,00

4.3.1. Passagierflugzeuge
Passenger Aircraft

4.3.1.2 Vorfeldposition
Apron position

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

4.3.1.2.2 Großraumflugzeuge
Wide-body aircraft

		je Abfertigung per aircraft handling in €
A300-600	(bis 340 Sitze) (up to 340 seats)	1.264,00
A300-B	(bis 270 Sitze) (up to 270 seats)	1.014,00
A300-B	(bis 320 Sitze) (up to 320 seats)	1.185,00
A310	(bis 240 Sitze) (up to 240 seats)	918,00
A310	(bis 285 Sitze) (up to 285 seats)	1.055,00
A319	mit ULD with ULD	262,00
A320	mit ULD with ULD	331,00
A321	mit ULD with ULD	369,00
A330-200	(bis 293 Sitze) (up to 293 seats)	1.094,00
A330-300	(bis 300 Sitze) (up to 300 seats)	1.218,00
A330-300	(bis 440 Sitze) (up to 440 seats)	1.587,00
A340-200	(bis 303 Sitze) (up to 303 seats)	1.139,00
A340-300	(bis 335 Sitze) (up to 335 seats)	1.256,00
A340-500	(bis 313 Sitze) (up to 313 seats)	1.200,00
A340-600	(bis 380 Sitze) (up to 380 seats)	1.435,00
B 747-100/200/300	(bis 390 Sitze) (up to 390 seats)	1.459,00
B 747-100/200/300	(bis 490 Sitze) (up to 490 seats)	1.798,00
B 747-100/200/300	(bis 550 Sitze) (up to 550 seats)	2.001,00
B 747-400	(bis 390 Sitze) (up to 390 seats)	1.502,00
B 747-400	(bis 490 Sitze) (up to 490 seats)	1.842,00
B 747 SP	(bis 305 Sitze) (up to 305 seats)	1.160,00
B 747 SP	(bis 345 Sitze) (up to 345 seats)	1.294,00
B 767-200	(bis 230 Sitze) (up to 230 seats)	830,00
B 767-200	(bis 255 Sitze) (up to 255 seats)	966,00
B 767-200	(bis 290 Sitze) (up to 290 seats)	1.086,00

4.3.1. Passagierflugzeuge
Passenger Aircraft

4.3.1.2 Vorfeldposition
Apron position

4.3.1.2.2 Großraumflugzeuge (Fortsetzung)
Wide-body aircraft (continuation)

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

		je Abfertigung per aircraft handling in €
B 767-300	(bis 261 Sitze) (up to 261 seats)	988,00
B 767-300	(bis 312 Sitze) (up to 312 seats)	1.169,00
B 767-400	(bis 261 Sitze) (up to 261 seats)	1.001,00
B 767-400	(bis 305 Sitze) (up to 305 seats)	1.157,00
B 777-200		1.242,00
B 777-300	(bis 394 Sitze) (up to 394 seats)	1.424,00
DC-10 UG	(bis 310 Sitze) (up to 310 seats)	1.167,00
DC-10 UG	(bis 345 Sitze) (up to 345 seats)	1.286,00
DC-10 LG	(bis 345 Sitze) mit ULD (up to 345 seats) with ULD	1.293,00
DC-10 LG	(bis 380 Sitze) mit ULD (up to 380 seats) with ULD	1.412,00
DC-10 LG	(bis 380 Sitze) Handladung (up to 380 seats) manual load	1.757,00
IL 86	(bis 350 Sitze) (up to 350 seats)	1.294,00
IL 96-300		854,00
L 1011-100/200 LG	(bis 280 Sitze) mit ULD (up to 280 seats) with ULD	1.052,00
L 1011-100/200 LG	(bis 330 Sitze) mit ULD (up to 330 seats) with ULD	1.232,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze) mit ULD (up to 400 seats) with ULD	1.475,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze) Handladung (up to 400 seats) manual load	1.832,00
L 1011-500 UG	(bis 280 Sitze) mit ULD (up to 280 seats) with ULD	1.048,00
L 1011-500 UG	(bis 280 Sitze) Handladung (up to 280 seats) manual load	1.326,00
MD-11	(bis 323 Sitze) (up to 323 seats)	1.238,00
MD-11	(bis 410 Sitze) (up to 410 seats)	1.524,00
TU 204	(bis 214 Sitze) (up to 214 seats)	459,00

4.3.1.
Passagierflugzeuge
Passenger Aircraft

4.3.1.2
Vorfeldposition
Apron position

4.3.1.2.3
Großraumflugzeuge
Mixed Version
Wide-body aircraft
mixed version

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

	Frachtanteil Freight share	Höchstzuladung Maximum load	Paletten bis zu Pallet load up to	je Abfertigung per aircraft handling
		in kg		**in €**
B 747-100/200/300	25 %	25.875	7	**1.218,00**
B 747-400	25 %	25.875	7	**1.264,00**

4.3.2 Frachtflugzeuge / Cargo Aircraft

Leistungsinhalte lt. Flughafenbenutzungsordnung (FBO, Schlüssel 5.1.1, Abschnitt 2.5.3)

- Zentrale Gepäckanlagen (Bedienung der Anlage), nur Crew-Gepäck
- Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung
- 400-Hertz-Stromversorgung (einschließlich mobilem Back-up-Gerät) bis zu vier Stunden

List of services acc. to Airport User Regulations (FBO, code 5.1.1, section 2.5.3)

- *Central baggage system (Operation of system), crew baggage only*
- *400-Hertz ground power supply (including mobile back-up-equipment) up to 4 hours*
- *Facilities for fresh water supply and toilet servicing*

4.3.2.1 Handladung / Manual Load

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU) / Basic charges (Part B according to MoU)	Höchstzuladung / Maximum load in kg	je Abfertigung / per aircraft handling in €
Kleinflugzeuge bis zu 10.000 kg Höchstabfluggewicht / Small aircraft up to 10,000 kg maximum take-off weight		**15,00**
AN 12	14.500	**23,00**
ATR 42	4.900	**21,00**
Avro RJ 85 / BAe 146-200	10.400	**40,00**
Avro RJ 100 / BAe 146-300	12.500	**49,00**
DC-9-30	15.500	**34,00**
EMB 120	4.000	**33,00**
FK 27	5.400	**21,00**
IL 76	40.000	**39,00**
L 382	21.800	**34,00**

4.3.2.2 Palettenladung / Pallet Load

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU) / Basic charges (Part B according to MoU)	Höchstzuladung / Maximum load in kg	je Abfertigung / per aircraft handling in €
A310	34.900	**34,00**
B 737-200	14.500	**33,00**
B 747-100/200/300	103.500	**157,00**
B 747-400	110.700	**157,00**
B 757-200	45.000	**47,00**
DC-8-61/63	54.000	**39,00**
DC-8-71/73	54.000	**39,00**
DC-10-30	70.200	**101,00**
IL 76	40.000	**39,00**
IL 96	92.000	**56,00**
L 188	14.500	**30,00**
L 382	23.000	**34,00**
MD-11	91.100	**101,00**
TU 154	19.000	**34,00**

4.3.3
Technische Notlandung
Operational Stop

Leistungsinhalte lt. Flughafenbenutzungsordnung (FBO, Schlüssel 5.1.1, Abschnitt 2.5.3)

- Zentrale Gepäckförderanlage für das abgehende und Umsteigergepäck (Bedienung der Anlage)
- 400-Hertz-Stromversorgung (einschließlich mobilem Back-up-Gerät)
- Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung

List of services acc. to Airport User Regulations (FBO, code 5.1.1, section 2.5.3)

- Central baggage conveyor system for outbound and transfer baggage (Operation of system)
- 400-Hertz ground power supply (including mobile back-up-equipment)
- Facilities for fresh water supply and toilet servicing

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

		je Abfertigung per aircraft handling in €
Kleinflugzeuge bis zu 10.000 kg Höchstabfluggewicht Small aircraft up to 10,000 kg maximum take-off weight		13,00
A300-600		77,00
A300-B	(bis 270 Sitze) (up to 270 seats)	70,00
A300-B	(bis 320 Sitze) (up to 320 seats)	73,00
A310	(bis 240 Sitze) (up to 240 seats)	66,00
A310	(bis 285 Sitze) (up to 285 seats)	69,00
A310 Cargo		34,00
A319		56,00
A320		60,00
A321		61,00
A330		81,00
A340		84,00
AN 12		23,00
ATR 42		24,00
ATR 72		24,00
Avro RJ / BAe 146		35,00
B 737-200/300/400/500		42,00
B 737-600/700/800/900		51,00
B 747-100/200/300		95,00
B 747-100/200/300 Cargo		65,00
B 747-400		137,00
B 747-400 Cargo		65,00
B 747 SP		91,00
B 757		61,00
B 757 Cargo		47,00
B 767-200		74,00
B 767-300	(bis 261 Sitze) (up to 261 seats)	74,00
B 767-300	(bis 312 Sitze) (up to 312 seats)	77,00

4.3.3
Technische Notlandung
Operational Stop

(Fortsetzung)
(continuation)

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)
Basic charges (Part B according to MoU)

		je Abfertigung per aircraft handling in €
B 767-400		76,00
B 777		82,00
BAe-ATP		24,00
CRJ / CL 65		24,00
DC-8		39,00
DC-9-20/30/40		36,00
DC-9-50		42,00
DC-10 UG		86,00
DC-10 LG		86,00
DC-10-30 Cargo		43,00
DHC 7		24,00
DHC 8-100		23,00
DHC 8-300		24,00
DHC 8-400		25,00
DO 328		17,00
EMB 120		23,00
EMB 135		24,00
EMB 145		24,00
FK 27/28/50/70		24,00
FK 100		36,00
IL 62		49,00
IL 76 Cargo		39,00
IL 86		80,00
IL 96-300		79,00
IL 96 Cargo		79,00
L 1011-100/200 LG	(bis 280 Sitze) (up to 280 seats)	77,00
L 1011-100/200 LG	(bis 330 Sitze) (up to 330 seats)	77,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze) (up to 400 seats)	79,00
L 1011-500 UG		77,00
L 188		30,00
L 382		34,00
MD-11		93,00
MD-11 Cargo		34,00
MD-80/81/82/83/90		45,00
MD-87/88		36,00
SAAB 2000		19,00
TU 134		25,00
TU 154		45,00
TU 204		98,00
YAK 42		24,00

4.4 Entgelt für Gepäckzuführung bei 100 % Reisegepäckkontrolle
Charge for Baggage Feed 100 % Baggage-Screening

		in €
Entgelt für Gepäckzuführung 100 % Reisegepäckkontrolle Lokal Charge for baggage feed 100% Baggage-Screening local	Lokal Pax local pax	0,30
Entgelt für Gepäckzuführung 100 % Reisegepäckkontrolle Transfer Charge for baggage feed 100% Baggage-Screening transfer	Transfer Pax transfer pax	0,04

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 36/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Umbenennung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Zentralkrankenhaus Reinkenheide in Bremerhaven

Mit Wirkung vom 12.01.2005 wurde der Hubschrauber-Sonderlandeplatz am Zentralkrankenhaus Reinkenheide in Bremerhaven (NfL I-279/04) umbenannt und heißt nun

Hubschrauber-Sonderlandeplatz am
Klinikum Bremerhaven-Reinkenheide

NfL I-279/04 wird hiermit geändert.
NfL I-249/04 wird hiermit aufgehoben.

Bremen, 12.01.2005
433/744-441-04/1
Der Senator für Wirtschaft und Häfen

i . A . K r ü g e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 37/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zehnten Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 613, am 14. Januar 2005 verkündete Verordnung vom 23. Dezember 2004 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 14. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Vom 23. Dezember 2004

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 13. November 2002 (BAnz. S. 25 489, NfL I-367/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 774, NfL I-297/04), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) Der folgende Meldepunkt wird eingefügt:

"Meldepunkt	Koordinaten	Definition
RAVKI	50 21 42 N 07 39 54 O"	

b) Der Meldepunkt GUBAX wird wie folgt gefasst:

"Meldepunkt	Koordinaten	Definition
GUBAX	50 17 25 N 07 54 40 O"	

2. In § 4 Abs.1 Nr. 3 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
25 R / 25 L	ARPEG 1F, BIBOS 5F, TOBAK 1F, WRB 2 F, ARPEG 1G, BIBOS 5G, TOBAK 1G, WRB 1G, ARPEG 1J, TOBAK 1J, WRB 3J, ARPEG 1N, BIBOS 5N, TOBAK 1N, WRB 5N, TAU 1Q	120,150*)
	ANEKI 5F, DKB 1F, NEKOM 1F, NOMBO 1F, ROTEN 1F, SOBRA 1F, SULUS 1F, ANEKI 5G, DKB 2G, NEKOM 1G, NOMBO 2G, ROTEN 9G, SOBRA 1G, SULUS 2G, SOBRA 1N, SOBRA 1P, KIR 4Q, KNG 1Q, RID 1Q	136,125*)
07 R / 07 L	ARPEG 1E, BIBOS 5E, HAB 1E, SULUS 1E, TOBAK 1E, WRB 6E, ARPEG 1D, BIBOS 5D, HAB 6D, SULUS 2D, TOBAK 1D, WRB 9D, HAB 1C, MTR 1C	120,150*)
	ANEKI 7E, DKB 2E, NEKOM 1E, NOMBO 2E, SOBRA 1E, ANEKI 5D, DKB 4D, NEKOM 1D, NOMBO 3D, SOBRA 1D, KIR 4C, KNG 2C, RID 2C	136,125*)
18	ARPEG 1S, BIBOS 5S, TOBAK 1S, WRB 4S, BIBOS 5L	120,150*)
	DKB 3S, NOMBO 2S, ROTEN 2S, SOBRA 1S, SULUS 2S, ANEKI 3L, DKB 1L, NEKOM 1L, NOMBO 2L, ROTEN 9L, SOBRA 1L, SOBRA 1U, SULUS 3L, ULKIG 2U, ARPEG 1T, BIBOS 6T, TOBAK 2T, WRB 7T, KIR 4Z, KNG 2Z, RID 2Z	136,125*)

*) Die Abflugfrequenz kann von der veröffentlichten Frequenz abweichen. Die jeweilige Frequenz wird über ATIS bekannt gegeben.

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

3. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1.1 wird die Abflugstrecke BIBOS FOUR FOXTROT DEPARTURE (BIBOS 4F) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach Dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BIBOS FIVE FOXTROT DEPARTURE (BIBOS 5F) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° mag (bei Startbahn 25 L: Kurs 279° mag); auf R 259 FFM bis 13,7 DME FFM; Rechtskurve, auf Kurs 294° bis ESUPI; Rechtskurve, auf Kurs 308° bis MASIR; Rechtskurve, auf Kurs 336° über RAVKI und DITAM bis ABAXA; Linkskurve, auf Kurs 329° bis BIBOS (Δ). 13,7 DME FFM in 3600 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF234 (25R) [R] / DF235 (25L) [R] - DF133 [L] - DF136 [A3600+; R] - ESUPI [R] - MASIR [R] - RAVKI - DITAM - ABAXA [L] – BIBOS	5000	von MASIR bis BIBOS: 5000	1. Steiggradient 5,8 % / 350 ft/NM bis zum Passieren von 3600 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Für Flüge über BIBOS und UZ28/ UZ29 nach UK oder darüber hinaus, ausgenommen für Flüge, die innerhalb London TMA enden. 3. Bei Flügen über UZ29 muss BIBOS in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist eine Streckenführung über UZ28 zu beantragen, wobei BIBOS in FL210 oder darüber zu überfliegen ist. 4. Für Flüge nach EDDK oder die nach ABAXA/BIBOS gemäß VFR fortgesetzt werden. 5. Ab 13,7 DME FFM BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

b) In Nummer 1.2 wird die Abflugstrecke BIBOS FOUR GOLF DEPARTURE (BIBOS 4G) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BIBOS FIVE GOLF DEPARTURE (BIBOS 5G) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° mag (bei Startbahn 25 L: Kurs 279° mag); auf R 259 FFM bis 13,7 DME FFM; Rechtskurve, auf Kurs 294° bis ESUPI; Rechtskurve, auf Kurs 308° bis MASIR; Rechtskurve, auf Kurs 336° über RAVKI und DITAM bis ABAXA; Linkskurve, auf Kurs 329° bis BIBOS (Δ). 13,7 DME FFM in 3600 oder darüber überfliegen **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF234 (25R) [R] / DF235 (25L) [R] - DF133 [L] - DF136 [A3600+; R] - ESUPI [R] - MASIR [R] - RAVKI - DITAM - ABAXA [L] – BIBOS	5000	von MASIR bis BIBOS: 5000	1. Steiggradient 5,8 % (350 ft/NM) bis zum Passieren von 3600 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Für Flüge über BIBOS und UZ28/ UZ29 nach UK oder darüber hinaus, ausgenommen für Flüge, die innerhalb London TMA enden. 3. Bei Flügen über UZ29 muss BIBOS in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist eine Streckenführung über UZ28 zu beantragen, wobei BIBOS in FL210 oder darüber zu überfliegen ist. 4. Auch für Flüge nach EDDK oder die nach ABAXA/BIBOS gemäß VFR fortgesetzt werden. 5. Ab 13,7 DME FFM BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

c) In Nummer 1.4 wird die Abflugstrecke BIBOS FOUR NOVEMBER DEPARTURE (BIBOS 4N) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BIBOS FIVE NOVEMBER DEPARTURE (BIBOS 5N) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 185° R 223 FFM erfliegen (max. 220kt IAS, bis Kurs 185° erflogen ist), auf R 223 FFM bis 14,0 DME FFM; Rechtskurve, auf R 302 RID bis 16,0 DME RID; Rechtskurve, auf Kurs 319° bis MASIR; Rechtskurve, auf Kurs 336° über RAVKI und DITAM bis ABAXA; Linkskurve, auf Kurs 329° bis BIBOS (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A 800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF162 (25R) [K220-] / DF165 (25L) [K220-] - DF166 [R] - DF164 [R] - DF161 [R] - MASIR [R] - RAVKI - DITAM - ABAXA [L] - BIBOS	5000	von MASIR bis BIBOS: 5000	1. Für Flüge über BIBOS und UZ28/ UZ29 nach UK oder darüber hinaus, ausgenommen für Flüge, die innerhalb London TMA enden. 2. Bei Flügen über UZ29 muss BIBOS in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist eine Streckenführung über UZ28 zu beantragen, wobei BIBOS in FL210 oder darüber zu überfliegen ist. 3. Für Flüge, die in EDDK enden oder nach ABAXA/BIBOS gemäß VFR fortgesetzt werden. 4. Ab 16,0 DME RID BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

d) In Nummer 2.1 wird die Abflugstrecke BIBOS FOUR ECHO DEPARTURE (BIBOS 4E) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BIBOS FIVE ECHO DEPARTURE (BIBOS 5E) Auf Startbahnkurs bis 1,5 DME FFM westlich FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 357 FFM bis ODAGA; Linkskurve, auf Kurs 288° bis KUSOM; Linkskurve, auf Kurs 252° bis GUBAX; Rechtskurve, auf Kurs 294° bis RAVKI; Rechtskurve, auf Kurs 336° über DITAM bis ABAXA; Linkskurve, auf Kurs 329° bis BIBOS (Δ). 2,8 DME FFM nördlich FFM in 2000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF139 (07L) [L] / DF140 (07R) [L] - DF146 [A2000+] - ODAGA [L] - KUSOM [L] - GUBAX [R] - RAVKI [R] - DITAM - ABAXA [L] - BIBOS	5000	von ODAGA bis BIBOS: 5000	1. Steiggradient 6,3 % / 380 ft/NM bis zum Passieren von 2000 aufgrund von Hindernissen. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Für Flüge über BIBOS und UZ28/ UZ29 nach UK oder darüber hinaus, ausgenommen für Flüge, die innerhalb London TMA enden. 3. Bei Flügen über UZ29 muss BIBOS in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist eine Streckenführung über UZ28 zu beantragen, wobei BIBOS in FL210 oder darüber zu überfliegen ist. 4. Für Flüge nach EDDK oder die nach ABAXA/BIBOS gemäß VFR fortgesetzt werden. 5. Ab ODAGA BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

e) In Nummer 2.2 wird die Abflugstrecke BIBOS FOUR DELTA DEPARTURE (BIBOS 4D) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BIBOS FIVE DELTA DEPARTURE (BIBOS 5D) Auf Startbahnkurs bis 800; Direktflug bis FR (2,0 DME FFM östlich FFM); sofortige Linkskurve, auf R 203 MTR in Richtung MTR bis 13,1 DME FFM; Linkskurve, auf R 288 MTR über ODAGA bis KUSOM; Linkskurve, auf Kurs 252° bis GUBAX; Rechtskurve, auf Kurs 294° bis RAVKI; Rechtskurve, auf Kurs 336° über DITAM bis ABAXA; Linkskurve, auf Kurs 329° bis BIBOS (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF149 [L] - MTR [L] - ODAGA - KUSOM [L] - GUBAX [R] - RAVKI [R] - DITAM - ABAXA [L] - BIBOS	5000	Von ODAGA bis BIBOS: 5000	1. Für Flüge über BIBOS und UZ28/ UZ29 nach UK oder darüber hinaus, ausgenommen für Flüge, die innerhalb London TMA enden. 2. Bei Flügen über UZ29 muss BIBOS in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist eine Streckenführung über UZ28 zu beantragen, wobei BIBOS in FL210 oder darüber zu überfliegen ist. 3. Auch für Flüge nach EDDK oder die nach ABAXA/BIBOS gemäß VFR fortgesetzt werden. 4. Ab ODAGA BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

f) In Nummer 3.1 wird die Abflugstrecke BIBOS FOUR SIERRA DEPARTURE (BIBOS 4S) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BIBOS FIVE SIERRA DEPARTURE (BIBOS 5S) Auf Startbahnkurs bis 800; Rechtskurve; auf R 223 FFM bis 14,0 DME FFM; Rechtskurve, auf R 302 RID bis 16,0 DME RID; Rechtskurve, auf Kurs 319° bis MASIR; Rechtskurve, auf Kurs 336° über RAVKI und DITAM bis ABAXA; Linkskurve, auf Kurs 329° bis BIBOS (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF197 [R] - DF164 [R] - DF161 [R] - MASIR [R] - RAVKI - DITAM - ABAXA [L] - BIBOS	4000	von MASIR bis BIBOS: 5000	1. Für Flüge über BIBOS und UZ28/ UZ29 nach UK oder darüber hinaus, ausgenommen für Flüge, die innerhalb London TMA enden. 2. Bei Flügen über UZ29 muss BIBOS in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist eine Streckenführung über UZ28 zu beantragen, wobei BIBOS in FL210 oder darüber zu überfliegen ist. 3. Auch für Flüge, die in EDDK enden oder nach ABAXA/BIBOS gemäß VFR fortgesetzt werden. 4. Wird nur bei Landerichtung 25 zugewiesen. 5. Ab 16,0 DME RID BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

g) In Nummer 3.2 wird die Abflugstrecke BIBOS FOUR LIMA DEPARTURE (BIBOS 4L) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BIBOS FIVE LIMA DEPARTURE (BIBOS 5L) Auf Startbahnkurs bis 800; auf R 357 RID bis 7,0 DME RID (max. 220 kt IAS); Rechtskurve, auf Kurs 239° bis XAMUB; Rechtskurve, auf Kurs 320° bis MASIR; Rechtskurve, auf Kurs 336° über RAVKI und DITAM bis ABAXA; Linkskurve, auf Kurs 329° bis BIBOS (Δ). 7,0 DME RID nördlich RID in 2000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF160 [K220-; A2000+; R] - XAMUB [R] - MASIR [R] - RAVKI - DITAM - ABAXA [L] - BIBOS	4000	von MASIR bis BIBOS: 5000	1. Steiggradient 4,6% / 280 ft/NM bis zum Passieren von 2000 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Für Flüge über BIBOS und UZ28/ UZ29 nach UK oder darüber hinaus, ausgenommen für Flüge, die innerhalb London TMA enden. 3. Bei Flügen über UZ29 muss BIBOS in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist eine Streckenführung über UZ28 zu beantragen, wobei BIBOS in FL210 oder darüber zu überfliegen ist. 4. Für Flüge, die in EDDK enden oder nach ABAXA/BIBOS gemäß VFR fortgesetzt werden. 5. Ab 7,0 DME RID BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 6. Wird von ATC nur bei Landerichtung 25 zugewiesen.

h) In Nummer 3.3 wird die Abflugstrecke BIBOS FIVE TANGO DEPARTURE (BIBOS 5T) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BIBOS SIX TANGO DEPARTURE (BIBOS 6T) Auf Startbahnkurs bis 800; auf R 357 RID bis 6,4 DME RID nördlich RID (max. 220 kt IAS); Rechtskurve, auf R 200 FFM bis 19,4 DME FFM; Rechtskurve mit max. 250 kt IAS, auf Kurs 265° bis PIPIX; Rechtskurve mit max. 250 kt IAS, auf Kurs 283° bis GISNO; Rechtskurve mit max. 250 kt IAS, auf Kurs 320° bis ULKIG (Δ); Linkskurve, auf Kurs 283° bis OBOXO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 074° bis RUDUS (Δ); Linkskurve, auf Kurs 313° bis MASIR; Rechtskurve, auf Kurs 336° über RAVKI und DITAM bis ABAXA; Linkskurve, auf Kurs 329° bis BIBOS (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF160 [K220-; R] - DF200 [K250-; R] - PIPIX [K250-; R] - GISNO [K250-; R] - ULKIG [L] - OBOXO [R] - RUDUS [L] - MASIR [R] - RAVKI - DITAM - ABAXA [L] – BIBOS	4000	von MASIR bis BIBOS: 5000	Ab 19,4 DME FFM BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Januar 2005 in Kraft.

Langen, 23. Dezember 2004

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 38/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. Februar 2005

35. Ergänzungslieferung (Januar 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht

Luftverkehrsrecht
(Gesetze, Verordnungen)

Die 35. Ergänzungslieferung (Januar 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht ist lieferbar.

Sie enthält Berichtigungen zur FSAV .

Der Bezugspreis beträgt **EUR 4,90**.

Bestellen Sie telefonisch bei unserer Hotline 069 / 78072 540 im AIS-C rund um die Uhr!

Langen, 10.1.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i . V . H e r m a n n i . V . K r o g m a n n

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 39/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Bekanntmachung über besondere Aktivitäten in Lufträumen der Klasse C unterhalb FL 100

Vom 27. Januar 2005

Aufgrund des § 10 Abs, 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom vom 25. November 2003 (BGBI. I S. 2304) macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt:

In der Bundesrepublik Deutschland sind in Lufträumen der Klasse C unterhalb FL 100 Gebiete festgelegt, in denen besondere Aktivitäten nach Sichtflugregeln, z. B. Segelflugbetrieb oder Fallschirmspringen, stattfinden.

Zur Durchführung dieser Aktivitäten können Gebiete für eine örtliche oder überörtliche Nutzung durch Flüge nach Sichtflugregeln eingerichtet werden, für die grundsätzlich folgendes gilt:

Für die Nutzung dieser Gebiete erteilt das Flugsicherungsunternehmen eine Flugverkehrskontrollfreigabe zur allgemeinen Nutzung des jeweiligen Gebiets. Die Rahmenbedingungen für die Erteilung der Flugverkehrskontrollfreigabe sind in einer Betriebsbestimmung für örtliche Nutzer, bzw. in einer gesonderten Veröffentlichung der allgemeinen Nutzungsbedingungen festgelegt, die in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgegeben werden. Die Nutzer eines Gebietes sind verpflichtet, sich mit den jeweiligen Nutzungs-Regelungen vertraut zu machen.

Für jedes Gebiet wird eine Ansprechstelle festgelegt, beispielsweise die Flugleitung/ Luftaufsicht eines in dem Gebiet gelegenen Flugplatzes. Die Nutzer dieser Gebiete halten Hörbereitschaft auf der Sprechfunkfrequenz der jeweiligen Ansprechstelle, um jederzeit Anweisungen und - falls erforderlich - Verkehrsinformationen entgegennehmen zu können.

Das Flugsicherungsuntemehmen stellt sicher, dass kontrollierte Flüge ausreichende laterale und vertikale Abstände zu den Grenzen der Gebiete einhalten.

Diese Bekanntmachung tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft.

NfL I-275/96 wird hiermit aufgehoben.

Bonn, 27. Januar 2005
LS 16/60.05.02/95 VA 04
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 40/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Rahmenvereinbarung über genehmigungspflichtige Flughafenentgelte am Flughafen Düsseldorf

zwischen

1. ADL Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen, vertreten durch Herrn Dr. Detlef Winter, geschäftsführendes Vorstandsmitglied, Nietzschestr. 28, 53177 Bonn, in Vertretung ihrer Mitglieds-Luftverkehrsgesellschaften[1]

[1] Mitglieds-Luftverkehrsgesellschaften der ADL sind:
- LTU Lufttransportunternehmen GmbH & Co. KG,
- Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG,
- Hapag-Lloyd Flug GmbH,
- Condor Flugdienst GmbH,
- Germania Fluggesellschaft mbH,
- Eurowings Luftverkehrs AG,
- Aero Flight GmbH & Co.,
- Hamburg International Luftverkehrsgesellschaft mbH & Co. Betriebs KG,
- WDL Aviation GmbH & Co. KG.

2. Board of Airline Representatives in Germany e.V. (BARIG), vertreten durch Herrn Martin Gaebges, Am Hauptbahnhof 16, 60329 Frankfurt

3. Deutsche Lufthansa AG (DLH), vertreten durch den Vorstand Wolfgang Mayrhuber, Dr. Karl-Ludwig Kley, Stefan Lauer, Von-Gablenz-Straße 2-6, 50679 Köln

- im Folgenden gemeinsam kurz die "Luftverkehrsgesellschaften" -

und

4. Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG), vertreten durch die Geschäftsführer Dr. Rainer Schwarz, Christoph Blume, Thomas Schnalke, Flughafenstraße 120, 40474 Düsseldorf

- im Folgenden kurz "FDG" -

Präambel

Die Vertragsparteien sind sich einig, dass Ziel dieser Rahmenvereinbarung der Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen dem Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen als Luftfahrtbehörde und der FDG ist. Die in dieser Rahmenvereinbarung getroffenen Regelungen über die Entwicklung der Flughafenentgelte sollen durch öffentlich-rechtlichen Vertrag genehmigt werden, ohne dass eine aus der Änderung des Referenzquotienten resultierende Anpassung der Entgeltordnung einer weiteren Genehmigung nach § 43 LuftVZO bedarf.

1. Begriffsbestimmungen

1.1
"Flughafenentgelte" sind die gemäß § 43 LuftVZO zu genehmigenden Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen eines Luftfahrzeuges sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen am Flughafen Düsseldorf, die von der FDG einseitig erhoben werden. Erfasst sind sowohl die fixen als auch die variablen Entgelte. Nicht zu den Flughafenentgelten zählen die Entgelte für Bodenabfertigungsdienste, die Entgelte nach BADV und sonstige Mieten und Pachten, die separat erhoben werden.

1.2
"Fixe Entgeltkomponenten" sind die Grund-, MTOW- und Abstellentgelte.

1.3
"Variable Entgeltkomponente" sind die passagierbezogenen Flughafenentgelte (Passagierentgelte).

1.4
"Entgeltjahr" bezeichnet den Zeitraum vom 01.06. eines Jahres bis zum 31.05. des Folgejahres. Erstes Entgeltjahr zur Berechnung des Referenzquotienten ist der 01.06.2004 bis 31.05.2005.

1.5
"Referenzquotient" ist das maximal zulässige Durchschnittsentgelt aus den Flughafenentgelten je Fluggast innerhalb eines Entgeltjahres. Der Referenzquotient errechnet sich aus der Summe der in einem Entgeltjahr tatsächlich erzielten Einnahmen aus den Flughafenentgelten, geteilt durch das Jahrespassagieraufkommen des Entgeltjahres.

1.6
"Angepasster Referenzquotient" ist der Referenzquotient der bei Überschreitung bzw. Unterschreitung des Jahrespassagieraufkommens von 17,0 Mio. bzw. 14,3 Mio. Passagieren durch eine Absenkung bzw. Anhebung des Referenzquotienten errechnet wird. Der angepasste Referenzquotient wird kaufmännisch gerundet.

1.7
"Jahrespassagieraufkommen" bezeichnet die Anzahl der jährlich nach ADV-Zählstatistik (anfliegende Passagiere, abfliegende Passagiere, Transitpassagiere) am Flughafen Düsseldorf verkehrenden Passagiere.

1.8
"Entgeltvolumen" errechnet sich für jedes Entgeltjahr aus dem Produkt von Referenzquotient und Jahrespassagieraufkommen.

1.9
"Exogene Kosten" sind durch gesetzliche Vorgaben am Flughafen Düsseldorf verursachte Kosten, wie z. B. Versicherungskosten und Auflagen aus dem Luftsicherheitsgesetz.

1.10
Eine Verkehrseinheit (VKE) entspricht einem Passagier (abfliegend) oder 100 Kilogramm Luftfracht bzw. Luftpost (abfliegend).

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

2. Berechnungsgrundlage für Flughafenentgelte

2.1
Durch diese Vereinbarung wird für die Berechnung der Flughafenentgelte ein Entgeltrahmen festgelegt, der anhand eines Referenzquotienten für jedes Entgeltjahr bestimmt wird.

2.2
Im Bereich eines Jahrespassagieraufkommens von 14,3 Mio. bis 17,0 Mio. Passagieren wird der Referenzquotient wie folgt festgelegt:

RQ = EUR 8,28.

2.3
Bei der Überschreitung eines Jahrespassagieraufkommens von 17,0 Mio. Passagieren erfolgt eine Absenkung des Referenzquotienten in Höhe von 25 % der Passagierveränderungsrate. Der angepasste Referenzquotient errechnet sich danach wie folgt:

RQ = EUR 8,28 x (1 - (Ist-Passagierzahl/17 Mio. - 1) x 0,25).

2.4
Bei Unterschreitung eines Jahrespassagieraufkommens von 14,3 Mio. Passagieren erfolgt eine Anhebung des Referenzquotienten in Höhe von 25 % der Passagierveränderungsrate. Der angepasste Referenzquotient errechnet sich danach wie folgt:

RQ =
EUR 8,28 x (1 - (Ist-Passagierzahl/14,3 Mio. - 1) x 0,25).

2.5
Sollte das im jeweiligen Entgeltjahr zulässige Entgeltvolumen überschritten bzw. unterschritten werden, erfolgt ein Ausgleich des Überschusses bzw. des Fehlbetrages über eine Anpassung der Entgeltordnung im darauf folgenden Entgeltjahr. Für den Fall einer Über- oder Unterschreitung des zulässigen Entgeltvolumens im letzten Entgeltjahr wird das Nutzergremium zeit- und sachgerecht über einen Ausgleichsmodus entscheiden.

2.6
Die Höhe und Struktur der Entgelte wird in der Entgeltordnung für das jeweilige Entgeltjahr veröffentlicht. Die ab 01.01.2005 geltende Entgeltordnung ist Vertragsbestandteil.

3. Entgeltstruktur

3.1
Die FDG wird über ihre Entgeltordnung eine weitere Variabilisierung der Flughafenentgelte sicherstellen. Das Verhältnis von variablen zu fixen Entgeltkomponenten beträgt im ersten Entgeltjahr mindestens 60 : 40, ab dem zweiten Entgeltjahr mindestens 65 : 35.

3.2
Nicht in diese Verhältaisbildung einbezogen werden die neu gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften zu erhebenden Zuschläge für das Lärmschutzprogramm. Das gleiche gilt für den Fall, dass die Vertragsparteien einvernehmlich die variable Entgeltkomponente auf Grund einer Neustrukturierung des so genannten Gestattungsentgeltes verändern.

3.3
Das in der Entgeltordnung vom 26.10.2003 unter Ziff. 1.1.2. enthaltene Bereitstellungsentgelt entfällt mit Wirkung ab dem 01.06.2004.

3.4
Strukturelle Anpassungen innerhalb des durch den Referenzquotienten bestimmten Rahmens sind in Abstimmung mit dem Nutzergremium möglich. Die Gestaltung der Flughafenentgelte insgesamt sowie etwaiger Förderprogramme für die Luftverkehrsgesellschaften erfolgt unter Beachtung der Kriterien Transparenz, Kostenbezogenheit sowie Nicht-Diskriminierung. Ein insoweit von einer unabhängigen Stelle (z. B. Gericht, Schiedsstelle) festgestellter Verstoß gegen das Nicht-Diskriminierungs- oder Transparenzgebot begründet ein außerordentliches Kündigungsrecht der Luftverkehrsgesellschaften.

4. Nutzergremium Entgelte

4.1
Es wird ein Nutzergremium zur Klärung aller Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Vereinbarung eingerichtet. Das Nutzergremium wird rechtzeitig vor Ende eines jeden Entgeltjahres (erstmals im Jahre 2005) auf Basis einer transparenten Darlegung durch die FDG die für die Festlegung des Referenzquotienten des jeweils nächsten Entgeltjahres notwendigen Basisdaten, insbesondere die Passagierprognosen sowie die Geschäftsentwicklung des Bereiches "Aviation und Terminalmanagement" erörtern. Des Weiteren werden im Nutzergremium die Komponenten der Entgeltstruktur sowie ihre jeweilige Höhe festgelegt. Eine Einigung im Nutzergremium ersetzt insoweit ein etwaig noch offenes Konsultations- und Genehmigungserfordemis. Das Nutzergremium entscheidet über alle Fragen im Konsens. Die Parteien verpflichten sich, Unstimmigkeiten in Verbindung mit dieser Vereinbarung einer Klärung im Nutzergremium zuzuführen. Sollte eine Einigung über die Struktur der Entgelte im Nutzergremium nicht erzielt werden, so kann die FDG insoweit einen Antrag auf Genehmigung von Flughafenentgelten nach § 43 Abs. 1 LuftVZO stellen. Die Luftverkehrsgesellschaften können die vom Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (MVEL) sodann genehmigten Entgelte einer gerichtlichen Überprüfung zuführen.

4.2
Das Nutzergremium setzt sich zusammen aus jeweils einem Vertreter und einem Stellvertreter des MVEL, der FDG, BARIG, ADL und DLH. Das Nutzergremium wird sich eine Geschäftsordnung bis spätestens zwei Monate nach Unterzeichnung des öffentlichrechtlichen Vertrages geben. Die Geschäftsordnung soll sich an den bei Unterzeichnung dieser Rahmenvereinbarung geltenden entsprechenden Regelungen der Rahmenvereinbarungen in HAM, HAJ und FRA orientieren.

4.3
Das Nutzergremium trifft sich zumindest einmal im Entgeltjahr auf Einladung der FDG oder des MVEL. BARIG oder ADL in Vertretung aller seiner Mitglieder, die Vertragsparteien zu 1. sind, können jederzeit beim MVEL die Einladung des Nutzergremiums beantragen. Das MVEL wird innerhalb einer Frist von zwei Wochen ab Eingang des Antrags die Einladungen aussprechen. Die Einladungen sind in jedem Fall drei Wochen vor dem Termin an alle Mitglieder des Nutzergremiums zu versenden.

5. Sonderfälle

5.1
Unvorhergesehene, exogene Kosten sind nur dann nicht durch den vereinbarten Referenzquotienten gedeckt, sofern die mit der jeweiligen Maßnahme verbundenen Kosten über einem jährlichen Schwellenwert von **EUR 250.000** liegen. Darüber hinausgehende Aufwendungen werden sich die Luftverkehrsgesellschaften und die FDG in einem angemessenen Verhältnis teilen unter Berücksichtigung der Risikozuordnung sowie der Maßgabe, dass die Kosten seitens der FDG transparent und nachvollziehbar dargelegt werden. Die Parteien sagen sich wechselseitig Unterstützung bei der Abwehr solcher exogen verursachten Kosten zu.

5.2
Im Falle einer flughafenentgeltbezogenen Einigung zu den Einnahmen der FDG aus "Gestattungsentgelten" sind diese nicht im Referenzquotienten enthalten, sofern sie nicht bislang schon bei der Festlegung der genehmigungspflichtigen Entgelte berücksichtigt worden sind.

6. Übergangsregelungen

6.1
Luftverkehrsgesellschaften, die das zum Winterflugplan 2003 / 2004 eingeführte Bereitstellungsentgelt (Ziff. 1.1.2. der Entgeltordnung vom 26.10.2003) nicht bezahlt haben, gleichzeitig aber den MTOW-Satz ab 26.10.2003 von **EUR 1,95** auf **EUR 1,75** reduziert haben, sind verpflichtet, für die Zeit vom 26.10.2003 bis 31.05.2004 eine Ausgleichszahlung für die tatsächlich von ihnen durchgeführten Flüge zu leisten.

6.2
Die Ausgleichszahlung kann für Flugzeuge der Lärmkategorie Chapter-3 Bonus-Liste aus einem Aufschlag von **EUR 0,20** auf den im fraglichen Zeitraum gezahlten reduzierten Satz von **EUR 1,75** pro MTOW bestehen. Alternativ dazu kann die Nachzahlung in Anlehnung an die Entgeltordnung vom 26.10.2003 einschließlich des Bereitstellungsentgelts erfolgen. Für die betreffenden Luftverkehrsgesellschaften besteht insoweit eine Wahlmöglichkeit (Günstigkeitsprinzip). Für Flugzeuge, die nicht unter die Lärmkategorie Chapter-3 Bonus-Liste fallen, kann die Ausgleichszahlung in einem Aufschlag von **EUR 1,65** auf den im fraglichen Zeitraum gezahlten Betrag von **EUR 7,55** pro MTOW bestehen; Ziff. 6.2 Satz 2 gilt entsprechend.

6.3
Die Vertragspartei zu 2. wirkt daraufhin, dass die von ihr repräsentierten Luftverkehrsgesellschaften die Ausgleichszahlung innerhalb einer angemessen Frist an die FDG entrichten. Die Einzelheiten hierzu wird die FDG mit den jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften vereinbaren.

6.4
Die Luftverkehrsgesellschaften verpflichten sich, für den Zeitraum der ersten sieben Monate dieser Rahmenvereinbarung (01.06.2004 - 31.12.2004) Nachzahlungen zu leisten. Diese werden als Zuschlag pro abfliegender Verkehrseinheit erhoben und betragen bei einer Landung des Luftfahrzeugs

- innerhalb der Bundesrepublik Deutschland	**EUR 0,45**
- außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb der EU	**EUR 0,55**
- außerhalb der EU	**EUR 0,57**
- für nachgewiesene Transfer-und Transitfluggäste zu allen Flugzielen	**EUR 0,45**

Voraussetzung für die Nachzahlung in o.g. Höhe ist, dass die Luftverkehrsgesellschaften im fraglichen Zeitraum gewichtsbezogene Entgeltsätze lt. Entgeltordnung vom 01.08.2003 an die FDG entrichtet haben. Für den Fall einer Abweichung hiervon sind die betreffenden Luftverkehrsgesellschaften verpflichtet, den Differenzbetrag außerdem an die FDG zu erstatten.

Insgesamt sind damit für die ersten sieben Monate dieser Rahmenvereinbarung die Entgeltsätze lt. Entgeltordnung vom 01.08.2003 zuzüglich o.g. Nachzahlungen Bestandteil des im ersten Entgeltjahr von der FDG vereinnahmten Entgeltvolumens.

7. Lärmschutzprogramm

7.1
Die Luftverkehrsgesellschaften werden sich an der Finanzierung der bis zum 05.06.2003 behördlich verfügten Lärmschutzauflagen beteiligen. Dies betrifft nach heutigem Kenntnisstand der Luftverkehrsgesellschaften Ansprüche der Anwohner resultierend aus dem Fluglärmgesetz von 1971, dem Planfeststellungsbeschluß für die Parallelbahn vom 16.12.1983, der Flughafenbetriebsgenehmigung vom 21.09.2000 sowie dem sog. Ergänzenden Verfahren vom 05.06.2003.

7.2
Luftverkehrsgesellschaften und FDG vereinbaren, zur Finanzierung der o.g. Ansprüche ein gemeinsames Lärmschutzbudget einzurichten, das je zur Hälfte von Luftverkehrsgesellschaften und FDG gespeist wird. Das Gesamtvolumen des gemeinsamen Lärmschutzbudgets beträgt max. **EUR 40 Mio.**, der Betrag der Luftverkehrsgesellschaften folglich max. **EUR 20 Mio.** Der Anteil der Luftverkehrsgesellschaften enthält keine Aufwendungen für die Außenwohnbereichsentschädigungen. Die Lärmschutzzahlungen sind objektbezogen über das gemeinsame Budget zu verausgaben und werden im Rahmen eines Projektcontrolling in regelmäßigen Zeitabständen belegt. Stichtag für das über das gemeinsame Lärmschutzbudget zu finanzierende Gesamtvolumen ist der 01.01.2004. Lärmschutzmaßnahmen, die nach diesem Zeitpunkt abgeschlossen sind, werden aus dem gemeinsamen Lärmschutzbudget bezahlt.

7.3
Die Modalitäten eines Projektcontrollings der FDG bzgl. Herkunft und Verwendung der Budgetmittel wird das Nutzergremium festlegen. Für die FDG bestehen Mitwirkungspflichten insbesondere dahingehend, dass die von ihr getroffenen Kostenerstattungszusagen nebst den entsprechenden Grundlagen hierfür (z. B. Kalkulationssätze, Ergebnisse der Gutachterausschüsse, Aufwände etc.) transparent dargelegt und zeitgerecht erörtert werden. Für die Luftverkehrsgesellschaften besteht hierzu ein jederzeitiges Auskunftsrecht.

7.4
Zusagen der FDG zur freiwilligen Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen über die oben genannten Auflagen hinaus sind nicht Gegenstand des gemeinsamen Lärmschutzbudgets, sondern bleiben in der ausschließlichen Finanzierungsverantwortung der FDG.

7.5
Die Düsseldorf anfliegenden Luftverkehrsgesellschaften zahlen ab 01.01.2005 im Passagierluftverkehr einen Zuschlag auf die Passagierentgelte, im Fracht- oder Postluftverkehr einen Zuschlag auf die gewichtsabhängigen Entgelte. Die FDG wird diese Erlöse dem gemeinsamen Lärmschutzbudget gutschreiben. Die Lärmentgelte betragen zunächst

- **EUR 0,35** je VKE (abfliegend) für Luftfahrzeuge der Lärmkategorie Chapter 3 - Bonusliste
- **EUR 0,70** je VKE (abfliegend) für Luftfahrzeuge der Lärmkategorie Chapter 3

und werden i.d.R. jährlich überprüft, auf Wunsch der Luftverkehrsgesellschaften auch in kürzeren Abständen.

7.6
Die FDG wird ihrerseits entsprechend den Zahlungen der Luftverkehrsgesellschaften im jeweiligen Dekadenabrechnungszeitraum Mittel in derselben Höhe dem Budget gutschreiben. Etwaige steuerliche Aspekte der Lärmbudgetabwicklung gehen nicht zu Lasten der Luftverkehrsgesellschaften oder des gemeinsamen Lärmschutzbudgets.

7.7
Das separat zu führende laufende Guthaben des gemeinsamen Lärmschutzbudgets ist zu verzinsen. Die kumulierten Zinserträge sind dem Lärmschutzbudget in regelmäßigen Abständen zuzuschreiben und auf das Gesamtvolumen von max. **EUR 40 Mio.** anzurechnen. Die Einzelheiten hierzu werden in der Geschäftsordnung des Nutzergremiums geregelt.

7.8
Die Regelung zum gemeinsamen Lärmschutzbudget hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2010 oder bis zum Ablauf von 5 Jahren nach Bestandskraft der Betriebsgenehmigung vom 21.09.2000, je nachdem, was früher eintritt. Sie gilt damit unabhängig vom ordentlichen Ende der Laufzeit der Rahmenvereinbarung. Anträge von Bürgern, die nach Ablauf der Regelung zum gemeinsamen Lärmschutzbudget an die FDG herangetragen werden, trägt diese alleine.

7.9
Bei Laufzeitende vorhandene Mittel im gemeinsamen Lärmschutzbudget sind hälftig an die Luftverkehrsgesellschaften aus-

zuschütten. Einzelheiten und Abwicklungsmodalitäten hierzu werden im Nutzergremium festgelegt.

7.10
Die aus dem gemeinsamen Lärmschutzbudget aufgewandten Mittel dienen zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen am Flughafen Düsseldorf, eine Verwendung der Budgetmittel zum Ankauf von Immobilien aus Lärmschutzgründen ist ausgeschlossen. Nachgewiesene Verwaltungs-, Personal- oder andere Sachkosten, die mit der Abwicklung des Lärmschutzprogramms verbunden sind, werden ebenfalls über das Lärmschutzbudget abgerechnet, sofern diese nicht schon vor dem 01.01.2004 vorhanden waren.

7.11
Zur Handhabung der Lärmschutzthematik gegenüber der Öffentlichkeit wird bis spätestens 3 Monate nach Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung eine gemeinsame Sprachregelung erarbeitet.

8. Öffentlich-rechtlicher Vertrag

Der eine behördliche Genehmigung nach § 43 LuftVZO erforderlich machende Teil der vorliegenden Rahmenvereinbarung soll durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der FDG und dem MVEL geregelt werden (genehmigungsersetzender öffentlichrechtlicher Vertrag). Grundlage des öffentlich-rechtlichen Vertrages sind die betreffenden Regelungen dieser Rahmenvereinbarung. Die FDG ist verpflichtet, das Verfahren zum Abschluss dieses öffentlich-rechtlichen Vertrages zeitnah bei den zuständigen Genehmigungsbehörden einzuleiten.

9. Laufzeit der Entgeltrahmenvereinbarung und Kündigung

9.1
Die Laufzeit dieser Entgeltrahmenvereinbarung beginnt am 01.06.2004. Sie endet nach vier Jahren mit Ablauf des 31.05.2008.

9.2
Eine ordentliche Kündigung ist während der Laufzeit des Vertrages ausgeschlossen.

9.3
Das Gebot der Nicht-Diskriminierung einschließlich des außerordentlichen Kündigungsrechts der Luftverkehrsgesellschaften erstreckt sich auch auf Entgeltgestaltungen bzw. Förderprogramme an Flughäfen, an denen die FDG beteiligt ist.

9.4
Für den Fall, dass der öffentlich-rechtliche Vertrag nicht entsprechend dieser Rahmenvereinbarung zustandekommt, umgesetzt oder wirksam wird oder dass während der Laufzeit dieser Rahmenvereinbarung die Flughafenentgelte abweichend von der im Nutzergremium erarbeiteten Fassung in der Entgeltordnung festgelegt oder abweichend rechtskräftig entschieden werden, steht jeder Luftverkehrsgesellschaft oder BARIG ein außerordentliches Kündigungsrecht zu. Der FDG steht ein entsprechendes außerordentliches Kündigungsrecht zu für den Fall, dass der öffentlich-rechtliche Vertrag nicht entsprechend dieser Rahmenvereinbarung zustande kommt, umgesetzt oder wirksam wird aus Gründen, die außerhalb des Einflussbereichs der FDG liegen. Soweit ein wirksamer öffentlich-rechtlicher Vertrag nach Maßgabe dieser Rahmenvereinbarung nicht zustande kommt, hat die FDG das Recht, einseitig einen Antrag auf Genehmigung ihrer Entgeltordnung nach § 43 Abs. 1 LuftVZO zu stellen.

10. Schlussbestimmungen

10.1
Die Parteien stehen wechselseitig dafür ein, dass ihre Pflichten aus diesem Vertrag von allen ihren Sonder- und/oder Gesamtrechtsnachfolgern übernommen werden und dass sich diese in gleicher Weise in Bezug auf weitere Nachfolger verpflichten.

10.2
Sollten einzelne oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages nichtig sein oder werden, so berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen Vertragsbestimmungen. Die Parteien sind verpflichtet, eine nichtige Bestimmung unverzüglich durch eine andere wirksame und rechtmäßige Bestimmung zu ersetzen, die der nichtigen Regelung wirtschaftlich und rechtlich entspricht oder am nächsten kommt bzw. den Vertragsinhalt unter Berücksichtigung dieser Maßgabe anzupassen.

10.3
Bei künftigen Rechtsanderungen, die bei Vertragsschluss nicht oder nur teilweise bekannt waren bzw. später mit teilweise anderen Inhalten ergehen und die den Regelungen dieses Vertrages entgegenstehen, gilt Ziff. 10.2 dieses Vertrages entsprechend.

10.4
Die Luftverkehrsgesellschaften haften nicht als Gesamtschuldner.

DLH FDG BARIG ADL

die ADL stellvertretend für ihre nachfolgenden Mitglieds-Luftverkehrsgesellschaften:
- LTU Lufttransportunternehmen GmbH & Co. KG,
- Aero Flight GmbH & Co.,
- Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG,
- WDL Aviation GmbH & Co. KG,
- Hapag-Lloyd Flug GmbH,
- Condor Flugdienst GmbH,
- Germania Fluggesellschaft mbH,
- Eurowings Luftverkehrs AG,
- Hamburg International Luftverkehrsgesellschaft mbH & Co. Betriebs KG.

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 41/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Genehmigung der Festsetzung und Anpassung von Flughafenentgelten gemäß § 43 LuftVZO am Flughafen Düsseldorf

zwischen

1. dem Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 4, 40213 Düsseldorf

- im Folgenden "MVEL" genannt - und

2. der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG), vertreten durch die Geschäftsführer Dr. Rainer Schwarz, Christoph Blume, Thomas Schnalke, Flughafenstraße 120, 40474 Düsseldorf

- im Folgenden "FDG" genannt -

Präambel

Die FDG bedarf gemäß § 43 Abs. 1 LuftVZO einer Genehmigung für solche Entgelte, die sie für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften erhebt. Das MVEL ist insoweit die für den Flughafen Düsseldorf zuständige Genehmigungsbehörde. Gegenstand dieses öffentlich-rechtlichen Vertrages ist die Genehmigung der Festsetzung und Anpassung der Flughafenentgelte für die gesamte Vertragslaufzeit. Die konkrete Festsetzung und Anpassung der Flughafenentgelte ist verbindlich und einvernehmlich zwischen den am Flughafen Düsseldorf verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften und der FDG in der Rahmenvereinbarung über genehmigungsbedürftige Flughafenentgelte geregelt, die mit Datum vom 08./10./13.12.2004 zwischen den Mitgliedsgesellschaften der ADL Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen, dem Board of Airline Representatives in Germany e.V. (BARIG), der Deutsche Lufthansa AG und der FDG geschlossen worden ist (Nfl I-40/05).

Die Rahmenvereinbarung wird den Luftverkehrsgesellschaften als Nutzern des Flughafens und der FDG mit Hilfe einer rechtlich verbindlichen Vereinbarung eines maximalen Durchschnittsentgeltes pro Passagier die nötige Investitions- und Planungssicherheit während der Vertragslaufzeit geben. Die Höhe und Struktur der Entgelte wird in der Entgeltordnung für das jeweilige Entgeltjahr veröffentlicht.

Der öffentlich-rechtliche Vertrag tritt an die Stelle des behördlichen Genehmigungsbescheids und dient als regulatorische Grundlage für die Erhebung von Flughafenentgelten. Im vorgegebenen vertraglichen Rahmen kann die FDG weiterhin unter Beteiligung des Nutzergremiums die einzelnen Entgeltsätze ausgestalten. Mit dem Vertrag werden die Voraussetzungen der Genehmigungsfähigkeit und der ordnungsgemäßen behördlichen Kontrolle erfüllt.

1. Genehmigung der Flughafenentgelte

Das MVEL genehmigt auf Antrag der FDG mit diesem Vertrag zum 01.01.2005 für die Vertragslaufzeit Festsetzung und Anpassung der gemäß § 43 Luft-VZO genehmigungspflichtigen Flughafenentgelte am Flughafen Düsseldorf mit dem Inhalt, der sich aus der Entgeltordnung der FDG und den Ziff. 1 bis 5 der Rahmenvereinbarung über genehmigungspflichtige Flughafenentgelte vom 08./10./13.12.2004 zwischen den Mitgliedsgesellschaften der ADL Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen, dem Board of Airline Representatives in Germany e.V. (BARIG), der Deutschen Lufthansa AG und der FDG (NfL I-40/05) ergibt. Dieser öffentlichrechtliche Vertrag ersetzt die Genehmigung nach § 43 LuftVZO. Die Festsetzung und Anpassung der Flughafenentgelte entspricht den öffentlich-rechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen, namentlich Kostendeckung, Wahrnehmung öffentlicher Verkehrsinteressen und Billigkeit. Weitere Genehmigungsakte für alle Anpassungen der Entgeltordnung sind nicht erforderlich, da diese Anpassungen nach Maßgabe der Rahmenvereinbarung erfolgen. Hinsichtlich seines Regelungsgegenstandes (Genehmigung der genehmigungsbedürftigen Flughafenentgelte gegenüber allen Flughafennutzern) stellt dieser öffentlich-rechtliche Vertrag für die Dauer seiner Laufzeit eine abschließende Regelung dar; die FDG wird daneben keine Anträge für einzelne Flughafennutzer stellen. Für die Lärmzuschläge/-entgelte im Sinne von Ziff. 7.1 der Rahmenvereinbarung verzichtet die FDG während und für die Dauer des Lärmschutzprogramms nach Ziff. 7.8 abschließend auf die Beantragung einer Genehmigung nach § 43 LuftVZO.

2. Kontrolle durch das MVEL

Das MVEL wird nach Maßgabe der Ziff. 4 der Rahmenvereinbarung seine behördliche Kontrolle über die Erhebung von Flughafenentgelten im Nutzergremium Entgelte ausüben.

3. Laufzeit dieses Vertrages und Kündigung

3.1
Die Laufzeit dieses Vertrages beginnt am 01.01.2005. Sie endet mit Ablauf des 31.05.2008. Die FDG wird einen Antrag im Sinne des § 43 LuftVZO zur Genehmigung einer Entgeltordnung mit Wirkung ab 01.06.2008 stellen, sofern dieser Vertrag über die Laufzeit hinaus nicht verlängert wird.

3.2
Eine ordentliche Kündigung ist während der Laufzeit des Vertrages ausgeschlossen. Der FDG steht ein außerordentliches Kündigungsrecht für den Fall zu, dass die Rahmenvereinbarung vorzeitig ihre Gültigkeit aus Gründen verliert, die die FDG nicht zu vertreten hat. Die FDG wird dann einen Antrag im Sinne des § 43 LuftVZO zur Genehmigung einer Entgeltordnung stellen.

4. Schlussbestimmungen

4.1
Sollten einzelne oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages nichtig sein oder werden, so berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen Vertragsbestimmungen. Die Parteien sind verpflichtet, eine nichtige Bestimmung unverzüglich durch eine andere

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

wirksame und rechtmäßige Bestimmung zu ersetzen, die der nichtigen Regelung rechtlich entspricht oder am nächsten kommt bzw. den Vertragsinhalt unter Berücksichtigung dieser Maßgabe anzupassen.

4.2
Bei künftigen Rechtsänderungen, die bei Vertragsschluss nicht oder nur teilweise bekannt waren bzw. später mit teilweise anderen Inhalten ergehen und die den Regelungen dieses Vertrages entgegenstehen, gilt Ziff. 4.1 dieses Vertrages entsprechend.

Düsseldorf, 22.12.2004
FDG

D r . S c h w a r z S c h n a l k e

Düsseldorf, 22.12.2004
MVEL

i . A . R ö h r i g

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 42/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf

Inhaltsverzeichnis

1. Lande-, Start-und Passagierentgelte

1.1. Landeentgelte und Startentgelte
1.2. Passagierentgelte

2. Abstellentgelte

3. Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften am Lärmschutzprogramm

4. Allgemeines

5. Inkrafttreten

1. Lande-, Start- und Passagierentgelte

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Düsseldorf ist an den Flughafenunternehmer ein Lande- und Startentgelt und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten.

Schuldner dieser Entgelte sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code /Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
c) der Luftfahrzeughalter,
d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.1 Landeentgelte und Startentgelte

a) Die Landeentgelte und Startentgelte sind separate Entgelte, die für das Starten und Landen erhoben werden. Das Landeentgelt und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW). Das MTOW ist durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations - nachzuweisen. Bis zur Vorlage dieser Unterlage wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Die Start- und Landeentgelte betragen ab dem 01.01.2005:

Propellerflugzeuge und Hubschrauber				
Höchstabfluggewicht		mit Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL, die folgenden Bedingungen entsprechen *):		**ohne** Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL
		ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 3; Kap. 5; Kap. 6 (-4dB (A)**); Kap. 8 Kap. 10 (-3 bis -8 db (A)***) Kap. 11 **oder LSL:** Kap. III; Kap. V; Kap. VI.2.4; Kap. VIII; Kap. X.2.4; Kap. XI	**ICAO Anhang 16, Bd. I:** Kap. 2 Kap. 6 **oder LSL:** Kap. VI.2.3 Kap. X.2.3	
		EUR je Bewegung		
bis 1.200 kg	EUR	9,70	19,40	58,20
1.200 - 2.000 kg	EUR	17,00	34,00	85,00
2.000 - 5.700 kg	EUR	31,65	158,25	189,90
über 5.700 kg		**Grundentgelt je Bewegung zuzüglich gewichtsabhängigem Landeentgelt oder Startentgelt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts ****)**		
Grundentgelt	EUR	120,00	599,00	1.235,00
EUR je 1.000 kg (über 10.000 kg)****	EUR	1,20	44,00	81,00

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 2, 3, 5, 6, 8, 10 und 11 oder den LSL, Kapitel III, V, VI, VIII, X und XI, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Massgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16 oder LSL" berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) Die Grenzwerte des ICAO Anhang 16, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB (A) unterschritten werden.

***) Der Abschlag erfolgt entsprechend dem gewichtsabhängigen Unterschied des Lärmgrenzwertes zwischen LSL, Kap. X.2.3 und LSL, Kap. X.2.4

****) Das gewichtsabhängige Lande- und Startentgelt von Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht über 10.000 kg bis 35.000 kg wird unabhängig von dem tatsächlichen Gewicht auf Basis eines MTOW von 35.000 kg berechnet.

Strahlflugzeuge

Höchstabfluggewicht		mit Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL, die folgenden Bedingungen entsprechen *):				ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL	
		ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 3 **oder LSL:** Kap. III		**ICAO Anhang 16, Bd. I:** Kap. 2 **oder LSL:** Kap. II			
		EUR je Bewegung					
2.000 - 5.700 kg	EUR	31,65		158,25		189,90	
über 5.700 kg		**Grundentgelt je Bewegung zuzüglich gewichtsabhängigem Landeentgelt oder Startentgelt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts ***)**					
		in Bonusliste **) enthalten	nicht in Bonusliste enthalten	Tagesverkehr 6.00 h bis 21.59 h	Nachtverkehr 22.00 h bis 5.59 h	Tagesverkehr 6.00 h bis 21.59 h	Nachtverkehr 22.00 h bis 5.59 h
Grundentgelt	EUR	120,00	152,00	599,00		1.235,00	
EUR je 1.000 kg (über 10.000 kg)***	EUR	1,20	8,20	44,00	66,00	81,00	122,00

*) Strahlflugzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 2 und 3 oder den LSL, Kapitel II und III, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Massgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt für ein Flugzeug zur Eingruppierung in die Kategorie "Kapitel 3" bzw. "Kapitel III" kein dementsprechender Nachweis, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "Kapitel 2" bzw. Kapitel II" berechnet. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16 oder LSL" berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

Airbus A300 (a.V.)	Boeing B727-100 (3xTay)	Grumman Gulfstream IV
Airbus A310 (a.V.)	Boeing B737-300 bis 800	Lockheed Tristar L1011 (a.V.)
Airbus A319 (a.V.)	Boeing B747-400	McDonnel Douglas DC8-70
Airbus A320 (a.V.)	Boeing B757 (a.V.)	McDonnel Douglas DC10 (a.V.)
Airbus A321 (a.V.)	Boeing B767 (a.V.)	McDonnel Douglas MD90 / 95
Airbus A330 (a.V.)	Boeing B777 (a.V.)	McDonnel Douglas MD11 (a.V.)
Airbus A340 (a.V.)	Fokker 70	
Bae 146 / AVRO RJ-Serie	Fokker 100	

(a.V.) = alle Versionen

***) Das gewichtsabhängige Lande- und Startentgelt von Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht über 10.000 kg bis 35.000 kg wird unabhängig von dem tatsächlichen Gewicht auf Basis eines MTOW von 35.000 kg berechnet.

b) Die in Abs. a) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis	3.000kg	**um 40%**
bzw. über	3.000 kg	**um 55 %**

Das zu entrichtende Grundentgelt für Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchststartgewicht über 5.700 kg bleibt von der Ermäßigung unberührt. Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens **EUR 12,00**.

Schulflüge im Sinne dieses Absatzes sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheines oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge im Sinne dieses Absatzes sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheines sein. Der Einweisende muß sich an Bord des benutzten Flugzeuges befinden.

1.2 Passagierentgelte

Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst.

a) Ab 01.01.2005 beträgt das Passagierentgelt je Fluggast, sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz

- innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt	**EUR 9,55**
- außerhalb der Bundesrepublik und innerhalb der EU erfolgt	**EUR 11,26**
- außerhalb der EU erfolgt	**EUR 11,43**
- für nachgewiesene Transfer- und Transitfluggäste zu allen Flugzielen	**EUR 8,45**

b) Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und noch am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer} weiterfliegen, als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

c) In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Fluggäste sind auch Mitarbeiter - mit Ausnahme der diensthabenden Crew - der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

2. Abstellentgelte

Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

a) Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

b) Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts **EUR 2,05**

Das Abstellentgelt beträgt mindestens **EUR 10,00** je angefangene 24 Stunden.

c) Für die Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

3. Entgelte zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen

Ab dem 01.01.2005 ist im gewerblichen Luftverkehr ein Entgelt für Lärmschutzmaßnahmen zu entrichten. Dieses wird pro Passagier (abfliegend) als Zuschlag auf das Passagierentgelt, pro 100 kg Fracht/Post (abfliegend) als Zuschlag auf die gewichtsbezogenen Entgelte erhoben und beträgt

- **0,35 Euro** je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3 - Bonusliste

- **0,70 Euro** je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3

Die Flughafen Düsseldorf GmbH wird diese Zuschläge im jeweiligen Dekadenabrechnungszeitraum einem von den Luftverkehrsgesellschaften und der FDG gemeinsam eingerichteten Lärmschutzbudget gutschreiben und hiervon Lärmschutz-maßnahmen mit Zustimmung des Nutzergremiums durchführen.

4. Allgemeines

a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen Düsseldorf nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start-und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

b) Für zivile Regierungsflugzeuge sind keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt.

Desgleichen sind für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

c) Die Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sind vor dem Start in EUR zu entrichten. In besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

d) Die Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

5. Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 01. Januar 2005 in Kraft.

NfL I-138/03 wird hiermit aufgehoben.

Düsseldorf, 22. Dezember 2004
II A 1 - 16 - 00/2DUS
Genehmigt:
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein - Westfalen

i . A . S t e u b e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 43/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Vorübergehende Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im Bundesgebiet

Vom 31. Januar 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBI, I S. 2304) macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen folgendes bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 23. Mai 2003 (NfL I-159/03), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 07. Dezember 2004 (NfL I-7/05), wird in Teil II B vorübergehend wie folgt geändert:

In den nachstehenden Abschnitten werden die Untergrenzen der Gebiete mit Flugbeschränkungen während der angegebenen Zeiten auf Flugfläche (FL) 100 angehoben:

Abschnitt ED-R 201 (TRA-Friesland)
Abschnitt ED-R202 (TRA-Weser 1)
Abschnitt ED-R203 (TRA-Münsterland)
Abschnitt ED-R206 (TRA-Mecklenburg 1)

Zeitliche Wirksamkeit der Änderung der dieser Untergrenzen:

Vom 27. Juni bis zum 30. Juni 2005 täglich von 0600 Uhr bis 1600 Uhr UTC,
am 01. Juli 2005 von 0600 Uhr bis 1000 UTC,
vom 04. Juli bis zum 07. Juli 2005 täglich von 0600 Uhr bis 1600 Uhr UTC und
am 08. Juli 2005 von 0600 Uhr bis 1000 UTC.

Bonn, 31.1.2005
LS16/60.05.04/6 B 05
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 44/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

Vom 03. Februar 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBI, I S. 2304) wird im Fluginformationsgebiet Frankfurt folgendes Gebiet mit Flugbeschränkungen vorübergehend festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1.1. seitliche Begrenzung

Kreis mit einem Radius von 30 NM um 49 59 30 N 008 15 20 O

1.2 Vertikale Begrenzungen

Grund bis Flugfläche 100

1.3 Daten und Zeiten

Am 23. Februar 2005 von SR -30 Min bis SS +30 Min.

2. Art der Flugbeschränkungen

In dem unter Nummer 1 beschriebenen Gebiet sind Flüge nach Sichtflugregeln untersagt. Dies gilt auch für Flüge mit IFR-/VFR-Wechselverfahren (Flugregelwechsel innerhalb des Gebietes) Flüge der Polizei, Einsatzflüge der Bundeswehr sowie Rettungsflüge im Primär-Rettungseinsatz sind von den Beschränkungen ausgenommen.

3. Zuwiderhandlungen

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.
Unautorisierte Einflüge werden auf Basis des Luftsicherheitsgesetzes durch Luftfahrzeuge der Polizei oder durch Strahlflugzeuge der Bundeswehr abgefangen.

Bonn, 3. Februar 2005
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
LS16/60.05.04

i . A . S c h m i d t

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 45/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertdreiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 1817, am 3. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 13. Januar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 3. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Vom 13. Januar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 18. Oktober 1993 (BAnz. S. 9838; NfL I-321/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 401, NfL I-262/04), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird die Tabelle der Warteverfahren wie folgt geändert:

a) Das Warteverfahren "Kurskreuzung TALAL" wird aufgehoben.

b) Die Warteverfahren "Kurskreuzung ABISI", "Bottrop NDB (BOT)", "Lima NDB (LMA)" und "Löwenberg DVOR/DME (LWB)" werden wie folgt gefasst:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Wartepunkt (Kennung)	Missweisender Anflugkurs in Grad	Wartehöhe in Fuß über NN / FL MNM	MAX	Kurven-führung	Anmerkungen/ Kontrollstelle
1	2	3		4	5
Kurskreuzung ABISI (R 125 – 12 DME RDG)	207	8000	FL 270	links	München ACC/UAC
Bottrop NDB (BOT)	238	4000	FL 240	links	Langen ACC
Lima NDB (LMA)	241	4000	FL 240	rechts	Langen ACC
Löwenberg DVOR/DME (LWB)	254	4000	FL 240	rechts	Berlin ACC

c) Vor dem Warteverfahren „Frankfurt DVORTAC (FFM)“ wird das folgende Warteverfahren eingefügt:

Wartepunkt (Kennung)	Missweisender Anflugkurs in Grad	Wartehöhe in Fuß über NN / FL MNM	MAX	Kurven-führung	Anmerkungen/ Kontrollstelle
1	2	3		4	5
Kurskreuzung ERNAS (R 011 - 16,3 DME WLD)	278	5500	FL 300	rechts	München ACC/UAC

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 17. Februar 2005 in Kraft, ausgenommen Artikel 1 Buchstabe b, der am Tage nach der Verkündung in Kraft tritt.

Langen, 13. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 46/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dreiundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertachtundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 1961, am 5. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 17. Januar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 7. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Dreiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertachtundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)

Vom 17. Januar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertachtundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart) vom 20. Mai 1996 (BAnz. S. 6475, NfL I-141/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. November 2004 (BAnz. S. 23 273, NfL I-290/04), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 und 2 wird jeweils im Titel die Angabe "ILS-Anflug zur Landebahn 25" durch die Angabe "ILS (Nicht-Standard) - Anflug zur Landebahn 25" ersetzt.

b) In Nummer 1 wird die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 25" durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 (1,4 DME SGD)" ersetzt.

c) In Nummer 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	1417 (150)	1426 (159)	1437 (170)	1449 (182)	1453 (186)
Betriebsstufe II	1325 (58)	1336 (69)	1350 (83)	1364 (97)	1366 (99)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME) *)	1980 (710)		nicht anwendbar		

*) Nur für Luftfahrzeuge bis zu 5,7 t MTOM

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

d) In Nummer 5 und 6 wird jeweils die Angabe „Schwellenüberflughöhe: 59“ durch die Angabe „Schwellenüberflughöhe: 61“ ersetzt.

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

"(1) GPS/FMS-RNAV – Verbindungsstrecken
Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Stuttgart basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01. Unterstrichene Wegpunkte müssen hierbei überflogen werden.

LBU 07	LBU [F100+; K220] - DS425 [F080+; R] - DS421 - DS422 [L] - DS412 [A6500+; L] - VATER [A4000] (FAF) – Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
TEKSI 07	TEKSI [F100+; K240] - DS435 [L] - DS434 [K220; R] - DS433 [R] - DS412 [A6500+; R] - VATER [A4000] (FAF) - Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
TGO 07	TGO – DS432 [R] – DS412 [A6500+; R] – VATER [A4000] (FAF) – Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
REUTL 07	REUTL [F100+; K240] – DS434 [K220; L] - DS433 [R] – DS412 [A6500+; R] – VATER [A4000] (FAF) – Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
KRH 07	KRH – DS423 [F100+; K220; R] – DS424 [F080+; R] – DS426 - DS421 - DS422 [L] - DS412 [A6500+; L] – VATER [A4000] (FAF) – Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
NEKOM 07	NEKOM - DS423 [F100+; K220] – DS424 [F080+; R] – DS426 - DS421 - DS422 [L] - DS412 [A6500+; L] – VATER [A4000] (FAF) – Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
WUR 25*	WUR – VENUD [F100+; R] – DS511 [A4000+; K210-; R] – UNSER [A4000] (FAF) – Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
DKB 25*	DKB – DS512 [A6000+; K220-; R] – DS511 [A4000+; K210-] – UNSER [A4000] (FAF) – Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
TEKSI 25*	TEKSI [F100+] - DS511 [A4000+; K210-; L] - UNSER [A4000] (FAF) - Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
REUTL 25*	REUTL [F100+] - DS533 [R] - DS526 [L] - DS511 [A4000+; K210-; L] - UNSER [A4000] (FAF) - Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
TGO 25	TGO [F070+] – DS526 [L] – DS511 [A4000+; K210-; L] – UNSER [A4000] (FAF) – Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
LBU 25	LBU [F080+] – DS531 [A5000+] – DS530 [R] – DS511 [A4000+; K210-; R] – UNSER [A4000] (FAF) – Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]

* wird von ATC zugewiesen

Anmerkungen:

1. Die Verbindungsstrecken zum Endanflug dürfen nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle (ATC) genutzt werden.
2. Nur Landebahn 07: Im Gegenanflugteil der Verbindungsstrecken ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Verbindungsstrecken (auch ohne Profil) sind stets bindend, solange sie nicht von ATC aufgehoben werden."

b) In Absatz 5 Nr. 1.1 und 1.2 wird jeweils die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 59" durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 61" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft ausgenommen Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a, der am 17. Februar 2005 in Kraft tritt.

Langen, 17. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 47/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zwölften Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 1961, am 5. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 17. Januar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 7. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)

Vom 17. Januar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertsiebte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4458; NfL I-105/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 773, NfL I-294/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt OSKAN mit allen Angaben gestrichen und der folgende Meldepunkt eingefügt:

"Meldepunkt AKUDI R 165 - 28 DME KLF
51 33 54 N 13 43 42 O"

2. § 2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Einflugstrecke OSKAN FIVE VICTOR ARRIVAL (OSKAN 5V) durch die folgende Strecke ersetzt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
AKUDI ONE VICTOR ARRIVAL (AKUDI 1V) Δ AKUDI Δ ATGUP	004 (005,9)	21,7	4000 (5000)	1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass ATGUP in maximal FL140 überflogen wird.

b) In Nummer 2 wird die Einflugstrecke OSKAN FIVE ZULU ARRIVAL (OSKAN 5Z) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
AKUDI ONE ZULU ARRIVAL (AKUDI 1Z) Δ AKUDI Δ Klasdorf DVOR/DME	345	28	4000 (5000)	Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL110 überflogen wird.

3. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	278 (168)	288 (178)	298 (188)	308 (198)	333 (223)
Betriebsstufe II	161 (51)	178 (68)	191 (81)	204 (94)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	590 (480)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

b) In Nummer 4 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	354 (245)	364 (255)	374 (265)	384 (275)
Anflug ohne Gleitweg-führung (LOC-DME)	560 (450)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

c) In Nummer 7 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	335 (218)	345 (228)	355 (238)	365 (248)	
Betriebsstufe II	170 (53)	187 (70)	200 (83)	213 (96)	232 (115)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitweg-führung (LOC-DME)	520 (410)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

d) In Nummer 11 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	363 (241)	373 (251)	383 (261)	393 (271)
Betriebsstufe II	228 (106)	244 (122)	304 (182)	317 (195)
Anflug ohne Gleitweg-führung (LOC-DME)	540 (420)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

4. § 3 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

"(1) GPS/FMS-RNAV – Verbindungsstrecken

Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Berlin-Tegel basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01. Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.

LANUM 08L	LANUM [F100-] - IBAMA [R] - DT530 [K220; R] - DT531 [A5000] - DT534 [L] - DT554 [L] - LIGBA [A3000] (FAF) - Endanflug 08L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
LANUM 08R	LANUM [F100-] - IBAMA [R] - DT530 [K220; R] - DT531 [A5000] - DT534 [L] - DT554 [L] - DT552 [R] - REGBA [A3000] (FAF) - Endanflug 08R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
LERSI 08L	LERSI [F100-] - REBDU [K220; L] - DT540 [L] - DT541 [A5000] - DT544 [R] - DT554 [R] - LIGBA [A3000] (FAF) - Endanflug 08L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
LERSI 08R	LERSI [F100-] - REBDU [K220; L] - DT540 [L] - DT541 [A5000] - DT544 [R] - DT554 [R] - DT552 [R] - REGBA [A3000; L] (FAF) - Endanflug 08R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
KLF 08L	KLF [F110-] - DODAT - NAKIP [K220; L] - DT540 [L] - DT541 [A5000] - DT544 [R] - DT554 [R] - LIGBA [A3000] (FAF) - Endanflug 08L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
KLF 08R	KLF [F110-] - DODAT - NAKIP [K220; L] - DT540 [L] - DT541 [A5000] - DT544 [R] - DT554 [R] - DT552 [R] - REGBA [A3000; L] (FAF) - Endanflug 08R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
NUKRO 26R	NUKRO [F140-] - IRMAS [R] - DT440 [K220; R] - DT441 [A5000] - DT445 [L] - DT455 [L] - ROGAB [A3000] (FAF) - Endanflug 26R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
NUKRO 26L	NUKRO [F140-] - IRMAS [R] - DT440 [K220; R] - DT441 [A5000] - DT445 [L] - DT455 [L] - DT452 [L] - LABOX [A3000; R] (FAF) - Endanflug 26L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
ATGUP 26R	ATGUP [F140-] - NATAV [L] - IRMAS [R] - DT440 [K220; R] - DT441 [A5000] - DT445 [L] - DT455 [L] - ROGAB [A3000] (FAF) - Endanflug 26R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
ATGUP 26L	ATGUP [F140-] - NATAV [L] - IRMAS [R] - DT440 [K220; R] - DT441 [A5000] - DT445 [L] - DT455 [L] - DT452 [L] - LABOX [A3000; R] (FAF) - Endanflug 26L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
KLF 26R	KLF [F120-] - IRMAS [L] - DT440 [K220; R] - DT441 [A5000] - DT445 [L] - DT455 [L] - ROGAB [A3000] (FAF) - Endanflug 26R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
KLF 26L	KLF [F120-] - IRMAS [L] - DT440 [K220; R] - DT441 [A5000] - DT445 [L] - DT455 [L] - DT452 [L] - LABOX [A3000; R] (FAF) - Endanflug 26L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
NASAT 26R	NASAT [F080-] - KOMIV [K220; L] - DT431 [A5000] - DT435 [R] - DT455 [R] - ROGAB [A3000] (FAF) - Endanflug 26R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
NASAT 26L	NASAT [F080-] - KOMIV [K220; L] - DT431 [A5000] - DT435 [R] - DT455 [R] - DT452 [L] - LABOX [A3000; R] (FAF) - Endanflug 26L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]

Anmerkungen:

1. Die Verbindungsstrecken dürfen nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle benutzt werden.
2. Im Gegenanflug ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Verbindungsstrecken (auch ohne Profil) sind stets bindend, es sei denn, sie werden von ATC aufgehoben."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 17. Februar 2005 in Kraft ausgenommen Artikel 1 Nr. 3, der am Tage nach der Verkündung in Kraft tritt.

Langen, 17. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 48/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Neunten Verordnung zur Änderung der Zweihundertachten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 1962, am 5. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 17. Januar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 7. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Neunte Verordnung zur Änderung der Zweihundertachten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)

Vom 17. Januar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertachte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4457, NfL I-106/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 773, NfL I-295/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt OSKAN mit allen Angaben gestrichen und der folgende Meldepunkt eingefügt:

"Meldepunkt AKUDI R 165 - 28 DME KLF
51 33 54 N 13 43 42 O"

2. § 2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Einflugstrecke OSKAN FIVE VICTOR ARRIVAL (OSKAN 5V) durch die folgende Strecke ersetzt:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
AKUDI ONE VICTOR ARRIVAL (AKUDI 1V) Δ AKUDI Δ ATGUP	 004 (005,9)	 21,7	 4000 (5000)	1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass ATGUP in maximal FL140 überflogen wird.

b) In Nummer 2 wird die Einflugstrecke OSKAN FIVE ZULU ARRIVAL (OSKAN 5Z) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
AKUDI ONE ZULU ARRIVAL (AKUDI 1Z) Δ AKUDI Δ Klasdorf DVOR/DME	 345	 28	 4000 (5000)	Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL100 überflogen wird.

3. § 3 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

"(1) GPS/FMS-RNAV – Verbindungsstrecken

Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Berlin-Tempelhof basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01.

ATGUP 27L	ATGUP [F140-] - NATAV [L] - IRMAS [R] - DI440 [K220; R] - DI443 [L] - DEPOP [L] - RUDOX [A4000] (FAF) - Endanflug 27L [ILS/DME - LOC-DME - NDB-DME]
ATGUP 27R	ATGUP [F140-] - NATAV [L] - IRMAS [R] - DI440 [K220; R] - DI443 [L] - DEPOP [L] - DI452 [R] - REGRA [A4000; L] (FAF) - Endanflug 27R [VOR/DME]
KLF 27L	KLF [F110-] - IRMAS [R] - DI440 [K220; R] - DI443 [L] - DEPOP [L] - RUDOX [A4000] (FAF) - Endanflug 27L [ILS/DME - LOC-DME - NDB-DME]
KLF 27R	KLF [F110-] - IRMAS [R] - DI440 [K220; R] - DI443 [L] - DEPOP [L] - DI452 [R] - REGRA [A4000; L] (FAF) - Endanflug 27R [VOR/DME]
KLF 09R	KLF [F100-] - REBDU [K220; L] - DI541 [R] - DI543 [R] - DI553 [R] - BERAV [A4000] (FAF) - Endanflug 09R [ILS/DME - LOC-DME - NDB-DME]
KLF 09L	KLF [F100-] - REBDU [K220; L] - DI541 [R] - DI543 [R] - DI553 [R] - DI552 [L] - LINKU [A4000; R] (FAF) - Endanflug 09L [VOR/DME]
optional 27L	BITSO - NOGBU [K220; R] - DI452 [R] - RUDOX [A4000] (FAF) - Endanflug 27L [ILS/DME - LOC-DME - NDB-DME]
optional 27R	BITSO - NOGBU [K220; R] - DI452 [R] - REGRA [A4000; L] (FAF) - Endanflug 27R [VOR/DME]

Anmerkungen:

1. Die Verbindungsstrecken dürfen nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle benutzt werden.
2. Im Gegenanflug ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Verbindungsstrecken (auch ohne Profil) sind stets bindend, es sei denn, sie werden von ATC aufgehoben."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 17. Februar 2005 in Kraft.

Langen, 17. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 49/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. Februar 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zwölften Verordnung zur Änderung der Zweihundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 1962, am 5. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 17. Januar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 7. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Zweihundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)

Vom 17. Januar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertneunte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4588; NfL I-107/02)), zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 773, NfL I-296/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt OSKAN mit allen Angaben gestrichen und der folgende Meldepunkt eingefügt:

"Meldepunkt AKUDI R 165 - 28 DME KLF
51 33 54 N 13 43 42 O"

2. § 2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Einflugstrecke OSKAN FIVE VICTOR ARRIVAL (OSKAN 5V) durch die folgende Strecke ersetzt:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
AKUDI ONE VICTOR ARRIVAL (AKUDI 1V) Δ AKUDI				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass ATGUP in maximal FL120 überflogen wird.
	004 (005,9)	21,7	4000 (5000)	
Δ ATGUP				

b) In Nummer 2 wird die Einflugstrecke OSKAN FIVE SIERRA ARRIVAL (OSKAN 5S) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
AKUDI ONE SIERRA ARRIVAL (AKUDI 1S) Δ AKUDI				Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL90 überflogen wird.
	345	28	4000 (5000)	
Δ Klasdorf DVOR/DME				

3. In § 2 Abs. 5 Nr. 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:
„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	320 (165)	330 (175)	367 (212)	377 (222)	
Betriebsstufe II	204 (49)	221 (66)	234 (79)	247 (92)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 125 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	560 (410)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

4. § 2 Abs. 6 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Angabe „Endanflugkurs: 068°“ durch die Angabe „Endanflugkurs: 067°“ ersetzt.

b) In Nummer 2 wird die Angabe „Endanflugkurs: 248°“ durch die Angabe „Endanflugkurs: 247°“ ersetzt.

5. § 3 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) GPS/FMS-RNAV – Verbindungsstrecken

Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Berlin-Schönefeld basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01. Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.

LANUM 07L	LANUM [F140-] - IBAMA [R] - NAKIP [K220; R] - DB533 [L] - DB553 [L] - DB552 [L] - LOMTO [A3000; R] (FAF) - Endanflug 07L [NDB-DME]
LANUM 07R	LANUM [F140-] - IBAMA [R] - NAKIP [K220; R] - DB533 [L] - DB553 [L] - PIKOV [A3000] (FAF) - Endanflug 07R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
KLF 07L	KLF [F90-] – DODAT [K220; L] - DB543 [R] - DB553 [R] - DB552 [L] - LOMTO [A3000; R] (FAF) - Endanflug 07L [NDB-DME]
KLF 07R	KLF [F90-] – DODAT [K220; L] - DB543 [R] - DB553 [R] - PIKOV [A3000] (FAF) - Endanflug 07R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
NUKRO 25L	NUKRO [F140-] - NATAV [K220] - DB439 [R] - DB443 [L] - DEPOP [L] - LILKI [A3000] (FAF) - Endanflug 25L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
NUKRO 25R	NUKRO [F140-] - NATAV [K220] - DB439 [R] - DB443 [L] - DEPOP [L] - DB452 [R] - AMEPA [A3000; L] (FAF) - Endanflug 25R [NDB-DME]
ATGUP 25L	ATGUP [F120-] - NATAV [K220; L] - DB439 [R] - DB443 [L] – DEPOP [L] - LILKI [A3000] (FAF) - Endanflug 25L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
ATGUP 25R	ATGUP [F120-] - NATAV [K220; L] - DB439 [R] - DB443 [L] - DEPOP [L] - DB452 [R] - AMEPA [A3000; L] (FAF) - Endanflug 25R [NDB-DME]
KLF 25L	KLF [F100-] - IRMAS [K220; R] - DB443 [L] - DEPOP [L] - LILKI [A3000] (FAF) - Endanflug 25L [ILS - LOC-DME - NDB-DME]
KLF 25R	KLF [F100-] - IRMAS [K220; R] - DB443 [L] - DEPOP [L] - DB452 [R] - AMEPA [A3000; L] (FAF) - Endanflug 25R [ILS - LOC-DME - NDB-DME]

Anmerkungen:
1. Die Verbindungsstrecken dürfen nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle benutzt werden.
2. Im Gegenanflug ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Verbindungsstrecken (auch ohne Profil) sind stets bindend, es sei denn, sie werden von ATC aufgehoben."

6. In § 4 Abs. 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke BELID THREE SIERRA DEPARTURE (BELID3S) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BELID FOUR SIERRA DEPARTURE (BELID4S) Auf Startbahnkurs bis 600; Direktflug bis SL (Δ); Rechtskurve, auf R 266 FWE bis 14,0 DME FWE; Rechtskurve, auf R 252 FWE bis 22,0 DME FWE; Rechtskurve, auf Kurs 261° bis BELID (Δ). Die Kurvengeschwindigkeit bei 14,0 DME FWE ist auf 220 kt IAS beschränkt. **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - SL [R] - DB071 [R] - DB076 [K220-] - DB077 [R] - BELID	4000	von 43,0 DME FWE bis BELID: 4000	1. Die Berechnung der Wendekurve bei 14,0 DME FWE basiert auf 25° Schräglage und 220 kt IAS. 2. Ab 22,0 DME FWE BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 17. Februar 2005 in Kraft.

Langen, 17. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i. A. C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 50/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. März 2005

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Altes Lager

Die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage vom 30.09.2002 wurde mit Bescheid vom 16.11.2004, Az.: 2413-6446/22/2004 gemäß § 6 Abs. 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) wie folgt geändert und wie folgt neu gefasst:

I. Beschreibung des Landeplatzes:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz "Altes Lager"

2. Lage: 6,5 km westlich der Stadt Jüterbog

3. Flugplatzbezugspunkt:

a) geographische Lage: 51° 59' 46" N
(Bezugssystem WGS 84) 12° 59' 02" E
b) Höhe über NN: 97,5 m (320 ft) MSL

4. Betriebsflächen:

a) Start- und Landebahn 10/28 "West" für Ultraleichtflugzeuge und UL-Schleppbetrieb **Code 1 A**:

Richtung	**Länge**	**Breite**	**Belag**
100°/280° rwN	450 m	10 m	Beton
davon	**TORA**	**LDA**	
100° rwN	450 m	450 m	
280° rwN	450 m	450 m	

b) Startbahn 28 "Ost" für UL-Schleppbetrieb **Code 1 A**:

Richtung	**Länge**	**Breite**	**Belag**
280° rwN	450 m	15 m	Gras
davon	**TORA***		
280° rwN	450 m		

c) Start- und Landeflächen 10/28 für Hängegleiter und Gleitsegel sowie Auslegebahn für den Schleppbetrieb mittels Winde:

Richtung	**Länge**	**Breite**	**Belag**
100°/280° rwN	1.600 m	50 m	Gras

Die Startfläche/Standplatz Winde "West" befindet sich südlich der Betonbahn in Höhe des Rollweges "D". Die Startfläche/Standplatz Winde "Ost" befindet sich südlich der Schwelle 28 der UL-Bahn "Ost".

d) Start- und Landeflächen 18/36 für Hängegleiter und Gleitsegel sowie Auslegebahn für den Schleppbetrieb mittels Winde:

Richtung	**Länge**	**Breite**	**Belag**
180°/360° rwN	960 m	mind. 50 m	Gras

Beide Startflächen/Standplätze Winde "Nord" und "Süd" werden jeweils in den Grundstücksendbereichen mit ausreichendem Sicherheitsabstand zur Grundstücksgrenze festgelegt.

e) Betriebsfläche für Modellflugzeuge:

Im westlichen Landeplatzteil wird ein Teil des ehemaligen Rollweges genutzt. Es ergibt sich daraus eine 40 x 45 m große Betonfläche.

f) Zuwege zur Start- und Landebahn:

befestigte Rollwege entsprechend dem Lageplan

g) Abstellflächen für Luftfahrzeuge:

befestigte Abstellplätze entsprechend dem Lageplan

II. Zulässige Luftfahrzeugarten:

a) Ultraleichtflugzeuge
b) Hängegleiter
c) Gleitschirme
d) Hängegleiterschlepp mit Ultraleichtflugzeugen
e) Hängegleiter -und Gleitschirmschlepp mit Winden
f) Modellflugzeuge

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient der Ausübung des Luftsports im Rahmen der Vereinstätigkeit des Antragstellers sowie der Ausbildung von Luftsportgeräteführern mit den unter III. genannten Luftfahrzeugarten. Flugbewegungen Dritter, die diesem Zweck dienen, insbesondere für den Schleppbetrieb, sind nach vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR) zulässig.

NfL I - 18/03 wird hiermit aufgehoben.

Hoppegarten, 26.1.2005
6442.22/2005
Landesamt für Bauen und Verkehr

i . A . L e y e r l e

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 51/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. März 2005

Änderung der Flugbetriebsregelung für den Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzeil

Nr. 6 (Ultraleichtflugbetrieb) der Flugbetriebsregelung des Verkehrslandeplatzes Leutkirch vom 26.11.1981 (NfL I - 04/82), geändert am 27.01.1987 (NfL I - 25/87), wird gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt geändert und neu gefasst:

6. **Ultraleichtflugbetrieb**

Ultraleichtflugzeuge fliegen die südöstliche Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge in 2.800 Fuß über NN.

NfL I-4/82 wird hiermit geändert.

Tübingen, 27.1.2005
Az: 46-21/3846-Leutkirch
Regierungspräsidium Tübingen

i . A . L a u t e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 52/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. März 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Tutow (EDUW)

Die Bekanntmachung zur Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Tutow (**EDUW**) vom 19.11.2001 (NfL I-20/02) wird wie folgt geändert:

Name: Verkehrslandeplatz Tutow

I. Beschreibung des Geländes:

5. Start - und Landebahn: zusätzlich **Grasbahn**

a)	Richtung:	**170°/350°**
b)	Länge:	**500 m**
c)	Breite:	**30 m**
d)	Belag:	**Gras**
e)	Sicherheitsstreifen:	**2 x 30 m**

II. Die Grasbahn darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Flugzeuge bis 2000 kg
2. selbststartende Motorsegler
3. Segelflugzeuge
4. Luftsportgeräte

NfL I-20/02 wird hiermit geändert.

Schwerin, 14.2.2005
V 510-623-21-2
Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern

i . A . M ü l l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 53/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. März 2005

Flugbetriebsregelung für den Verkehrslandeplatz Tannheim

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 580) wird der Flugplatzverkehr am Verkehrslandeplatz Tannheim wie folgt geregelt:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit der Flugleitung / Luftaufsichtsstelle Tannheim (Tannheim INFO) aufzunehmen.
1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.
1.3 Lärmhinweise: Überflüge der Gemeinden Tannheim, Illerbachen, Berkheim und Egelsee sind möglichst zu vermeiden.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben eine nördliche Platzrunde in 2.700 ft über NN zu fliegen.
2.2 Ist die gelbe Warnblinkleuchte an der Segelflug-Schleppwinde in Betrieb, dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge weder starten noch landen.

3. Hubschrauberbetrieb

Hubschrauber haben für Starts und Landungen die Start- und Landebahn für motorgetriebene Luftfahrzeuge zu benutzen.

4. Segelflugbetrieb

4.1 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk haben die innere nördliche Platzrunde zu benutzen. Im Bereich der Motorplatzrunde ist Segelflugbetrieb unterhalb vom 4.000 ft über NN nicht gestattet.

4.2 Flugzeugschleppstart:

4.2.1 Der Schleppseilabwurf ist nur an der von der Flugleitung / Luftaufsichtsstelle bestimmten Stelle durchzuführen.

4.2.2 Nach dem Schleppseilabwurf können die Schleppflugzeuge im Durchstartfall eine verkürzte nördliche Platzrunde fliegen.

4.3 Windenschleppstart:

4.3.1 Vor Aufnahme des Startwindenbetriebs ist der Flugleitung / Luftaufsichtsstelle der verantwortliche Startleiter zu benennen. Er hat zur Flugleitung / Luftaufsichtsstelle Verbindung zu halten und ist an deren Weisungen gebunden.

4.3.2 Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn an der Startwinde die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist und sich kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug befindet. Der Windenschleppbereich am Boden und in der Luft muss frei sein. Starterlaubnis ist für jeden Start einzuholen.

5. Ultraleichtflugbetrieb

Ultraleichtflugzeuge fliegen die Motorflugplatzrunde oder im Einvernehmen mit der Flugleitung / Luftaufsichtsstelle die Segelflugplatzrunde.

6. Sonstiger Verkehr auf den Betriebsflächen

Während des Flugbetriebs dürfen die Flugbetriebsflächen nur von den Betriebsfahrzeugen des Platzhalters befahren werden. Sonstige Fahrzeuge aller Art und Fußgänger dürfen die Flugbetriebsflächen nur mit persönlicher Erlaubnis der Flugleitung / Luftaufsichtsstelle benutzen.

7. Hinweise

Soweit vorstehend nichts anderes bestimmt, ist der Segelflugbetrieb nach der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs eV in der jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

8. Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 10 LuftVG i.V.m. § 22 Abs. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

9. Schlussbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

NfL I-11/86 und I-168/02 werden hiermit aufgehoben.

Tübingen, 11.2.2005
Az: 46-21/3846-Tannheim
Regierungspräsidium Tübingen

i . A . L a u t e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 54/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. März 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Sechsunddreißigsten Verordnung zur Änderung der Einhundertvierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 2305, am 12. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 24. Januar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 14. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Sechsunddreißigste Verordnung zur Änderung der Einhundertvierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München)

Vom 24. Januar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertvierzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München) vom 19. Februar 1992 (BAnz. S. 1609, NfL I-66/92), zuletzt geändert durch Verordnung vom 7. Mai 2004 (BAnz. S. 11 302, NfL I-152/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 werden die folgenden signifikanten Punkte angefügt:

Bezeichnung	Koordinaten	Definition
EVIVA	48 40 03 N 11 42 11 O	R 314 - 36 DME MDF
LASMI	48 32 30 N 11 43 00 O	

2. In § 3 Abs. 1 Nr. 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
26 R	GIVMI 4W, ANKER 6N, MIQ 6N, RIDAR 3N, EVIVA 1N	123,900
	EGG 1N, KPT 8N, KIRDI 8N, UNKEN 8N, SBG 8N, TULSI 7N, TURBU 1N	127,950
26 L	GIVMI 3S, ANKER 5S, MIQ 5S, RIDAR 3S, EVIVA 1S	123,900
	EGG 1S, EGG 1W, KPT 1S, KIRDI 2S, KIRDI 6W, NEGRA 1S, UNKEN 1S, UNKEN 7W, SBG 1S, SBG 7W, TULSI 1S, TULSI 7W, TURBU 1S, TURBU 1W	127,950
08 R	GIVMI 3E, ANKER 5E, MIQ 6E, RIDAR 4E, EVIVA 1E	123,900
	EGG 1E, KIRDI 5E, KPT 8E, NEGRA 2E, UNKEN 7E, TULSI 7E; TURBU 2E,	127,950
08 L	GIVMI 3Q, ANKER 5Q, MIQ 6Q, RIDAR 4Q, EVIVA 1Q	123,900
	EGG 1Q, KIRDI 5Q, KPT 6Q, UNKEN 6Q, TULSI 6Q, TURBU 2Q	127,950

3. § 3 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Abflugstrecke GIVMI FOUR WHISKEY DEPARTURE (GIVMI 4W), Nummer 2 Abflugstrecke GIVMI THREE SIERRA DEPARTURE (GIVMI 3S), Nummer 3 Abflugstrecke GIVMI THREE ECHO DEPARTURE (GIVMI 3E) und Nummer 4 Abflugstrecke GIVMI THREE QUEBEC DEPARTURE (GIVMI 3Q) wird die Anmerkung in Spalte 4 wie folgt gefasst:

"Nur für Strahlflugzeuge, ausgenommen alle Flugzeuge, die die Vorgaben für die Benutzung von T161 einhalten können.

Bindend für Flüge:

a) via Y101-LANGI-UL610 (die für Y101 vorgegebenen Steigprofile müssen eingehalten werden können),
b) via Y101-LANGI-Z104-WUR-Z104/Z12,
c) via Y101-ERNAS-T161."

b) In Nummer 1 Abflugstrecke MIKE SIX NOVEMBER DEPARTURE (MIQ 6N), Nummer 2 Abflugstrecke MIKE FIVE SIERRA DEPARTURE (MIQ 5S), Nummer 3 Abflugstrecke MIKE SIX ECHO DEPARTURE (MIQ 6E) und Nummer 4 Abflugstrecke MIKE SIX QUEBEC DEPARTURE (MIQ 6Q) wird die Anmerkung in Spalte 4 wie folgt gefasst:

"Nur für Strahlflugzeuge.

Bindend für Flüge, die

a) via SULUS mit Weiterflug über (U)L604/T852 fortgesetzt werden,
b) via LASGA mit Weiterflug über (U)M726/T202 fortgesetzt werden."

c) In Nummer 1 wird die folgende Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
EVIVA ONE NOVEMBER DEPARTURE (EVIVA 1N) Auf Startbahnkurs bis 3,5 DME DMN oder 1900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 348° MIQ in Richtung MIQ bis zum Kreuzen von R 256 MBG; Rechtskurve, auf Kurs 051° bis LASMI (Δ); Linkskurve, auf Kurs 354° bis EVIVA (Δ). Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve begrenzt auf 220 kt. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 250 kt bis LASMI. **GPS/FMS RNAV**: **:** [A1900+] – DM066 [K220-; R] – DM064 [R] - LASMI [K250-; L] - EVIVA	FL 70		1. Steht für Strahlflugzeuge nicht zur Verfügung. 2. Ab Kreuzen R 256 MBG BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Während der Aktivierung von ED-R 138 muss mit alternativer Freigabe durch ATC gerechnet werden.

d) In Nummer 2 wird die folgende Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
EVIVA ONE SIERRA DEPARTURE (EVIVA 1S) Auf Startbahnkurs bis 3,1 DME DMS oder 1900, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 350° MIQ in Richtung MIQ bis zum Kreuzen von R 256 MBG; Rechtskurve, auf Kurs 052° bis LASMI (Δ); Linkskurve, auf Kurs 354° bis EVIVA (Δ). Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve begrenzt auf 220 kt. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 250 kt bis LASMI. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] – DM051 [K220-; R] – DM056[R] - LASMI [K250-; L] - EVIVA	FL 70		1. Steht für Strahlflugzeuge nicht zur Verfügung. 2. Ab Kreuzen R 256 MBG BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Während der Aktivierung von ED-R 138 muss mit alternativer Freigabe durch ATC gerechnet werden.

e) In Nummer 3 wird die folgende Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
EVIVA ONO ECHO DEPARTURE (EVIVA 1E) Auf Startbahnkurs bis 2,6 DME DMS oder 1900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 358° Kurs 343° MNW erfliegen; auf Kurs 343° MNW R 314 MDF erfliegen; auf R 314 MDF bis EVIVA (Δ). Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 250 kt, bis R 314 MDF erflogen ist. **GPS/FMS RNAV**: **:** [A1900+] - DM084 [L] - DM087 - DM088 [L] - DM089 [K250-; L] - EVIVA	FL 70		1. Steht für Strahlflugzeuge nicht zur Verfügung. 2. Während der Aktivierung von ED-R 138 muss mit alternativer Freigabe durch ATC gerechnet werden.

f) In Nummer 4 wird die folgende Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
EVIVA ONE QUEBEC DEPARTURE (EVIVA 1Q) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME DMN oder 1900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 358° Kurs 343° MNW erfliegen; auf Kurs 343° MNW R 314 MDF erfliegen; auf R 314 MDF bis EVIVA (Δ). Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 250 kt, bis R 314 MDF erflogen ist. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] - DM070 [L] - DM090 - DM091 [L] - DM089 [K250-; L] - EVIVA	FL 70		1. Steht für Strahlflugzeuge nicht zur Verfügung. 2. Während der Aktivierung von ED-R 138 muss mit alternativer Freigabe durch ATC gerechnet werden.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 17. Februar 2005 in Kraft.

Langen, 24. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 55/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. März 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweiundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 2457, am 16. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 31. Januar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 16. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Vom 31. Januar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Fughafen Nürnberg) vom 24. Juni 1993 (BAnz. S. 6501, NfL I-202/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 15. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 601, NfL I-280/04), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Meldepunkte RODIS und RUDNO werden gestrichen.

b) Der folgende Meldepunkt wird eingefügt:

"**Meldepunkt**	**Koordinaten**	**Definition**
BAMAS	N 49 52 48 O 011 02 45"	

2. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1272 (226)	1282 (236)	1292 (246)	1302 (256)
Betriebsstufe II	1097 (51)	1113 (67)	1127 (81)	1140 (94)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Anflug ohne Gleitwegführung	1460 (420)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

b) In Nummer 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1240 (218)	1250 (228)	1260 (238)	1270 (248)
Anflug ohne Gleitwegführung	1480 (460)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

3. § 2 Abs. 7 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Angabe "Endanflugkurs: 278°" durch die Angabe "Endanflugkurs: 277°" ersetzt.

b) In Nummer 2 wird die Angabe "Endanflugkurs: 098°" durch die Angabe "Endanflugkurs: 097°" ersetzt.

4. § 4 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

Hinweis 1: Warnung: Hindernisse im Abflugbereich RWY 10 (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte ICAO Type A).

Hinweis 2: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.

1. Bei Benutzung der Startbahn 28:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BAMAS ONE KILO DEPARTURE **(BAMAS 1K)** Direktflug bis NB (4,9 DME NGD); Rechtskurve, auf Kurs 360° bis 12,2 DME NGD; Rechtskurve, auf R 038 DKB bis 50,5 DME DKB; Linkskurve, auf R 342 ERL bis BAMAS (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN282 [R] - DN285 [R] - DN292 [L] - BAMAS	FL 70		
LONLI THREE KILO DEPARTURE **(LONLI 3K)** Direktflug bis NB (4,9 DME NGD); Rechtskurve, auf Kurs 360° bis 12,2 DME NGD; Rechtskurve, auf R 038 DKB bis BABAV (∆); auf Kurs 016° bis LONLI (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN282 [R] - DN285 [R] - BABAV [L] - LONLI	FL 70	von BABAV bis LONLI: 5000	1. Der Übergang zur (U)L984 ist nicht möglich. 2. Zwischen BABAV und LONLI BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
KULOK THREE KILO DEPARTURE **(KULOK 3K)** Direktflug bis NB (4,9 DME NGD); Rechtskurve, auf Kurs 360° bis 12,2 DME NGD; Rechtskurve, auf R 038 DKB bis BABAV (∆); auf Kurs 054° bis KULOK (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN282 [R] - DN285 [R] - BABAV [R] - KULOK	FL 70	von BABAV bis KULOK: 6000	Zwischen BABAV und KULOK BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
ERETO TWO KILO DEPARTURE **(ERETO 2K)** Direktflug bis NB (4,9 DME NGD); Rechtskurve, auf Kurs 360° bis 12,2 DME NGD; Rechtskurve, auf R 038 DKB bis BABAV (∆); auf Kurs 063° bis ERETO (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN282 [R] - DN285 [R] - BABAV [R] - ERETO	FL 70	von BABAV bis ERETO: 6000	Zwischen BABAV und ERETO BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
ERLANGEN FOUR KILO DEPARTURE **(ERL 4K)** Auf Kurs 278° bis 1500; Rechtskurve, Flug bis ERL (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500; R] - ERL	FL 70		Nur für lokale IFR-Trainingsflüge am Flughafen Nürnberg mit propellergetriebenen Luftfahrzeugen bis 5,7 t MTOW.
MOOCE ONE KILO DEPARTURE **(MOOCE 1K)** Direktflug bis NB (4,9 DME NGD); Rechtskurve, auf Kurs 360° bis zum Erfliegen von R 254 ERL; auf R 254 ERL bis ERL (∆); auf R 108 ERL bis MOOCE (∆). 6,0 DME südwestlich ERL in FL 70 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN282 [R] - DN283 [R] - DN284 [F070+] - ERL [R] - MOOCE	FL 70		1. Höhenbeschränkung gilt bei Segelflugbetrieb. 2. Verfahrensplanungsgradient 7,7% (470 ft/NM) aufgrund der Luftraumstruktur. 3. Nur verfügbar für Flüge in den Bereich EDMM und für Flüge, die über (U)L604 fortgesetzt werden.
ALLERSBERG EIGHT KILO DEPARTURE **(ALB 8K)** Auf Kurs 278° über NB bis 5,5 DME NGD oder 5000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve zum Erfliegen von R 319 ALB; auf R 319 ALB bis ALB (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN280 [A5000+; L] - DN281 - ALB	FL 70		1. Die Höhenbeschränkung gilt nur bei Segelflugbetrieb. 2. Nur für Flüge, die im Bereich München enden.
AKANU ONE KILO DEPARTURE **(AKANU 1K)** Auf Kurs 278° über NB bis 5,5 DME NGD oder 5000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 180° bis zum Erfliegen von R 212 ERL von ERL; auf R 212 ERL bis AKANU (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN288 [A5000+; L] - DN289 [R] - AKANU	FL 70	von 30,0 DME ERL bis AKANU: 6000	1. Höhenbeschränkung gilt nur bei Segelflugbetrieb. 2. Der Übergang zur (U)L605 ist nicht möglich. Für diese Flüge ist MOOCE 1K - (U)L604 im Flugplan anzugeben.
DINKELSBÜHL NINE KILO DEPARTURE **(DKB 9K)** Auf Kurs 278° über NB bis 10,5 DME NGD oder 6000, je nachdem was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 042 DKB bis DKB (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN290 [A6000+; L] - DKB	FL 70	von 22,0 DME DKB bis DKB: 5000	

WÜRZBURG NINE KILO DEPARTURE **(WUR 9K)** Direktflug bis NB (4,9 DME NGD); Linkskurve, auf Kurs 269° NB bis 18,0 DME NGD; Rechtskurve, auf R 115 WUR bis WUR (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - NB [L] - DN291 [R] - WUR	FL 70	von 18,0 DME NGD bis WUR: 5000	
HAMMELBURG NINE KILO DEPARTURE **(HAB 9K)** Auf Kurs 278° über NB bis zum Erfliegen von R 324 ALB; auf R 324 ALB bis 44,7 DME ALB; Linkskurve, auf R 295 ERL über ERMUT (Δ) bis HAB (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN286 [R] - DN287 [L] - ERMUT - HAB	FL 70	von 36,0 DME ALB bis ERMUT: 5000; von ERMUT bis HAB: 5000 (FL90)	Diese Strecke ist im Flugplan nicht anzugeben.

2. Bei Benutzung der Startbahn 10:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BAMAS ONE MIKE DEPARTURE **(BAMAS 1M)** Auf Kurs 097° in Richtung RTB; bei 3,5 DME NGD Linkskurve, auf R 162 ERL bis ERL (Δ); auf R 351 ERL bis 9,9 DME ERL; Linkskurve, auf Kurs 313° bis BAMAS (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN100 [L] - DN101 - ERL [R] - BABAV [L] - BAMAS	FL 70		1. Ab 9,9 DME ERL BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch ERL 5G.
LONLI THREE MIKE DEPARTURE **(LONLI 3M)** Auf Kurs 097° in Richtung RTB; bei 3,5 DME NGD Linkskurve, auf R 162 ERL bis ERL (Δ); auf R 005 ERL bis LONLI (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN100 [L] - DN101 - ERL [R] - LONLI	FL 70	von 14,0 DME ERL bis LONLI: 5000	1. Der Übergang zur (U)L984 ist nicht möglich. 2. Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch ERL 5G.
ERETO TWO MIKE DEPARTURE **(ERETO 2M)** Auf Kurs 097° in Richtung RTB; bei 3,5 DME NGD Linkskurve, auf R 162 ERL bis ERL (Δ); auf R 030 ERL bis ERETO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN100 [L] - DN101 - ERL [R] - ERETO	FL 70	von 16,0 DME ERL bis ERETO: 5000	Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch ERL 5G.
KULOK TWO MIKE DEPARTURE **(KULOK 2M)** Direktflug bis RTB; auf Kurs 065° RTB bis zum Erfliegen von R 016 ALB; auf R 016 ALB bis KULOK (Δ). 22,0 DME ALB in FL 70 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - RTB [L] - DN105 [L] - DN106 [F070+] - KULOK	FL 70	von 41,0 DME ALB bis KULOK: 6000	1. Die Höhenbeschränkung gilt bei Segelflugbetrieb. 2. Verfahrensplanungsgradient 6,9% (420 ft/NM) aufgrund der Luftraumstruktur.
ERLANGEN FIVE GOLF DEPARTURE **(ERL 5G)** Auf Kurs 097° über RTB bis 8,5 DME NGD; Linkskurve, auf R 135 ERL bis ERL (Δ). 5,0 DME ERL in FL 70 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN102 [L] - DN103 - DN104 [F070+] - ERL	FL 70		1. Diese Strecke ist im Flugplan nicht anzugeben. 2. Wird von ATC bei Segelflugbetrieb zugewiesen. 3. Verfahrensplanungsgradient 5,8% (350 ft/NM) aufgrund der Luftraumstruktur.
ERLANGEN SIX MIKE DEPARTURE **(ERL6M)** Auf Kurs 097° bis 1700; Linkskurve, Flug bis ERL (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1700; L] - ERL	FL 70		Nur für lokale IFR-Trainingsflüge am Flughafen Nürnberg mit propellergetriebenen Luftfahrzeugen bis 5,7 t MTOW.
MOOCE ONE MIKE DEPARTURE **(MOOCE 1M)** Direktflug bis RTB; auf Kurs 065° RTB bis MOOCE (Δ). 13,0 DME NGD in FL 70 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - RTB [L] - DN107 [F070+] - MOOCE	FL 70		1. Die Höhenbeschränkung gilt bei Segelflugbetrieb. 2. Verfahrensplanungsgradient 7,6% (460 ft/NM) aufgrund der Luftraumstruktur. 3. Nur verfügbar für Flüge in den Bereich EDMM und für Flüge, die über (U)L604 fortgesetzt werden.

ALLERSBERG SIX MIKE DEPARTURE (ALB 6M) Auf Kurs 097° in Richtung RTB; bei 5,0 DME NGD Rechtskurve, auf R 002 ALB bis ALB (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN108 [R] - ALB	FL 70		Nur für Flüge, die im Bereich EDMM enden.
AKANU ONE MIKE DEPARTURE (AKANU 1M) Auf Kurs 097° in Richtung RTB; bei 5,0 DME NGD Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 11,4 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 23,0 DME DKB; Linkskurve, auf R 212 ERL bis AKANU (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN108 [R] - DN109 [R] - DN111 [L] - AKANU	FL 70	von 23,0 DME DKB bis AKANU: 6000	Der Übergang zur (U)L605 ist nicht möglich. Für diese Flüge ist MOOCE 1M - (U)L604 im Flugplan anzugeben.
DINKELSBÜHL NINE MIKE DEPARTURE (DKB9M) Auf Kurs 097° in Richtung RTB; bei 5,0 DME NGD Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 11,4 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis DKB (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN108 [R] - DN109 [R] - DKB	FL 70	von 23,0 DME DKB bis DKB: 5000	
WÜRZBURG THREE MIKE DEPARTURE (WUR 3M) Auf Kurs 097° in Richtung RTB; bei 5,0 DME NGD Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 11,4 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 32,2 DME DKB; Rechtskurve, auf R 120 WUR über NORAS bis WUR (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN108 [R] - DN109 [R] - DN110 [R] - NORAS - WUR	FL 70	von NORAS bis WUR: 5000	
HAMMELBURG FOUR MIKE DEPARTURE (HAB 4M) Auf Kurs 097° in Richtung RTB; bei 3,5 DME NGD Linkskurve, auf R 162 ERL bis ERL (∆); auf R 295 ERL über ERMUT (∆) bis HAB (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN100 [L] - DN101 - ERL [L] - ERMUT - HAB	FL 70	von 15,0 DME ERL bis ERMUT: 5000; von ERMUT bis HAB: 5000 (FL90)	1. Diese Strecke ist im Flugplan nicht anzugeben. 2. Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch ERL 5G.

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft, ausgenommen Artikel 1 Nr. 4, der am 17. Februar 2005 in Kraft tritt.

Langen, 31. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 56/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. März 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Achten Verordnung zur Änderung der Hundertfünfundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 2458, am 16. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 28. Januar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 16. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Achte Verordnung zur Änderung der Hundertfünfundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz)

Vom 31. Januar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertfünfundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz) vom 6. September 1995 (BAnz. S. 10 722, NfL I-257/95), zuletzt geändert durch Verordnung vom 3. September 2004 (BAnz. S. 21 481, NfL I-242/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt EKPEK wie folgt gefasst:

"Meldepunkt EKPEK R 252 - 11 DME DRN
50 57 52 N 13 19 17 O R 271 - 40 DME HDO"

2. § 3 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

a) In Nummer 1 wird die Abflugstrecke EKPEK FOUR HOTEL DEPARTURE (EKPEK 4H) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	Nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
EKPEK FIVE HOTEL DEPARTURE (EKPEK 5H) Auf Kurs 218° ABU bis 5,9 DME AGD; Rechtskurve, Flug bis ABU (∆); auf Kurs 091° ABU / R 271 HDO bis EKPEK (∆). **GPS/FMS RNAV:** [A1100+] – AC221 [R] – AC224 – ABU [R] – EKPEK	5000		Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht benutzbar.

b) In Nummer 2 wird die Abflugstrecke EKPEK THREE NOVEMBER DEPARTURE (EKPEK 3N) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	Nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
EKPEK FOUR NOVEMBER DEPARTURE (EKPEK 4N) Auf Kurs 038° ABU bis 7,9 DME AGD oder 3000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 107° bis EKPEK (∆). **GPS/FMS RNAV:** ABU [A1100+] – AC044 [A3000+; R] – EKPEK	5000		1. Die Höhenbeschränkung bei der Abflugkurve gilt nur während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems. Steiggradient 5,1% (310 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 3000. 2. Ab 60,0 DME GOT BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 17. Februar 2005 in Kraft.

Langen, 31. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 57/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 3. März 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dritten Verordnung zur Änderung der Zweihundertelften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Straubing)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 2458, am 16. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 28. Januar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 16. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Dritte Verordnung zur Änderung der Zweihundertelften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Straubing)

Vom 28. Januar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertelfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Straubing) vom 22. Oktober 2002 (BAnz. S. 24 693, NfL I-355/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. Juli 2003 (BAnz. S. 17 502, NfL I-218/03), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt STAUB wie folgt gefasst:

"Meldepunkt STAUB R 113 - 62 DME ALB
48 47 09 N 12 39 29 O R 159 - 16 DME RDG"

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In den Absätzen 1, 2 und 4 wird die Bezeichnung "Anfangsanflugwegpunkte" bzw. "Anfangsanflugwegpunkten" jeweils durch die Bezeichnung "Anfangsanflugfixe" bzw. "Anfangsanflugfixen" ersetzt.

b) In Absatz 2 wird in der Tabelle die Bezeichnung "Wartewegpunkt" durch die Bezeichnung "Wartefix" ersetzt, und der missweisende Anflugkurs für das Warteverfahren STAUB wird von "108" in "107" geändert.

c) Absatz 4 Nr. 1.1, 1.2 und 2 wird wie folgt gefasst:

"1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Roding VORTAC (RDG)

Abflug von RDG (IAF) auf Kurs 159°; STAUB (TF) mit Linkskurve in 5000 passieren und Kurs 095° erfliegen; MS040 (TF) mit Linkskurve in 5000 passieren und Kurs 005° erfliegen; MS041 (IF) mit Linkskurve in 4500 passieren und Endanflugkurs 275° in 4000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei NEGOB (FAF) beginnen. 2,5 NM vor RW28 nicht unter 1900 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW28
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B
1630 (590)	

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Auf Kurs 275° bis MS042, Rechtskurve, über MS043 auf Kurs 045° bis RDG.
MS042 [R] - MS043 - RDG [A6000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis zum Kreuzen von R 215 RDG; Rechtskurve, Flug bis RDG mit Steigflug auf 6000.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von STAUB

Abflug von STAUB (IAF) auf Kurs 095°; MS040 (TF) mit Linkskurve in 5000 passieren und Kurs 005° erfliegen; MS041 (IF) mit Linkskurve in 4500 passieren und Endanflugkurs 275° in 4000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei NEGOB (FAF) beginnen. 2,5 NM vor RW28 nicht unter 1900 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW28
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

2. Liste der Verfahrensfixe

2.1 RWY 28 von RDG

RDG (IAF)	49 02 24.97 N 012 31 35.57 O
STAUB (TF)	48 47 08.66 N 012 39 28.97 O
MS040 (TF)	48 46 19.31 N 012 49 19.70 O
MS041 (IF)	48 52 26.23 N 012 50 30.66 O
NEGOB (FAF)	48 52 52.69 N 012 45 15.34 O
RW28 (MAPt)	48 54 00.49 N 012 31 32.90 O
MS042 (MATF)	48 54 43.17 N 012 22 43.97 O
MS043 (MATF)	48 56 27.46 N 012 21 52.13 O
RDG (MAHF)	49 02 24.97 N 012 31 35.57 O

2.2 RWY 28 von STAUB

STAUB (IAF)	48 47 08.66 N 012 39 28.97 O

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

MS040 (TF)	48 46 19.31 N 012 49 19.70 O
MS041 (IF)	48 52 26.23 N 012 50 30.66 O
NEGOB (FAF)	48 52 52.69 N 012 45 15.34 O
RW28 (MAPt)	48 54 00.49 N 012 31 32.90 O
MS042 (MATF)	48 54 43.17 N 012 22 43.97 O
MS043 (MATF)	48 56 27.46 N 012 21 52.13 O
RDG (MAHF)	49 02 24.97 N 012 31 35.57 O"

3. § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

1. Bei Benutzung der Startbahn 28:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
MAMOR TWO WHISKEY DEPARTURE (MAMOR 2W) Steigflug auf Kurs 290°; beim Kreuzen von R 226 RDG Linkskurve, auf R 231 RDG bis MAMOR (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - MS022 [L] – MAMOR	5000		Steht während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht zur Verfügung.
STAUB TWO WHISKEY DEPARTURE (STAUB 2W) Steigflug auf Kurs 290°; beim Kreuzen von R 226 RDG Linkskurve, auf Kurs 160° R 113 ALB erfliegen; auf R 113 ALB bis STAUB (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - MS020 [L] - MS023 - MS024 [L] – STAUB	5000		Steht während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht zur Verfügung.
RODING TWO WHISKEY DEPARTURE (RDG 2W) Steigflug auf Kurs 290°; beim Kreuzen von R 226 RDG Rechtskurve, auf R 238 RDG bis RDG (Δ). RDG in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - MS020 [R] - MS021 - RDG [A6000+]	6000		1. Steht während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht zur Verfügung. 2. Steiggradient 5% (300 ft/NM) oder mehr bis RDG.

2. Bei Benutzung der Startbahn 10:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
MAMOR THREE ECHO DEPARTURE (MAMOR 3E) Steigflug auf Startbahnkurs; beim Kreuzen von R 142 RDG (R 041 MBG) Rechtskurve, auf R 045 MBG bis 18,1 DME MBG; Rechtskurve, auf R 115 ALB bis MAMOR (Δ). Steigflug mit 4% (240 ft/NM) oder mehr bis zum Kreuzen von R 142 RDG (R 041 MBG). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - MS014 [R] - MS016 - MS017 [R] – MAMOR	5000		Steiggradient aufgrund der Überdeckung der Funknavigationsanlagen.
STAUB THREE ECHO DEPARTURE (STAUB 3E) Steigflug auf Startbahnkurs; beim Kreuzen von R 142 RDG (R 041 MBG) Rechtskurve, auf Kurs 200° R 049 MBG erfliegen; auf R 049 MBG bis STAUB (Δ). Steigflug mit 4% (240 ft/NM) oder mehr bis zum Kreuzen von R 142 RDG (R 041 MBG). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - MS014 [R] - MS018 - MS019 [R] - STAUB	5000		Steiggradient aufgrund der Überdeckung der Funknavigationsanlagen.
RODING TWO ECHO DEPARTURE (RDG 2E) Steigflug auf Startbahnkurs; beim Kreuzen von R 142 RDG Linkskurve, auf R 131 RDG bis RDG (Δ). RDG in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - MS014 [L] - MS015 - RDG [A6000+]	6000		Steiggradient 4% (240 ft/NM) oder mehr bis RDG.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 17. Februar 2005 in Kraft.

Langen, 28. Januar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 58/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

Änderung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Korbach

Die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Korbach wurde aufgrund eines Wechsels in der Halterschaft mit Wirkung vom heutigen Tag neu gefasst und erweitert. Ich bitte, folgende Änderungen in den NfL bekannt zu machen:

a) Genehmigungsinhaber:

Flugplatz Korbach GmbH
Geschäftsführer Hendrik Martens
Rammelsweg 43
34497 Korbach

b) Zugelassene Luftfahrzeuge:

1. Flugzeuge bis zu 2000 kg (3 5 00 kg PPR) höchstzulässiger Flugmasse
2. Hubschrauber bis zu 6000 kg höchstzulässiger Flugmasse
3. Selbststartende Motorsegler
4. Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler im Luftfahrzeugschleppstart
5. Luftsportgeräte (Ultraleichtflugzeuge, Personenfallschirme, Hängegleiter und Gleitsegel im Windenstart)
6. Heißluftballone

NfL I-243/91 wird hiermit geändert.

Kassel, 24.2.2005
Regierungspräsidium Kassel

i . A . S t e i n m e t z

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 59/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

Nutzungsänderung der Start- und Landebahn 10/28 in einen Rollweg Y auf dem Flughafen Leipzig/Halle

Auf Antrag der Flughafen Leipzig/Halle GmbH erfolgt im Zuge der Baumaßnahmen die Schließung der Start- und Landebahn 10/28 und der Rollwege H1, P3, P4, R2, R3, R4, R5, T und V. Der Rollweg N wird in seiner östlichen Hälfte ebenfalls geschlossen.

Der Zeitpunkt der Schließung (voraussichtlich ab 17. März 2005) wird per NOTAM bekannt gegeben.

Nähere Einzelheiten werden in den AIP's als Supplement veröffentlicht.

Mit dem Bauvorhaben verbundene Außerbetriebnahmen von Flugsicherungsanlagen und auch die erforderlichen Veröffentlichungen erfolgen in eigener Zuständigkeit durch die DFS.

Dresden, 16.2.2005
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit

i . A . K r e l l e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 60/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Wyk auf Föhr

Die Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Wyk auf Föhr vom 15. September 2003 (NfL I - 254/03) wird wie folgt geändert:

Die Befristung der Betriebsart Ultraleichtflugzeuge, dreiachsgesteuert wird bis 31. Dezember 2006 verlängert.

NfL I - 254/03 wird hiermit geändert.

Kiel, 17. Februar 2005
LS 172-6009/4-1
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr S-H
Luftfahrtbehörde

i . A . H i l d e b r a n d t

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 61/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Westerland/Sylt

Die Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Westerland/Sylt vom 15. September 2003 (NfL I - 255/03) wird wie folgt geändert:

Die Befristung der Betriebsart Ultraleichtflugzeuge, dreiachsgesteuert wird bis 31. Dezember 2006 verlängert.

NfL I - 255/03 wird hiermit geändert.

Kiel, 17. Februar 2005
LS 172-6009/4-1
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr S-H
Luftfahrtbehörde

i . A . H i l d e b r a n d t

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 62/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes St. Peter-Ording

Die Genehmigung des Verkehrslandeplatzes St. Peter-Ording vom 12. September 1984 (NfL I - 206/84) wird wie folgt geändert:

Die Genehmigung wird unter II wie folgt ergänzt:

4. Ultraleichtflugzeuge, dreiachsgesteuert.

Die Ergänzung ist befristet bis zum 31. Dezember 2006

NfL I - 206/84 wird hiermit geändert.

Kiel, 17. Februar 2005
LS 172-6009/4-1
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr S-H
Luftfahrtbehörde

i . A . H i l d e b r a n d t

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 63/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Lübeck-Blankensee

Die Genehmigung des Verkehrsflughafens Lübeck-Blankensee vom 01. März 1975 (NfL I - 167/75) wird wie folgt geändert:

Nr. 1 d 1 erhält folgende Fassung:

Start- und Landebahn

Länge: 2102 m

NfL I - 167/75 wird unter 5b entsprechend geändert.

Kiel, 17. Februar 2005
LS 172-6009/4-1
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr S-H
Luftfahrtbehörde

i . A . H i l d e b r a n d t

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 64/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

Bekanntmachung über den Probebetrieb von festgelegten Geschwindigkeitsprofilen bei Anflügen auf den Flughafen Frankfurt Main

Aufgrund des § 26 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I, S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I, S. 2304), werden die Voraussetzungen für den Probebetrieb von festgelegten Geschwindigkeitsprofilen bei Anflügen auf den Flughafen Frankfurt Main durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen wie folgt bekannt gegeben:

1. In Ergänzung zu den Bekanntmachungen über Lärmmindernde Ab- und Anflugverfahren in der Bundesrepublik Deutschland, NfL I - 22/89, wird zusätzlich für den Flughafen Frankfurt Main folgende Festlegung getroffen:

Für Anflüge auf den Flughafen Frankfurt Main werden grundsätzlich in Abhängigkeit von bestimmten Entfernungen folgende Geschwindigkeitsprofile festgelegt:

Mind. 210 KT bis 14 NM im Endanflug;
(RWY 25: 15 DME FRD / RWY 07: 15 DME FRD)

180 KT von 14 NM bis 6 NM im Endanflug;
(RWY 25: 7 DME FRD / RWY 07: 7 DME FRD)

160 KT von 6 NM bis Outer Marker.
(RWY 25: 5 DME FRD / RWY 07: 5 DME FRD)

2. Der Luftfahrzeugführer hat die angegebenen Geschwindigkeitsprofile unaufgefordert einzuhalten, es sei denn die Flugverkehrskontrollstelle hat ausdrücklich ein anderes Geschwindigkeitsprofil vorgegeben.

3. Ist ein Luftfahrzeugführer nicht in der Lage, die vorgegebenen Geschwindigkeitsprofile einzuhalten, hat der Luftfahrzeugführer unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen und eine neue Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen.

Der Probebetrieb ist befristet bis 30.04.2006.

Diese Bekanntmachung tritt am 1. Mai 2005 in Kraft.

Bonn, 23.1.2005
LS17/60.37.02
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

i . A . M i c k l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 65/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Elften Verordnung zur Änderung der Hundertzweiundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 2661, am 22. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 3. Februar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 22. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Elfte Verordnung zur Änderung der Hundertzweiundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück)

Vom 3. Februar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertzweiundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück) vom 2. Juni 1997 (BAnz. S. 7633 , NfL I-209/97)), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Februar 2004 (BAnz. S. 3274, NfL I-70/04), wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In den Nummern 1 bis 4 wird die Angabe "Anflug ohne Gleitwegführung:" jeweils durch die Angabe "Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME):" ersetzt.

b) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 25" wird durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: 1,0 DME MOD" ersetzt.

bb) Die Hindernisfreihöhen werden wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	304 (145)	314 (155)	324 (165)	334 (175)
Betriebsstufe II	209 (50)	226 (67)	239 (80)	252 (93)
Betriebsstufe III a	genehmigt			
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	530 (370)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

c) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 07" wird durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: 1,3 DME MOD" ersetzt.

bb) Die Hindernisfreihöhen werden wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	332 (176)	342 (186)	352 (196)	362 (206)
Anflug ohne Gleitweg-führung (LOC-DME)	600 (440)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 3. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 66/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Neunten Verordnung zur Änderung der Hundertachtundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 2661, am 22. Februar 2005 verkündete Verordnung vom 3. Februar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 22. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Neunte Verordnung zur Änderung der Hundertachtundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle)

Vom 3. Februar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertachtundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle) vom 6. März 2000 (BAnz. S. 4066, NfL I-85/00), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 697, NfL I-284/04), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	599 (151)	609 (161)	619 (171)	629 (181)	
Betriebsstufe II	500 (52)	516 (68)	529 (81)	542 (94)	
Betriebsstufe III a,b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung	880 (440)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

b) In Nummer 4 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	603 (144)	613 (154)	623 (164)	633 (174)
Betriebsstufe II	514 (55)	531 (72)	544 (85)	557 (98)
Betriebsstufe III a,b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Anflug ohne Gleitwegführung	910 (450)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

c) In Nummer 7 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	571 (153)	581 (163)	591 (173)	601 (183)	
Betriebsstufe II	472 (54)	488 (70)	501 (83)	515 (97)	
Betriebsstufe III a,b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung	870 (460)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

d) In Nummer 9 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	579 (160)	589 (170)	599 (180)	609 (190)
Anflug ohne Gleitwegführung	890 (470)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

2. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

In Nummer 1 Abflugstrecke MAGDEBURG ONE ALPHA DEPARTURE (MAG1A), Nummer 2 Abflugstrecke MAGDEBURG ONE BRAVO DEPARTURE (MAG1B), Nummer 3 Abflugstrecke MAGDEBURG ONE CHARLIE DEPARTURE (MAG1C) und Nummer 4 Abflugstrecke MAGDEBURG ONE DELTA DEPARTURE (MAG1D) wird in Spalte 4 jeweils die Anmerkung "Kein Zugang zur (U)Z20." eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 3. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 67/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 17. März 2005

36. Ergänzungslieferung (März 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht

Luftverkehrsrecht
(Gesetze, Verordnungen)

Die 36. Ergänzungslieferung (März 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht ist lieferbar.

Sie enthält die Berichtigungen LuftVG und LuftVZO sowie die Neuaufnahme des LuftSiG.

Der Bezugspreis beträgt EUR 11,90.
(inkl. MWST zzgl. Versandkosten)

Bestellen Sie telefonisch bei unserer Hotline 069 / 78072 540 im AIS-C!

Langen, 7.3.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i . V . H e r m a n n i . V . K r o g m a n n

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 68/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Fünfte Änderung der Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen

Die Veröffentlichung NfL I-220/03 vom 04.09.2003 wird wie folgt geändert:

Unter dem Hauptpunkt

III. Aufgabe, Bearbeitung und Weiterleitung von Flugplänen

wird der Unterpunkt

4. Aufgabe von Flugplänen beim Flugberatungsdienst

4.8 Für Flüge, die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden und zusätzliche Trainingsvorhaben an einem Flugplatz durchzuführen beabsichtigen, ist für jeden einzelnen Streckenabschnitt ein Einzelflugplan aufzugeben.
……

wie folgt ergänzt

4.8 Für Flüge, die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln bei Nacht (soweit sie über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen) durchgeführt werden und zusätzliche Trainingsvorhaben an einem Flugplatz durchzuführen beabsichtigen, ist für jeden einzelnen Streckenabschnitt ein Einzelflugplan aufzugeben.
……

Die Änderung tritt mit Wirkung vom 31.03.2005 in Kraft.

NfL I-220/03 wird hiermit geändert.

Langen, 3.3.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
LDM/F

i . V . B r e n n e r i . V . W e g e r t

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 69/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Ballenstedt

NfL I-35/04 wird wie folgt berichtigt:

I. Beschreibung des Geländes:

3. Bezugspunkt:

a) geographische Lage: 51° 44' 46,57" N
11° 13' 51,86" E (GPS).

NfL I-35/04 wird hiermit geändert.

Halle, 4.3.2005
Az. 307.5.6.30311/04-28/05
Sachsen-Anhalt
Landesverwaltungsamt

i . A . B ö t t g e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 70/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Änderung der Änderungsgenehmigung zum Zweck der zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Parchim Mecklenburg

Hiermit gebe ich bekannt (§ 42 Abs. 4 LuftVZO), dass die Änderungsgenehmigung zum Zweck der zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Parchim Mecklenburg vom 01.12.1991 mit Wirkung vom 01.03.2005 auf die Baltic Airport Mecklenburg GmbH übertragen und die Aufnahme des Flugbetriebes

>> am Tage und in der Nacht
>> nach Instrumentenflugregeln (IFR) und
>> unter Instrumentenwetterbedingungen (IMC)

gestattet worden ist.

Der Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG bleibt unberührt.

NfL I-47/93 wird hiermit geändert.

Schwerin, 1.3.2005
Der Wirtschaftsminister des Landes
Mecklenburg-Vorpommern

i . A . M u s i a l c z y k

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 71/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Entgeltordnung für den Flughafen Schwerin-Parchim

gültig ab 1. März 2005

Teil I

Lande-, Passagier- und Abstellentgelte (gemäß § 43 LuftVZO)

1. Landeentgelte
2. Passagierentgelte
3. Entgelte für Luftschiffe und Ballone
4. Abstellentgelte

Teil II

Entgelte- und Leistungsverzeichnis für Verwaltung und Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen

1. Nutzungsentgelte für Verwaltung und Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen
2. Flugzeugenteisung
3. Check-in Counter

Teil III

Entgelte und Leistungsverzeichnis für die Abfertigung von Luftfahrzeugen und für sonstige Leistungen

1. Geschäftsbedingungen für Bodenverkehrsdienste
2. Abfertigungsentgelte
2.1. Abfertigungsentgelt für Passagierflugzeuge
2.2. Abfertigungsentgelt für Frachtflugzeuge
2.3. Sicherheitsmaßnahmen
2.4. Zuschläge für die Verlängerung der Öffnungszeiten (PPR)
3. Flugzeuginnenreinigung
4. Bewegen von Flugzeugen
5. Ver- und Entsorgung
6. Sonstige Leistungen

Teil I

1. Landeentgelte

- Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Landeentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Landeentgelte sind die Luftverkehrsgesellschaft, der Luftfahrzeughalter oder die Person, die das Luftfahrtzeug in Gebrauch hat.
- Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichnetem Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOW) und dessen Lärmklasse.
- Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen, die:

>> bis 1.000 kg MTOW

Annex 16 Chapter 6,10 um mind. 8 dB (A) unterschreiten	**4,50 EUR**
Annex 16 Chapter 8 entsprechend o. Grenzwerte von Chapter 6,10 um mind. 4 dB (A) unterschreiten	**5,50 EUR**
Annex 16 Chapter 6,10 entsprechend oder Non Annex 16	**7,10 EUR**

>> über 1.000 kg bis 1.200 kg MTOW

Annex 16 Chapter 6,10 um mind. 8 dB (A) unterschreiten	**5,70 EUR**
Annex 16 Chapter 8 entsprechend o. Grenzwerte von Chapter 6,10 um mind. 4 dB (A) unterschreiten	**6,70 EUR**
Annex 16 Chapter 6,10 entsprechend oder Non Annex 16	**8,80 EUR**

>> über 1.200 kg bis 1.400 kg MTOW

Annex 16 Chapter 6,10 um mind. 8 dB (A) unterschreiten	**9,00 EUR**
Annex 16 Chapter 8 entsprechend o. Grenzwerte von Chapter 6,10 um mind. 4 dB (A) unterschreiten	**11,00 EUR**
Annex 16 Chapter 6,10 entsprechend oder Non Annex 16	**14,00 EUR**

>> über 1.400 kg bis 2.000 kg MTOW

Annex 16 Chapter 6,10 um mind. 8 dB(A) unterschreiten	**14,00 EUR**
Annex 16 Chapter 8 entsprechend o. Grenzwerte von Chapter 6,10 um mind. 4 dB (A) unterschreiten	**16,00 EUR**
Annex 16 Chapter 6,10 entsprechend oder Non Annex 16	**21,00 EUR**

>> über 2.000 kg MTOW **(EUR je angefangene 1.000 kg MTOW)**

<u>für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge</u>

Annex 16 Chapter 3 entsprechend und in der jeweils gültigen Bonusliste enthalten sind	**6,50 EUR**
Annex 16 Chapter 3 entsprechend und nicht in der Bonusliste enthalten sind	**8,20 EUR**
Annex 16 Chapter 2 oder Non Annex 16 entsprechend	**15,00 EUR**

<u>für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart</u>

Annex 16 Chapter 3,5 entsprechend o. Grenzwerte von Chapter 6,10 mind. 8 dB (A) unterschreiten	**6,50 EUR**
Annex 16 Chapter 8 entsprechend o. Grenzwerte nach Chapter 6,10 um mind. 4 dB (A) unterschreiten	**8,20 EUR**
Annex 16 Chapter 6,10 oder Non Annex 16 entsprechend	**15,00 EUR**

- Ultraleichtflugzeuge **4,00 EUR**

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

- Ermäßigungen / Zuschläge

>> Die Landeentgelte bei Schulungs- und Einweisungsflügen können ermäßigt werden und werden auf Anfrage auf Basis der Anforderungen berechnet. Das Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten. Schulungsflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrtschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrtscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftpersonal notwendig sind.
Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischer Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen.

>> Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder angedrohter Gewaltanwendung ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

>> Die Landeentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

2. Passagierentgelte

- Die Luftfahrtzeughalter haben vor dem Start ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Passagierentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

- Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlicher Fluggäste.

- Das Passagierentgelt in dem Terminal beträgt:

>> sofern die Landung des Luftfahrzeugs auf einem innerhalb der EU gelegenen Flugplatz erfolgt **4,00 EUR**

>> sofern die Landung des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der EU gelegenen Flugplatz erfolgt **5,00 EUR**

- In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

- Die Passagierentgelte sind Entgelte im Sinne des 10 § Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetzes vorliegt.

3. Entgelte für Luftschiffe und Ballone

Werden nur auf besondere Anfrage abgefertigt.

4. Abstellentgelte

- Für jede Abstellung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Abstellentgelte ist die Luftverkehrsgesellschaft, der Luftfahrzeughalter oder die Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat.

- Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewichtes des Luftfahrzeugs bemessen.

- Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangene 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes **2,50 EUR**

- Für ein Abstellzeit von insgesamt höchstens 6 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

- Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinander folgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrtzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag zu gesonderten Bedingungen geschlossen werden.

- Das Abstellentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

NfL I-140/04 wird hiermit aufgehoben.

Parchim, 4.2.2005
Baltic Airport
Schwerin-Parchim GmbH

S c h m i d t

Schwerin, 25.5.2005
V 510-623-32
Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern

i . A . M u s i a l c z y k

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 72/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Schwerin-Parchim

Gültig ab: 1.3.2005

Inhaltsverzeichnis

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben
2. Meteorologische Angaben
3. Angaben über Flugbetriebsanlagen

II. Teil

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung
2. Benutzung mit Luftfahrzeugen
3. Betreten und Befahren
4. Sonstige Betätigung
5. Sicherheitsbestimmungen
6. Fundsachen
7. Verunreinigungen, Abwässer
8. Einwilligungen und Erlaubnisse
9. Zuwiderhandlungen
10. Erfüllungsort
11. Zustellungsbevollmächtigter

Anlage: Sicherheitsbestimmungen

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

Änderungen der Beschreibung werden in den "Nachrichten für Luftfahrer" bzw. im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) bekanntgegeben.

1. Allgemeine Angaben

1.1	Bezeichnung:	Flughafen Schwerin - Parchim ICAO: EDOP IATA: SZW
	Zweck des Flugplatzes:	Verkehrsflughafen für den nationalen und internationalen gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehr
1.2	Flughafenbezugspunkt: geographische Lage a) Koordinaten:	53° 25´ 37´´ N 11° 47´ 00´´ E
	b) Höhe:	51 m über NN (166 ft)
1.3	Lage:	1 NM W PARCHIM
1.4	Start- und Landebahn:	Richtung 064°/244°
1.5	Tragfähigkeit:	PCN 55 R/B/W/T
1.6	Betriebszeit (loc.) Sommer: Winter:	 08:00 - 20:00 Uhr Mon - Fri 08:00 - 20:00 Uhr Sat, Sun & Hol 09:00 - 18:00 Uhr
1.7	Flughafenunternehmer:	Baltic Airport Mecklenburg GmbH
1.8	Postanschrift:	Dammer Weg, 19370 Parchim
1.9	SITA:	SZW AP XH
1.10	Information Reisebüro Vorfelddienste Gebühren - Inkasso TWR OPS Verwaltung	Tel.: 0 38 71 / 607 - 0 Tel.: 0 38 71 / 607 - 80 Fax: 0 38 71 / 607 - 81 Tel.: 0 38 71 / 607 - 42 Fax: 0 38 71 / 607 - 56 Tel.: 0 38 71 / 607 - 10 Fax: 0 38 71 / 607 - 18 Tel.: 0 38 71 / 607 - 47 Fax: 0 38 71 / 607 - 50 Tel.: 0 38 71 / 607 - 60 Fax: 0 38 71 / 607 - 61 Tel.: 0 38 71 / 607 - 11 Fax: 0 38 71 / 607 - 70
1.11	Übernachtungsmöglichkeit:	Hotels in Parchim u. Spornitz über Info oder Reisebüro
1.12	Gaststättenbetrieb:	Imbiss
1.13	Gewerbliche Luftfahrtunternehmen/ Flugschulen:	FSB Airservice 0 38 71 / 444178 FLM Aviation 0 38 71 / 607-95 Salomo Flugzeugservice 0 38 71 / 443399
1.14	Sanitätsbereitschaft:	Krankenhaus Parchim Tel.: 0 38 71 / 370 Leitstelle Parchim Tel.: 0 38 71 / 212 498
1.15	Feuerlöschfahrzeuge und Geräte:	Kategorie 4, Kategorie 7 auf Anforderung
1.16	Verkehrsverbindungen:	B 191 Ludwigslust - Güstrow B 321 Pritzwalk - Schwerin A 24 Hamburg - Berlin A 24/ A241 Hamburg - Schwerin Berlin - Schwerin
1.17	öffentliche Verkehrsmittel:	nein

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

	Mietfahrzeuge:	Mietwagen, Taxi
1.18	Abfertigungsanlagen:	Abfertigungshalle, Transitraum, Check-In Schalter, Räume und Einrichtungen für die Pass- und Zollkontrolle
1.19	Tankeinrichtungen:	Mobile Tankfahrzeuge
	Treibstoffarten:	AVGAS 100 LL; JET A1
	Ölsorten:	W 80, W 100
1.20	Hallenraum für Luftfahrzeuge begrenzt vorhanden	
1.21	Schneeräumgeräte vorhanden	
1.22	Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit:	nein
2.	Meteorologische Angaben	
2.1	Vorherrschende Windrichtung:	W
2.2	Flughafenbezugstemperatur:	22,0 °C
3.	Angaben über die Flugbetriebsanlagen	
3.1	Klassifizierung des Flughafens:	ICAO, 4 E / 4 F
3.2	Start- und Landebahn des Flughafens	
	Bezeichnung:	06 / 24
	Ausmaße in m:	3000 x 55
	Decke:	Beton PCN 55 R/B/W/T
3.3	Notlandebahn:	TWY A, TWY C
3.4	Hubschrauberlandeplatz:	Vorfeld 2
3.5	Rollwege:	Rollweg A, B, C = 23 m breit / PCN 100 zzgl. beidseitig befestigter Schulter Rollweg F = 5.700 Kg Belag: Bitumen
3.6	Vorfeld:	Belag: Beton Vorfeld 1: 30.000 m² PCN 100 Vorfeld 2: 20.000 m² 5.700 Kg
3.7	Optische Bodenhilfen:	Rolleitlinien, Rollhinweisschilder Start- und Landebahnmittellinie, Schwelle Start- und Landebahnbezeichnung Start- und Landebahnbegrenzungslinien

3.8 Funktechnische Einrichtungen:

Flugfunk, Peiler	128,9 MHz
NDB 24	333,0 kHz
NDB 06	315,0 kHz
DME	117,5 MHz
ILS 24	108,7 MHz

3.9	IFR Verfahren:	gem. Luftfahrthandbuch (AIP) ILS 24; NDB/DME 06/24
3.10	Optische Ortungshilfe:	Flugplatzleuchtfeuer weiß/weiß auf dem TWR
3.11	Befeuerungseinrichtungen:	- Befeuerung VFR-Nacht - Start- und Landebahnbefeuerung 06/24 - Rollbahnbefeuerung - Instrumentenanflugbefeuerung 420/900 m - Papi-Gleitwinkelbefeuerung 06/24 - Hindernisbefeuerung

II. Teil

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1.1
Wer den Flughafen Schwerin - Parchim mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Flughafen-Benutzungs-Ordnung (FBO) und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

1.2
Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1
Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafen-Entgelteordnung festgelegten Entgelte mit Flugzeugen, Hubschraubern, Motorseglern und Luftschiffen gestattet. Im Übrigen wird auf die ergänzenden Bekanntmachungen im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) und den Nachrichten für Luftfahrer verwiesen.

2.2
Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgelteberechnung notwendig sind.

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Rollpläne gebunden, sofern sie nicht vom Fluglotsen oder dem Flugleiter andere Weisungen erhalten.

2.3 Rollen und Schleppen

2.3.1
Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2.3.2
Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden, grundsätzlich ist im Schritt-Tempo zu rollen.

2.3.3
Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder nach näherer Vereinbarung von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden. Der Führerstand eines Luftfahrzeuges soll mit einem Luftfahrzeugführer oder einem fachkundigen Befugten besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben.

2.4 Abfertigungsvorfeld

2.4.1
Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung - z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen - ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2.4.2
Abfertigungsplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Soweit erforderlich, werden die Luftfahrzeuge von dem Personal des Flughafenunternehmers eingewiesen.

2.5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)

Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, die Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge (Bodenverkehrsdienst) gegen Entgelt durchzuführen, sofern für den Einzelfall keine andere Regelung getroffen ist. In solchen Einzelfällen haben die Luftfahrzeughalter ihre Abfertigungsgeräte und Fahrzeuge an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen.

2.6 Abstellen und Unterstellen

2.6.1
Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als 6 Stunden auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf einer Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeuges auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder - wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt - selbst das Luftfahrzeug durch geschultes Personal dorthin verbringen.

2.6.2
Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2.6.3
Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.6.4
Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten.
Der Flughafenunternehmer kann eine Hallenordnung erlassen.

2.6.4.1
Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Kräne und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2.6.4.2
Das Hallentor darf nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür eingewiesen hat.

2.6.4.3
Luftfahrzeuge dürfen nicht in der Halle, sondern nur auf den vom Flughafenunternehmer zugewiesenen Waschplätzen gewaschen und abgesprüht werden.

2.6.4.4
Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle, hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten. Bei Ölwechsel sind unbedingt Ölauffangbehälter zu verwenden.

2.6.4.5 Der Platz vor dem Hallentor ist freizuhalten.

2.6.4.6
Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2.7 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben die Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen. Sie haben auf dem Flughafen und in seiner Nähe Geräuschbelästigungen, die durch Triebwerke der Luftfahrzeuge verursacht werden, auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken, insbesondere zumutbare Lärmschutzeinrichtungen zu verwenden.

2.8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2.9 Wartungsarbeiten

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen dürfen nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen durchgeführt werden.

2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2.10.1
Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das Gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2.10.2
Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft. Die Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes bleiben im Übrigen unberührt.

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge

3.1.1
Die Straßen und Plätze auf dem Flughafengelände sind grundsätzlich für den öffentlichen Verkehr nicht zugelassen. Die Straßenverkehrsordnung ist jedoch uneingeschränkt gültig, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3.1.2
Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.
Für das Betreten und Befahren der verschiedenen Bereiche des Flughafens sind die Anweisungen für die Sicherheit und das Betreten des Flughafenunternehmers verbindlich. Gesetzliche Regelungen bleiben hiervon unberührt. Der Flughafenunternehmer kann sich zur Durchsetzung des Hausrechtes der Unterstützung dafür geeigneter und zugelassener Unternehmen bedienen.

3.1.3
Wer auf dem Landweg Fracht, die auf dem Flughafen nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flughafen fortschafft, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer nach dessen näherer

Weisung über Flughafen und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3.2.1
Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist nicht gestattet. Ausnahmen kann der Flughafenunternehmer zur Erledigung bestimmter Aufgaben zulassen (3.3).
Werden Fahrzeuge auf dem Flughafengelände verwendet, so ist der Fahrzeughalter für die Verkehrssicherheit verantwortlich.
Das Abstellen oder Parken von Kraftfahrzeugen ist innerhalb des Flughafengeländes nicht erlaubt.

3.2.2
Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur auf dem Parkplatz aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur auf der vom Flughafenunternehmer zugewiesenen Fläche abgeladen oder aufgeladen werden.

3.2.3
Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge können auf Kosten und Gefahr des Fahrzeughalters entfernt werden.

3.2.4
Kleinfahrzeuge (z. B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3.2.5
Von Schadenersatzansprüchen aus dem Betrieb der nicht zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassenen Fahrzeuge hat der Eigentümer oder Halter dieser Fahrzeuge den Flughafenunternehmer freizustellen.

3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3.3.1 Allgemeines

3.3.1.1
Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers - und ggf. sonstiger Berechtigter - betreten oder befahren werden.

Zu den Anlagen gehören insbesondere:
- das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen),
- das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,
- die Luftfahrzeughalle,
- die Warteräume,
- die Gepäck- und Frachträume,
- die Garagen und Werkstätten,
- die Baustellen.

Satz 1 gilt entsprechend für Grundstücke und Anlagen außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes.

3.3.1.2
Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3.3.1.1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigen Gründen widerrufen.

3.3.1.3
Kraftfahrzeuge, die auf den in 3.3.1.1 genannten Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen:

Kraftfahrzeuge, die überwiegend auf dem Flughafengelände eingesetzt werden, sind vorzugsweise mit gelber Farbe (Farbton RAL 1007) zu kennzeichnen.

Kraftfahrzeuge, die nur gelegentlich auf dem Flughafengelände eingesetzt werden, haben die Warnblinkanlage einzuschalten.

3.3.1.4
Für Fahrzeuge, die auf von Luftfahrzeugen benutzten Flächen verkehren, ist durch den Kraftfahrzeughalter eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von mindestens 1 Mio. EURO je Schadensereignis abzuschließen.

3.3.1.5
Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden. Hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3.3.1.6
Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, BGS- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, nach vorheriger Benachrichtigung des Flughafenunternehmers, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren.

3.3.1.7
Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden. (Ausnahme Luft VG §29 Abs. 4)

3.3.2 Rollfeld

3.3.2.1
Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3.3.1.1 notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen des Lotsen oder des Flugleiters bewegen, hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten und sich über deren Bedeutung zu unterrichten.

3.3.2.2
Will ein Beauftragter der in Absatz 3.3.1.6 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er - außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers - die Vorschrift des Absatz 3.3.2.1 Satz 2 zu beachten.

3.3.2.3
Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, dass ihre Bewegungen von dem Lotsen oder dem Flugleiter gesehen werden können.

3.3.2.4
Bei eingeschränkten Sichtverhältnissen darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die

- in ständiger Sprechfunkverbindung mit dem Fluglotsen oder dem Flugleiter stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind oder
- von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Luftaufsicht Ausnahmen zulassen.

3.3.3 Vorfelder

3.3.3.1
Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3.3.3.2
Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrsregelungen verbindlich.

3.3.3.3
Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen

Fahrzeugen oder von Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3.4 Mitführen von Hunden

Hunde sind kurz an der Leine zu führen.

4. Sonstige Betätigung

4.1
Gewerbliche Betätigung ist nur auf Grund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die auch ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand haben kann, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen an Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen. Als gewerbliche Betätigung im Sinne dieser Vorschrift gilt nicht die Betätigung von Luftfahrzeughaltern in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer Luftfahrzeuge.

4.2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4.3 Lagerung

4.3.1
Gefährliche Güter im Sinne § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4.3.2
Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4.4 Bauarbeiten

Bauarbeiten auf dem Flughafengelände bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer abzugeben.

7. Verunreinigung, Abwässer

7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von den Verursachern zu beseitigen; anderenfalls kann der Flughafenunternehmer die Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

7.2 Abwässer

Soweit der Flughafenunternehmer nichts anderes bestimmt, darf in die Abwassereinläufe (Abwasserdolen) nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, dass Wasser durch Kraftstoffe, Flugbetriebsstoffe, Öl oder anderweitig verseucht ist, ist es nach besonderer Weisung des Flughafenunternehmers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen.

8. Einwilligung, Zulassungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungs-Ordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Zuwiderhandlungen

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungs-Ordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

10. Erfüllungsort

Erfüllungsort ist Parchim.

11. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz- oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

Die vorliegende Fassung der FBO mit Anlagen tritt am 01.03.2005 in Kraft.

NfL I-352/99 wird hiermit aufgehoben.

Parchim, 4.2.2005
Baltic Airport Mecklenburg GmbH

S c h m i d t
Geschäftsführer

Schwerin, 25.2.2005
Wirtschaftsministerium
Mecklenburg-Vorpommern

i . A . M u s i a l c z y k

Anlage zu Teil II

- Sicherheitsbestimmungen - Flughafen-Benutzungs-Ordnung Flughafen Schwerin - Parchim

1. Umgang mit Kraftstoffen

1.1
Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt werden.

1.2
Luftfahrzeuge dürfen nicht in den Hallen oder anderen umschlossenen Räumen betankt oder enttankt werden. Be- und Enttankungen sind nur durch flughafeneigenes Personal an den dafür eingerichteten flughafeneigenen Tankanlagen zulässig. Selbsttankungen sind nur mit schriftlicher Zustimmung des Flughafenunternehmers gestattet. Auf dem Flughafen dürfen nur die in Teil 1 Nr. 1.17 der FBO aufgeführten Treibstoffarten be- und enttankt werden. Muss ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies mit ausdrücklicher Genehmigung des Flugplatzhalters und nur mit besonderem Feuerschutz zulässig.

1.3
Wird ein Flugzeug be- oder enttankt, so muss es mit den ange-

schlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrostatisch leitend verbunden sein.
Die Kraftstoffversorgungseinrichtung muss zur Ableitung einer elektrischen Ladung geerdet sein, soweit sich nicht durch unmittelbaren Kontakt mit dem Boden ein Erdübergangswiderstand von weniger als 10 Ohm ergibt.

1.4
Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrtzeuges dürfen in einem Sicherheitsabstand von 6 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-/Luft-Gemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendige Schaltung und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart.
Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0° C erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 600 l/min. auf 20 m.

1.5
Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Abs. 1.4. unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden. Der Flughafenunternehmer (Stationsleitung) ist unverzüglich zu benachrichtigen.

1.6
Kraftstoffversorgungsfahrzeuge und -einrichtungen müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1
Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2.2
Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur an den von dem Flughafenunternehmer bestimmten Stellen vorgenommen werden.

2.3
Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2.4
Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge unmittelbar vor dem Anlassen der Triebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen.

2.5
Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Person besetzt ist.

2.6
Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anlässt oder während ihres Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, dass die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7
Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidbar ist.

2.8
Ein- und Aussteigen von Passagieren sowie Be- und Entladen der Luftfahrzeuge bei laufenden Triebwerken ist untersagt.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer, Schweißarbeiten

3.1
Auf den Vorfeldern, in der Luftfahrzeughalle und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten.
Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

3.2
Mit Schweiß- oder sonstigen feuergefährlichen Arbeiten außerhalb dafür zugelassener Örtlichkeiten darf erst begonnen werden, wenn ein Erlaubnisschein über feuergefährliche Arbeiten durch die Feuerwehr erteilt worden ist. Die in dem Erlaubnisschein angeordneten Sicherheitsvorkehrungen sind jederzeit einzuhalten. Über diese Sicherheitsvorkehrungen haben sich die ausführenden Personen vor Arbeitsaufnahme zu informieren. Die Beendigung der Arbeiten ist der Flughafen-Feuerwehr mitzuteilen.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf dem Vorfeld sowie in der Luftfahrzeughalle und Werkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen - wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfer - ausgerüstet sein, die das Austreten brennbarer Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in der Halle und Werkstätten

5.1
Luftfahrzeuge dürfen in der Halle und in Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden.
Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5.2
Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (z.B. Lacke usw.) dürfen in der Halle und in den Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet sind.

5.3
Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in Behälter außerhalb der Halle zu entleeren.

6. Aufbewahren von Material, Geräten und Abfällen

6.1
Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, dass keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6.2
Schmieröle innerhalb oder in der Nähe der Luftfahrzeughalle oder von Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

6.3
Leere Kraftstoff- und Schmierstoffbehälter sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in der Halle und in Werkstätten gelagert werden.

6.4
Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes

Putzmaterial usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, dass eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7.1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

- die Feuermelder zu betätigen und außerdem
- die Flughafenfeuerwehr, Telefon-Nr. 112, zu benachrichtigen (Feuerwehrnotruf).

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2
Bei Tod oder Verletzungen von Personen ist sofort die Feuerwehr, Telefon-Nr. 112, zu benachrichtigen.

7.3
Im Übrigen gilt der Alarmplan des Flughafens Schwerin-Parchim in seiner jeweils gültigen Fassung.

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 73/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Festsetzung und Anpassung Regulierter Flughafenentgelte zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Arbeit (BWA) und der Flughafen Hamburg GmbH (FHG)

Zwischen

der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Wirtschaft und Arbeit, diese wiederum vertreten durch Herrn Wulf H. Okun, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg - nachfolgend kurz "BWA" genannt -

und

der Flughafen Hamburg GmbH, vertreten durch ihre Geschäftsführer, Herrn Werner Hauschild und Herrn Michael Eggenschwiler, Flughafenstraße 1 - 3, 22335 Hamburg - nachfolgend kurz "FHG" genannt -

wird Folgendes vereinbart:

PRÄAMBEL

Die für die Benutzung des Flughafens Hamburg erhobenen Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen bedürfen nach § 43 Abs. 1 LuftVZO der Genehmigung. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Flughafen Hamburg ist die Wirtschaftsbehörde. In diesem Vertrag wird die Festsetzung sowie die Fortschreibung der während der Vertragslaufzeit erhobenen Regulierten Flughafenentgelte genehmigt. Ziel dieses Vertrages ist es insbesondere, mit Hilfe der festen Vereinbarung einer (durchschnittlichen) Obergrenze für Flughafenentgelte eine Flexibilität für den Flughafenunternehmer bei der Preisgestaltung zu schaffen, ohne die hoheitliche Missbrauchskontrolle aufzugeben. Darüber hinaus soll sowohl für den Flughafenunternehmer als auch für die Flughafenbenutzer durch eine während der Vertragslaufzeit verlässliche Fortschreibung der (durchschnittlichen) Höhe der Regulierten Flughafenentgelte zusätzliche wirtschaftliche Sicherheit geschaffen und gleichzeitig die hohen Service- und Umweltstandards am Flughafen Hamburg aufrechterhalten bzw. noch verbessert werden.

§ 1

Begriffsbestimmungen

1.1 "Regulierte Flughafenentgelte" im Sinne dieses Vertrages sind alle für den Flughafen Hamburg erhobenen Entgelte, die nach § 43 LuftVZO der Genehmigung durch die zuständige Luftverkehrsbehörde bedürfen.

1.2 "Regulierungsperiode" bezeichnet den Zeitraum, für welchen dieser Vertrag die Höhe der Regulierten Flughafenentgelte regelt, ohne dass es weiterer Genehmigungen nach § 43 LuftVZO bedarf.

1.3 "Entgeltjahr" im Sinne dieses Vertrages ist der Zeitraum von 12 Kalendermonaten, für welchen die Höhe der Flughafenentgelte berechnet und nach Maßgabe des § 3 die geltende Obergrenze verbindlich festgelegt wird. Das erste Entgeltjahr ist das Jahr 2005. Die folgenden Entgeltjahre beginnen entsprechend jeweils zum 1. Januar des jeweiligen Jahres und enden zum 31. Dezember desselben Jahres. Die Entgeltjahre werden mit ihrem jeweils maßgeblichen Kalenderjahr bezeichnet (z.B. "Entgeltjahr 2005").

1.4 "Fluggast" im Sinne dieses Vertrages ist jeder am Flughafen Hamburg ankommende oder abfliegende Fluggast. Ankunft und Abflug werden auch bei Fluggästen im Transitverkehr einzeln berechnet.

1.5 "Referenzquotient" (abgekürzt "RQ") im Sinne dieses Vertrages bezeichnet die Höhe des durchschnittlichen Entgelts je Fluggast innerhalb eines Entgeltjahres. Der für das jeweilige Entgeltjahr geltende Referenzquotient wird durch Angabe des geltenden Kalenderjahres bezeichnet (z.B. "Referenzquotient 2005" oder "RQ2005"). Die Festlegung des Referenzquotienten 2005 ergibt sich aus § 2 Abs. 2.2.

1.6 "Obergrenze" im Sinne dieses Vertrages ist die Summe der Fluggäste in einem Entgeltjahr multipliziert mit dem für dieses Entgeltjahr geltenden Referenzquotienten.

§ 2

Genehmigung der Regulierten Flughafenentgelte

2.1
Das Gesamtaufkommen aller Regulierten Flughafenentgelte darf die kumulierten Obergrenzen in der Regulierungsperiode nicht überschreiten. Die FHG ist nicht verpflichtet, die Obergrenze für das jeweilige Entgeltjahr auszuschöpfen. Innerhalb eines Entgeltjahres kann die FHG einzelne Regulierte Flughafenentgelte herauf- oder herabsetzen. Die FHG wird der Wirtschaftsbehörde die Aufstellungen der für den Flughafen Hamburg geplanten Regulierten Flughafenentgelte mindestens zwei Monate vor deren Inkrafttreten zur Kenntnisnahme zuleiten. Die FHG wird die Luftfahrtunternehmen vor einer Änderung der Regulierten Flughafenentgelte gemäß den jeweils geltenden Regelungen der ICAO (International Civil Aviation Organization) beteiligen. Änderungen der Regulierten Flughafenentgelte werden von der Wirtschaftsbehörde rechtzeitig vor deren Inkrafttreten in den "Nachrichten für Luftfahrer" veröffentlicht.

2.2
Die Parteien legen den für das Entgeltjahr 2005 geltenden Referenzquotienten wie folgt fest:

RQ2005 = 7,11 EUR

2.3
Der Referenzquotient ändert sich innerhalb der Regulierungsperiode jährlich mit Wirkung zum Beginn des nachfolgenden Entgeltjahres, erstmals jedoch für das Entgeltjahr 2006, ohne

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

dass es weiterer Genehmigungen nach § 43 LuftVZO bedarf. Abhängig von der Entwicklung der Anzahl der Fluggäste berechnet sich die Anpassung des Referenzquotienten dabei wie folgt:

2.3.1
Steigt die Anzahl der Fluggäste im Jahr vor dem Entgeltjahr [n], für welches der geänderte Referenzquotient gelten soll, im Vergleich zu dem davor liegenden Entgeltjahr [n-2] um mehr als 3,0 % (Fluggastwachstum "PWn-1"> 3,0 %), gilt Folgendes: Der bisher geltende Referenzquotient wird um den Prozentsatz angepasst, welcher der prozentualen Veränderung des vom Statistischen Bundesamt in Wiesbaden ermittelten und veröffentlichten Verbraucherpreisindex für Deutschland (VPI) vermindert um 2 Prozentpunkte und vermindert um die Hälfte des von 3,0 % abweichende Fluggastwachstums entspricht. Maßgeblich für die Bestimmung des VPI ist dabei die durchschnittliche prozentuale Veränderung des Preisindex aus den Veröffentlichungen der letzten 12 Kalendermonate vor der jeweiligen Änderung des Referenzquotienten. Der Referenzquotient für das Entgeltjahr 2006 berechnet sich für diesen Fall wie folgt:

$$RQ_{2006} = RQ_{2005} * [1 + VPI_{2005} - 2{,}0\% - (PW_{2005} - 3{,}0\%) \times 0{,}5]$$

VPI = Verbraucherpreisindex für Deutschland
PW = Fluggastwachstum zum Vorjahr in Prozentpunkten

2.3.2
Steigt die Anzahl der Fluggäste im Jahr vor dem Entgeltjahr [n], für welches der geänderte Referenzquotient gelten soll, im Vergleich zu dem davor liegenden Entgeltjahr [n-2] um bis zu 3,0 % (Fluggastwachstum 0,0% <= "PWn-1" <= 3,0 %), gilt Folgendes: Der bisher geltende Referenzquotient wird um den Prozentsatz angepasst, welcher der prozentualen Veränderung des vom Statistischen Bundesamt in Wiesbaden ermittelten und veröffentlichten Verbraucherpreisindex für Deutschland (VPI) vermindert um 2 Prozentpunkte entspricht. Maßgeblich für die Bestimmung des VPI ist dabei die durchschnittliche prozentuale Veränderung des Preisindex aus den Veröffentlichungen der letzten 12 Kalendermonate vor der jeweiligen Änderung des Referenzquotienten. Der Referenzquotient für das Entgeltjahr 2006 berechnet sich für diesen Fall wie folgt:

$$RQ_{2006} = RQ_{2005} * [1 + VPI_{2005} - 2{,}0\%]$$

VPI = Verbraucherpreisindex für Deutschland in Prozentpunkten

2.3.3
Sinkt die Anzahl der Fluggäste im Jahr vor dem Entgeltjahr [n], für welches der geänderte Referenzquotient gelten soll, im Vergleich zu dem davor liegenden Entgeltjahr [n-2] (Fluggastwachstum "PWn-1"< 0,0 %), gilt Folgendes: Der bisher geltende Referenzquotient wird um den Prozentsatz angepasst, welcher der prozentualen Veränderung des vom Statistischen Bundesamt in Wiesbaden ermittelten und veröffentlichten Verbraucherpreisindex für Deutschland (VPI) vermindert um 2 Prozentpunkte und erhöht um die Hälfte des Fluggastrückgangs entspricht. Maßgeblich für die Bestimmung des VPI ist dabei die durchschnittliche prozentuale Veränderung des Preisindex aus den Veröffentlichungen der letzten 12 Kalendermonate vor der jeweiligen Änderung des Referenzquotienten. Der Referenzquotient für das Entgeltjahr 2006 berechnet sich für diesen Fall wie folgt:

$$RQ_{2006} = RQ_{2005} * [1 + VPI_{2005} - 2{,}0\% - (PW_{2005} \times 0{,}5)]$$

VPI = Verbraucherpreisindex für Deutschland

PW = Fluggastwachstum zum Vorjahr in Prozentpunkten

§ 3

Gestaltung der Entgelte

3.1
Die FHG ist verpflichtet, die Regulierten Flughafenentgelte innerhalb der Obergrenze im Einklang mit allen geltenden kartell- und wettbewerbsrechtlichen Vorgaben zu gestalten. Insbesondere unzulässig ist eine Ausnutzung der relativen Monopolstellung des Flughafenbetriebes zulasten einzelner Benutzer oder Benutzergruppen.

3.2
Die FHG ist verpflichtet, über differenzierte Entgelte effektive Anreize zu leiseren Flugzeugen zu schaffen. Der technische Fortschritt zu umweltfreundlicheren Typen soll durch die Entgeltpolitik gefördert werden, insbesondere die Lärmbelastung in der Nacht soll dauerhaft reduziert werden. Die Umweltbelastung wird auf geeignete Weise (z.B. Fluglärmreport der FHG) dokumentiert. Die Fluglärmkommission, die Luftfahrtunternehmen und die Allgemeine Luftfahrt werden konsultiert.

§ 4

Nachweispflichten, Sanktionen

4.1
Die FHG hat der BWA jährlich jeweils zum 30. Juni, erstmals jedoch zum 30. Juni 2006 in geeigneter Weise nachzuweisen, ob und in welcher Höhe das Gesamtaufkommen aller Regulierten Flughafenentgelte die kumulierten Obergrenzen der abgelaufenen Entgeltjahre der Regulierungsperiode überschreitet.

4.2
Die FHG ist verpflichtet, mögliche Überschreitungen der sich aus diesem Vertrag ergebenden Obergrenze einzelner Entgeltjahre spätestens zum 30.06.2010 an die Luftfahrtunternehmen auszuschütten. Die FHG ist in diesem Zusammenhang während der gesamten Regulierungsperiode berechtigt, Überschreitungen der Obergrenze eines einzelnen Entgeltjahres mit Unterschreitungen eines anderen einzelnen nicht notwendig aufeinander folgenden Entgeltjahres zu verrechnen und damit zur Verstetigung der Entgelte beizutragen.

4.3
Stellt die BWA eine unangemessene Überschreitung der Obergrenze fest, so ist sie gehalten, im Price Cap Review Board eine Diskussion über eine Anpassung der Flughafenentgelte anzuregen.

4.4
Im Falle einer Auszahlung von Überschreitungsbeträgen werden keine Einzelbeträge unter **EUR 100,00** ausgezahlt.

4.5
Die FHG wird der BWA jährlich in geeigneter Weise nachweisen, dass die in den Entgeltgruppen (i) Starten und Landen, (ii) Abstellen von Luftfahrzeugen sowie (iii) Benutzung von Fluggasteinrichtungen eingenommenen Regulierten Flughafenentgelte in Summe in angemessenem Verhältnis zu den Kosten stehen. Darüber hinaus wird die FHG die auf die einzelnen Bereiche entfallenden Kosten ausweisen.

§ 5

Anpassung in Sonderfällen

Haben sich die rechtlichen oder wirtschaftlichen Verhältnisse, die für die Festsetzung und Fortschreibung des Referenzquotienten maßgebend gewesen sind, seit Abschluss dieses Vertrages so wesentlich geändert, dass einer Vertragspartei das Festhalten an der ursprünglichen vertraglichen Regelung nicht zuzumuten ist, so kann diese Vertragspartei eine Anpassung des Vertragsinhalts an die geänderten Verhältnisse verlangen oder, sofern eine Anpassung nicht möglich oder einer der

Vertragsparteien nicht zuzumuten ist, den Vertrag kündigen.
Unvorhergesehene, exogen verursachte Kosten, wie z. B. Auflagen aus dem Luftsicherheitsgesetz oder Versicherungsaufwendungen, sind dabei nur dann nicht durch den vereinbarten Referenzquotienten gedeckt, sofern die mit der jeweiligen Maßnahme verbundenen Kosten über einem jährlichen Schwellenwert von **EUR 175.000** liegen. Darüber hinausgehende Aufwendungen werden sich Luftverkehrsgesellschaften und FHG in einem angemessenen Verhältnis, unter Berücksichtigung der Risikozuordnung sowie der Maßgabe, dass die Kosten seitens der FHG transparent und nachvollziehbar dargelegt werden, teilen. Die Parteien sagen sich wechselseitig Unterstützung bei der Abwehr solcher exogen verursachten Kosten zu.
Im Falle einer flughafenentgeltbezogenen Einigung zu den Einnahmen der FHG aus weiteren "Gestattungsentgelten", sind diese bislang nicht im Referenzquotienten enthalten.

§ 6

Servicestandards

6.1
Die FHG ist verpflichtet, eine angemessene, nutzungs- und passagierfreundliche Servicequalität am Flughafen Hamburg zu gewährleisten.

6.2
Zur Ermittlung und Sicherstellung der Servicequalität am Flughafen Hamburg hat die FHG ein Qualitätssicherungssystem zur Messung des Servicestandards im gesamten Flughafensystem nach Maßgabe der folgenden Regelungen eingesetzt. In diesem Zusammenhang ist die FHG verpflichtet,

- regelmäßig und laufend Fluggastbefragungen durchzuführen. Einzelheiten hinsichtlich der Durchführung und Methodik müssen den in der **Anlage 1** niedergelegten Grundsätzen entsprechen;
- regelmäßige Erhebungen über Serviceindikatoren durchzuführen, insbesondere hinsichtlich eines ausreichenden Standards in bezug auf Abstellflächen und Parkpositionen, Terminalflächen und -einrichtungen, Gepäckbeförderung und Flughafenerreichbarkeit;
- ein Konsultationssystem zu betreiben, über das Vertreter der Luftfahrtunternehmen und andere Nutzer des Flughafens einwirken können.

§ 7

Price Cap Review Board

7.1
Bei der FHG ist ein "Price Cap Review Board" eingerichtet. Das Price Cap Review Board setzt sich zusammen aus von der Wirtschaftsbehörde, der FHG, den Luftfahrtunternehmen und der Allgemeinen Luftfahrt entsandten Mitgliedern. Die Luftfahrtunternehmen und die Allgemeine Luftfahrt werden dabei durch ihre Verbände BARIG, ADL und AOPA vertreten.

7.2
Das Price Cap Review Board soll über die geplanten Entgeltanpassungen, das von der FHG prognostizierte Verkehrsaufkommen sowie die Wirkweise der Price Cap Regulierung informiert werden und auf der Grundlage dieser Informationen die Wirtschaftsbehörde sowie die FHG im Hinblick auf den Vollzug dieses Vertrages beraten. Hierzu kommt das Price Cap Review Board grundsätzlich einmal jährlich - im Bedarfsfall auch häufiger - bei der FHG zusammen. Die FHG sorgt hierbei durch die Zurverfügungstellung der erforderlichen Zahlen und Daten (Prognosedaten, Plan/Ist-Vergleiche zzgl. Mengen, Produktivitäts-, Entgelt- und Investitionsentwicklung) dafür, dass das Price Cap Review Board sachgerecht informiert wird. Über jeweils geplante Änderungen der Regulierten Entgelte bzw. Festlegungen/Anpassungen des Referenzquotienten wird das Price Cap Review Board rechtzeitig - in der Regel zwei Monate vor deren Inkrafttreten - informiert. In diesem Zusammenhang wird die FHG auch die geplanten Anpassungen aus ihrer Sicht wirtschaftlich begründen.

7.3
Die Wirtschaftsbehörde bestimmt eines der von ihr entsandten Mitglieder zum Vorsitzenden des Price Cap Review Boards. Der Vorsitzende bestimmt Zeitpunkt und Ort der Sitzungen des Price Cap Review Boards und setzt nach Rücksprache mit den Mitgliedern eine Tagesordnung fest. Die Geschäftsführung des Price Cap Review Boards liegt bei der FHG.

§ 8

Laufzeit, Kündigung

8.1
Dieser Vertrag gilt für die Regulierungsperiode vom 1. Januar 2005 bis einschließlich 31. Dezember 2009 und schließt damit an den für Periode vom 1. Januar 2000 bis 31. Dezember 2004 an, den er ab dem 1. Januar 2005 ersetzt. Die Parteien werden spätestens 1 Jahr vor Ablauf der Regulierungsperiode erörtern, ob eine Fortsetzung der Entgeltregulierung nach Maßgabe des in diesem Vertrag vereinbarten Modells beabsichtigt und rechtlich möglich ist. Ggf. werden die Parteien ausreichend vor Ablauf der Regulierungsperiode einen Anschlussvertrag schließen. Kommt es nicht zum Abschluss eines Anschlussvertrages, ist die FHG verpflichtet, für die ab dem 1. Januar 2010 geltenden Regulierten Flughafenentgelte ausreichend früh einen Antrag auf Genehmigung der Entgelte nach § 43 LuftVZO zu stellen.

8.2
Eine ordentliche Kündigung dieses Vertrages innerhalb der Regulierungsperiode ist ausgeschlossen. Unberührt hiervon bleiben die Kündigungsrechte aus § 5 sowie aus § 10.2. Auch darüber hinaus haben beide Parteien das Recht, den Vertrag aus wichtigem Grund zu kündigen.

§ 9

Künftige Rechtsänderungen

Bei künftigen Rechtsänderungen, die bei Vertragsschluss nicht oder nur teilweise bekannt waren bzw. später mit teilweise anderen Inhalten ergehen und die den Regelungen dieses Vertrages entgegenstehen, gilt § 10.2 dieses Vertrages.

§ 10

Schlussbestimmungen

10.1
Die Parteien stehen wechselseitig dafür ein, dass ihre Pflichten aus diesem Vertrag von allen ihren Sonder- und/oder Gesamtrechtsnachfolgern übernommen werden und dass sich diese in gleicher Weise in bezug auf weitere Nachfolger verpflichten.

10.2
Sollten einzelne oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages nichtig sein oder werden, so berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen Vertragsbestimmungen. Die Parteien sind verpflichtet, eine nichtige Bestimmung unverzüglich durch eine andere wirksame und rechtmäßige Bestimmung zu ersetzen, die der nichtigen Regelung wirtschaftlich und rechtlich entspricht oder am nächsten kommt bzw. den Vertragsinhalt unter Berücksichtigung dieser Maßgabe anzupassen. Eine solche Ersetzungspflicht der Parteien gilt in gleicher Weise, wenn die Vereinbarung insgesamt nichtig ist oder aufgrund eines Rechtsbehelfs von Dritten oder einer Vertragspartei durch ein Gericht aufgehoben oder von einer Vertragspartei aufgrund einer außerordentlichen Kündigung vorzeitig beendet wird. Im übrigen gilt § 60 Hmbg VwVfG.

10.3
Dieser Vertrag ersetzt ab dem 1.1.2005 den Vertrag vom 7.4. /

3.5.2000.

NfL I-293/00 wird hiermit aufgehoben.

Hamburg, 24.12.2004
Flughafen Hamburg GmbH

E g g e n s c h w i l e r

Hamburg, 28.1.2005
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Amt Häfen, Dienstleistungen und Wirtschaftsinfrastruktur
Luftverkehr

i . A . O k u n

Anlage 1

Servicestandards

Servicestandards, Berichts- und Konsultationspflichten

1.
Zur Ermittlung und Sicherstellung einer angemessenen, nutzungs- und passagierfreundlichen Servicequalität: wird FHG ein Qualitätssicherungssystem zur Messung der Servicestandards auf dem Hamburger Flughafen im Sinne der folgenden Ziffern aufbauen und einsetzen. Das System ist im Laufe der Zeit den sich wandelnden Anforderungen an den Flughafen und den sich ändernden Bedürfnissen der Nutzer des Flughafens, wie insbesondere Passagiere, Luftfahrtunternehmen und Spediteure anzupassen. Die FHG wird beim Betrieb des Flughafens sicherstellen, dass der Servicestandard nicht unterschritten, sondern im Laufe der Zeit möglichst erhöht wird. Es sollen die Servicestandards vergleichbarer europäischer Flughäfen angestrebt, aufrechterhalten bzw. unter Wahrung eines angemessenen Kostenrahmens noch verbessert werden.

2. Die FHG ist verpflichtet:

- regelmäßig und laufend, mindestens jedoch alle 12 Monate gerechnet ab dem 1. Januar 2005, **Fluggastbefragungen** nach den in Anlage A niedergelegten Grundsätzen durchzuführen;
- regelmäßige Erhebungen über **Serviceindikatoren** durchzuführen, insbesondere hinsichtlich eines ausreichenden Standards in bezug auf Abstellflächen, Terminalflächen und -einrichtungen, Gepäckbeförderung und Flughafenerreichbarkeit. Die Festlegung der Serviceindikatoren sowie Inhalt, Verfahren und Auswertung dieser Erhebungen müssen den in der Anlage B niedergelegten Grundsätzen entsprechen; der Luftfahrtunternehmen und andere Nutzer des Flughafens einwirken können. Das Konsultationssystem muss den in Anlage C niedergelegten Grundsätzen entsprechen.

3.
Die Wirtschaftsbehörde hat das Recht zur Prüfung der Flughafeneinrichtungen und der Einhaltung der festgelegten Servicestandards. Die FHG wird die Wirtschaftsbehörde bei allen Anfragen unterstützen, ihr Auskunft erteilen und ihr Zugang zu den begehrten Informationen gewähren. Dadurch dürfen keine unzumutbaren Störungen des Betriebes auftreten.

4.
Die FHG ist verpflichtet, der Wirtschaftsbehörde jährlich über die Ergebnisse der Fluggastbefragungen, die Erhebungen über Serviceindikatoren und die Konsultationen zu berichten **(Servicebericht)**. Der Servicebericht ist jeweils innerhalb von 6 Wochen nach Abschluss des jeweiligen Berichtszeitraumes vorzulegen.

Anlage A zur Anlage 1

Fluggastbefragungen

1. Grundsätze für die Durchführung von Fluggastbefragungen

Die FHG ist zur regelmäßigen Durchführung repräsentativer Fluggastumfragen verpflichtet, die sich sowohl auf die Ankunft als auch den Abflug beziehen. Die Zahl der zu befragenden Passagiere orientiert sich am Luftverkehrsaufkommen des Flughafens Hamburg. Die Präzisierung der Verfahrens- und der Befragungsinhalte erfolgt nach Abstimmung mit der Wirtschaftsbehörde in Zusammenarbeit mit einem von der FHG auszuwählenden Markt- und Meinungsforschungsinstitut.

Anlage B zur Anlage 1

Serviceindikatoren

Die FHG wird in Ergänzung zu den durch die ICAO beschriebenen Standards und Anforderungen an Flughäfen Serviceindikatoren festlegen und ermitteln. Ziel ist die quantitative Messung der am Flughafen Hamburg vorhandenen Servicestandards. Den Parteien ist dabei bewusst, dass die landseitige Anbindung/Erreichbarkeit des Flughafens nur begrenzt durch die FHG beeinflussbar ist.

Folgende Kategorien sollen hierbei im Hinblick auf die Festlegung von Indikatoren überprüft werden:

1. Landseitige Anbindung/Erreichbarkeit

2. Terminal

- Flächen/Infrastrukturen
- Passagierfluss/Steuerung
- Verfügbarkeit von Terminaltransportsystemen
- Gepäckbeförderung

3. Luftseitige Anbindung

- Abstellflächen
- Parkpositionen

Anlage C zur Anlage 1

Konsultationssystem

Die FHG wird zur Sicherstellung eines effektiven und nutzungsfreundlichen Flughafenbetriebs ein Konsultationssystem installieren. Das Konsultationssystem besteht aus den unten genannten Beiräten. Die Kosten der Teilnahme trägt jeder Teilnehmer selbst. Tagungsort ist Hamburg.

1. Nutzerkonferenz
Die Nutzerkonferenz wird von der FHG einberufen und geleitet. Ziel dieses Gremiums ist die Diskussion genereller Probleme bei der Durchführung des Flughafenbetriebes sowie die Information der Teilnehmer über geplante relevante Maßnahmen bei der Entwicklung des Flughafens. Dem Gremium gehören Vertreter der FHG, der am Flughafen tätigen Luftfahrtunternehmen und der sonstigen relevanten Dienstleister an. Das Gremium wird jährlich einmal einberufen. Die Entscheidungen haben empfehlenden Charakter.

2. Nachbarschaftsbeirat
Der Nachbarschaftsbeirat wird von der FHG einberufen und geleitet. Ziel dieses Gremiums ist der Dialog mit den Anwohnern, den Medien, den Interessenverbänden und der allgemeinen Öffentlichkeit über die gegenwärtige Situation und künftige Maßnahmen am Flughafen. Die Entscheidungen haben empfehlenden Charakter.

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 74/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Flughafenentgelt für den Flughafen Hamburg, gültig ab 1. April 2005

Inhaltsverzeichnis

Teil I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)

Teil II Allgemeine Bedingungen

Teil III Flughafenentgeltordnung

1 Lande- und Startentgelte
2 Passagierentgelt
3 Terminalentgelt GAT
4 Positionsentgelt
5 Unterstellentgelt
6 Rabatte

Teil I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)

1.1
Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Geräten benutzt, ihn betritt, befährt oder in sonstiger Weise nutzt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

2.1.1
Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte gestattet. Darüber hinaus wird auf die Zahlungsbedingungen des Flughafens in ihrer jeweiligen Fassung hingewiesen (vgl. Anlage 6). Die in der Genehmigung zum Betrieb des Flughafens geregelten Benutzungsbeschränkungen, die im Luftfahrthandbuch Deutschland nebst Karten in ihrer jeweils gültigen Fassung veröffentlicht werden, sind zu beachten.

2.1.3
Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.

8.2
Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

Teil II Allgemeine Bedingungen

1
Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande- bzw. Startentgelte und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

2 Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner

die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Codes / Flugnummern der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),

der Luftfahrzeughalter,

die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

3
Die Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Gestellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer auch in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nachträglich entrichtet werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 3 % über dem jeweiligen Basiszinssatz, mindestens jedoch 8%, berechnen.

4
Die Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerbar und pflichtig sind.

Teil III Flughafenentgeltordnung

1 <u>Lande- und Startentgelte</u>

1.1
Für jede Landung und jeden Start innerhalb definierter Zeiten auf dem Flughafen Hamburg ist ein Entgelt (Lande- bzw. Startentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.2
Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

1.3
Die Lande- und Startentgelte bemessen sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM). Das MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

1.4
Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Lande- und Startentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen für:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

	EUR pro Landung und pro Start
Strahlturbinen-Luftfahrzeuge je angefangene 1.000 kg MTOM	**3,00**
Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart bis 1.200 kg MTOM	
ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Wert ein LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	**5,50**
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	**8,00**
ohne Zul. nach Anh. 16 od. LSL	**24,00**
über 1.200 kg bis 2.000 kg MTOM	
ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	**10,00**
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	**14,50**
ohne Zul. nach Anh. 16 oder LSL	**43,50**
über 2.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	**3,00**

*entsprechend der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen in der jeweils gültigen Fassung (derzeit geltende Fassung vom 16.08.1976 (NfL I-371/76)).

1.5
Pro Landung und pro Start wird für Maschinen über 2t MTOM ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Lärmklassen ergeben sich nach in Hamburg gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp und -serie. Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Meßergebnisse für den Flughafen Hamburg vorliegen.

Lärmklassen						
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	**13,00 €**	**27,00 €**	**55,00 €**	**160,00 €**	**421,00 €**	**1.350,00 €**
AC69	AT722	A3181	A300F	A3006	A3004	AN12
AC6T	AT725	A3191	A3202	A3102	A3302	B7073
AC70	BA31	AJ25	A3211	A3103	A3303	B7272
AT42	BA461	AJ25	A3212	A3201	AN26	B727F
AT422	BE55	AN2	B7373	A3402	B7271	B7472
AT423	BE58	B7376	B7375	A3403	B747S	B7473
AT424	BE60	BA462	B7377	B7374	DC93	BA115
AT425	BN2	BA463	B7378	B7474	DC94	C141
ATP	C172	BBJ	B7572	B7573	FK28	DC103
BA41	C182	BJ40	B757F	B7673	LR24	DC86
BE02	C406	C337	BE40	B7772	MD81	IL62
BE10	C525	C340	BH06	C130	MD82	IL76
BE20	CJ1	C551	DA20	DC101	MD83	IL86
BE30	CJ2	C560	DA21	DC3	MD88	TU34
BE33	CRJ7	C650	DA50	DC92	TU54	YK42
BE3B	D328J	CV44	FK10	DC95	YK40	AN4R
BE90	E121	CV58	FK27	G2	B7372	
BE99	E145	DA90	HS74	G3		
C210	F2TH	FK70	ND16	MD87		
C303	G5	G4	P180			
C401	JU52	H25B				
C404	L410	HS25				
C414	LR31	L188				
C421	LR35	L382				
C425	MU2	LR55				
C441	ND26	PA32				
C500	PA31	PA60				
C501	S601	RJ1				
C550	SF34	RJ7				
C56X		RJ8				
C750						
CL60						
CL601						
CL604						
CN35						
CRJ						
D228						
D328						
DA10						

Lärmklassen						
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	**13,00 €**	**27,00 €**	**55,00 €**	**160,00 €**	**421,00 €**	**1.350,00 €**
DA22						
DH81						
DH82						
DH83						
DH84						
E120						
FK50						
LR45						
LR60						
MO20						
PA34						
PA42						
PA46						
PL12						
PN68						
PO20						
SB20						
SH33						
SH36						
SW2						
SW3						
SW4						
TB700						

1.6
Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte wird in der Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr ein Zuschlag von **100%** und in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.59 Uhr von **200%** erhoben.

1.7
Die in den Absätzen 1.4 bis 1.6 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen um 50 %.

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens

mit Lärmzeugnis	**5,00 EUR**
ohne Lärmzeugnis	**21,00 EUR**

1.8
Schulflüge im Sinne von Absatz 1.7 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind. Für die entgeltbezogene Berücksichtigung von Schulflügen sind als Nachweis das Beiblatt zum Luftfahrerschein (weiß) mit Lichtbild sowie einer dem durchgeführten Flug entsprechenden Lehrberechtigung oder der Flugauftrag für den Schüler mit Stempel, Unterschrift und Lizenznummer der Flugschule/des Lehrers, gültig für den durchgeführten Flug unmittelbar nach der Landung bei der Rampenkontrolle vorzulegen.

1.9
Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt. Auf die unter 1.6 genannten Entgelte werden keine Rabatte gewährt. Die Berechnung der Zuschläge nach 1.6 erfolgt auf Basis unrabattierter Entgelte nach 1.4 und 1.5.

2 <u>Passagierentgelt</u>

2.1
Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich zum Startentgelt ein Passagierentgelt zu entrichten.

2.2
Das Passagierentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt **6,05 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz der Europäischen Union (Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien,

Tschechische Republik, Ungarn, Zypern) oder Island, Norwegen oder der Schweiz erfolgt **6,85 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Europäischen Union gelegenen Flugplatz erfolgt **7,15 EUR**

je Fluggast.

2.3
In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

3 Terminalentgelt GAT

3.1
Für die Benutzung der Fluggasteinrichtungen im General Aviation Terminal durch Besatzung und Passagiere ist ein Terminalentgelt zu entrichten. Ein Passagierentgelt kommt nicht zur Anwendung.

3.2
Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, abhängig vom MTOM des Flugzeuges mit den folgenden Entgelten berechnet:

bis	2,0 t MTOM	**11,25 EUR**
bis	5,7 t MTOM	**28,65 EUR**
bis	14,0 t MTOM	**40,40 EUR**
bis	20,0 t MTOM	**51,15 EUR**
über	20,0 t MTOM	**100,20 EUR**

4 Positionsentgelt

4.1
Für die Abstellung der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Positionsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

4.2
Die Höhe des Positionsentgelts wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen. - siehe 1.3 -

4.3
Für den Zeitraum von 00.00 Uhr bis 04.59 Uhr wird kein Positionsentgelt erhoben.

4.4 Tagesabstellung

Das Positionsentgelt beträgt für jede angefangenen 15 Minuten für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse

bis 3.000 kg	**0,35 EUR**
über 3.000 kg bis 5.000 kg	**0,55 EUR**
über 5.000 kg bis 7.000 kg	**0,75 EUR**
über 7.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse	**0,10 EUR**

Das Mindestpositionsentgelt beträgt **3,85 EUR**

4.5
Auf die unter 4.4 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt.

4.6 Dauerabstellung

Auf Vorfeld 2 kann für die Abstellung von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von ausschließlich 24 m, die keiner Abfertigung bedürfen, zwischen Luftfahrzeughalter und Flughafenunternehmer ein Mietvertrag geschlossen werden.

MTOM	Monatsentgelt	12 Monate
2bis 3t	442,80 EUR	3.796,35 EUR
bis 5t	554,25 EUR	4.739,70 EUR
bis 7t	592,60 EUR	5.078,65 EUR
über 7t pro angef. t	75,65 EUR	649,60 EUR

5 Unterstellentgelt

5.1
Die Luftfahrzeughalter haben für die stundenweise Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Unterstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Mietzinses (Unterstellentgelt) wird nach

der zugelassenen Höchstabflugmasse,
der Dauer der Unterstellung,
der Halle und
der Jahreszeit bemessen.

5.2
Der Mietzins (Unterstellentgelt) für die stundenweise Unterstellung von Luftfahrzeugen aller Mietklassen beträgt für

	April bis September		Oktober bis März	
	Halle K	Halle L	Halle K	Halle L
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM für die ersten fünf Tonnen MTOM	0,70 EUR	0,70 EUR	1,05 EUR	0,75 EUR
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM ab der sechsten Tonne MTOM	0,45 EUR	0,45 EUR	0,65 EUR	0,50 EUR

5.3
Der Mindestbetrag des Mietzinses (Unterstellentgelt) zwischen Landung und Start beträgt **4,85 EUR** im Sommer und **8,10 EUR** im Winter.

6. Rabatte

6.1
Für die Start- und Landeentgelte unter Punkt 1.9 sowie die Positionsentgelte unter Punkt 4.5 werden unter nachfolgenden Voraussetzungen Rabatte auf neue Passagierverbindungen gewährt. Bestehende Verbindungen sind hiervon ausgeschlossen.

6.2
Gefördert wird ein neues planmäßiges City Pair (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg mit durchschnittlich 3 Umläufen pro Woche, bezogen auf zwei Flugplanperioden. Zum Zeitpunkt der Beantragung der Förderung darf diese Strecke weder von der beantragenden Luftverkehrsgesellschaft noch von einer anderen Luftverkehrsgesellschaft regelmäßig bedient werden.

6.3 Gefördert werden Verbindungen,

>> die die Luftverkehrsgesellschaft schriftlich beim Flughafen anzeigt,

>> deren Buchbarkeit schriftlich dem Flughafen nachgewiesen

>> die vom Flughafen eine schriftliche Zusage haben

und

>> binnen 6 Monaten aufgenommen werden (siehe Ziffern 6.7 und 6.9)

6.4 Die Förderung wird wie folgt differenziert:

Für Interkontinentalverbindungen gemäß IATA wird eine Förderungsdauer von 5 Flugplanperioden gewährt. Die Interkontinentalverbindungen gem. IATA definiert der Punkt 6.10. Die Förderung beträgt 100 % in der ersten und zweiten, 75 % in der dritten und vierten sowie 50%in der fünften Flugplanperiode auf die unter 6.1 genannten Entgelte.

Für Kontinentalverbindungen gemäß IATA wird eine Förderungsdauer von 5 Flugplanperioden gewährt. Die Förderung beträgt 75 % in der ersten und zweiten, 50 % in der dritten und vierten sowie 25% in der fünften Flugplanperiode auf die unter 6.1 genannten Entgelte.

Nachstehende Tabelle zeigt zusammenfassend die Differenzierung der Förderung:

	Flugplanperiode		
Verbindungsart	1 und 2	3 und 4	5
interkontinental	100%	75%	50%
kontinental	75%	50%	25%

6.5
Der Zeitraum für die Beantragung der Förderung ist zunächst bis zum 31.12.2005 beschränkt. Bereits bis zu diesem Zeitpunkt gewährte Förderungszusagen behalten ihre Gültigkeit. Falls nicht bis spätestens 1 Monat vor Ablauf der Frist eine Änderungsmeldung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) seitens des Flughafens veröffentlicht wird, verlängert sich der Zeitraum automatisch um jeweils ein weiteres Jahr.

6.6
Die gewährte Förderung darf 50% der Investitionskosten der Luftverkehrsgesellschaft im Sinne des Urteils von Charleroi vom 12.02.2004 für die neue Verbindung nicht übersteigen. Die Luftverkehrsgesellschaften müssen die Kosten und die erwarteten Verkehrsmengen in geeigneter Form nachweisen. Das Verfahren zur Nachweispflicht ist individuell zu vereinbaren.

6.7
Eine Strecke wird nicht gefördert, wenn die beantragende Luftverkehrsgesellschaft oder eine mit der beantragenden LVG gem. § 15 AktG oder gem. einer Allianz verbundenen Gesellschaft innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr vor dem Datum der Beantragung diese Strecke bedient hat oder zwischen dem Zeitraum der Beantragung und der Aufnahme der Strecke mehr als sechs Monate vergangen sind.

6.8
Wird eine geförderte Strecke innerhalb eines Förderungszeitraums nachweislich aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt und gleichzeitig eine neue gleichwertige Strecke, welche die Voraussetzungen für eine Förderung erfüllt, aufgenommen, kann der Flughafen die Förderungshöhe und -dauer auf die neue Strecke übertragen und anrechnen.

6.9
Wird eine geförderte Strecke innerhalb des Förderungszeitraumes ersatzlos eingestellt oder nicht innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten nach Datum der Beantragung aufgenommen, erhält die geförderte Gesellschaft und alle gem. § 15 AktG oder gem. einer Allianz damit verbundenen Unternehmen

>> keine weitere Förderung auf dieser Strecke
>> und keine weiteren Förderungen für neue Strecken
    >> für einen Zeitraum von einem Jahr ab Einstellungsdatum bzw.
    >> für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Beantragung einer nicht aufgenommenen Strecke.

Gewährte Förderungen auf bestehenden, anderen Strecken sind hiervon nicht berührt.

6.10
Eine Interkontinentalstrecke im Sinne von Ziffer 6.4 ist eine Flugverbindung zu einer Destination, die außerhalb von IATA-Europa liegt.
Zu IATA-Europa gehören folgende Länder: Albanien, Algerien, Andorra, Armenien, Aserbeidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Gibraltar, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Jugoslawien, Kroatien, Lettland, Lichtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Mazedonien, Moldawien, Monaco, Marokko, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Förderation, San Marino, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ungarn, Ukraine, Weißrußland.

IATA-Europa-Verbindungen sind Kontinentalverbindungen im Sinne von Ziffer 6.4.

NfL I-2/05 wird hiermit aufgehoben.

Hamburg, 4.3.2005
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Amt Häfen, Dienstleistungen und Wirtschaftsinfrastruktur
Luftverkehr

i . A . T h i e d i g

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 75/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Flughafenbenutzungsordnung für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben

1.1 Bezeichnung	Köln Bonn Airport. ICAO-Abkürzung: EDDK, IATA: CGN
1.2 Flughafenbezugspunkt (FBP)	
Geographische Breite:	N 50° / 57,30 E
Geographische Länge:	07°08' / 33.88 E
Lage:	4 m nördlich der Mittellinie der RWY 07/25 und 1.469 m von der Schwelle 07 entfernt 77 m Höhe über NN
1.3 Entfernung und Richtung von der Stadt:	Der Flughafen liegt 14,8 km südöstlich der Stadtmitte Kölns.
1.4 Flughafenhöhe:	302 ft
1.5 Flughafenbezugstemperatur	23,0 °C
1.6 Ortsmissweisung:	0,5° E [2000,7]
1.7 Übergangshöhe:	s. "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland"
1.8 Betriebszeit:	24 Stunden [s. Ziffer 4)
1.9 Flughafenunternehmer:	Flughafen Köln/Bonn GmbH [FKB]
1.10 Postanschrift:	Postfach 98 01 20 51129 Köln
1.11 Hausanschrift:	Waldstraße 247 51147 Köln

1.12 Kontakt:

Telefonzentrale:	02203/40-0
Information:	02203/40-4001/2
Durchwahl:	02203/40...
Telefax:	02203/40-40 44
Videotext:	WDR-West 3 S. 562/3
teletext:	n-tv text S. 620/9
Internet:	www. koeln-bonn-airport.de
e-mail:	info@koeln-bonn-airport.de
SITA:	CGNKBXH
AFTN:	EDDKYD
Faxabruf:	0190/21 32 01 00

1.13 Übernachtungsmöglichkeiten:
Flughafenhotel, Hotels in Köln und Bonn

1.14 Gastronomie
Restaurants (Bedienungs-, Fast Food), Snack-Bars

1.15 Sanitätsbereitschaft:
Der Flughafen verfügt über eine Erste-Hilfe-Station. Außerdem verfügt die Flughafenfeuerwehr über ausgebildetes Rettungsdienstpersonal.

1.16 Verfügbare Verkehrsmittel:
Es gibt Nahverkehrsverbindungen von und nach Köln, Bonn und in die Region. S-Bahn, RE und ICE-Verbindungen sind vorhanden. Außerdem stehen auf dem Flughafen Taxis zur Verfügung.

1.17 Abfertigungsanlagen:
Der Flughafen verfügt über 2 Fluggastabfertigungsgebäude (Terminal 1 und Terminal 2). Es ist ein Luftfrachtzentrum vorhanden.

1.18 Tankdienstanlagen:
Einzelheiten der vorgehaltenen Sorten sind dem "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland" zu entnehmen.

1.19 Verfügbarer Hallenraum für Luftfahrzeuge:
Hangars für Luftfahrzeuge stehen zur Verfügung.

1.20 Verfügbare Instandsetzungseinrichtungen für Luftfahrzeuge:
Wartungshallen mit verschiedenen Wartungsbetrieben vorhanden.

1.21 Feuerlöschwesen und Bergungsgeräte:
Brandschutz verfügbar, ICAO-Kategorie 9, Bergungsgeräte verfügbar.

1.22 Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit und Schneeräumgeräte:
Der Flughafen ist ständig benutzbar; Winterdienst ist vorhanden.

1.23 Lärmschutzanlage:
Der Flughafen verfügt über eine Lärmschutzanlage für Triebwerksprobeläufe bis Flugzeuggröße B 747. Näheres regelt die "Benutzungsordnung für die Lärmschutzanlage".

1.24 Simulationskammer:
Der Flughafen verfügt über eine Simulationskammer zur Prüfung von Gepäck und Fracht (bis zu einer Größe von 10-ft-container) durch Unterdruck und weitere sicherheitsrelevante Kriterien.

2. Metereologische Angaben
s. "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland"

3. Angaben über die Flugbetriebsanlagen

3.1 Längsneigungen der Start- und Landebahnen
Die Längsneigungen können den dargestellten Längsprofilen im "Luftfahrt-Handbuch Bundesrepublik Deutschland" entnommen werden.

3.2 Start- und Landebahn 14 L / 32 R
Die rechtweisende Richtung ist 137° 29'. Die Länge der Start-

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

und Landebahn beträgt 3.815 m, die Breite 60 m. Einzelangaben über die nutzbaren Start- und Landebahnen sind dem "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland" zu entnehmen. Tragfähigkeit: 75/F/B/W/T-ASPH

Die Start- und Landebahn 14 L / 32 R ist mit 2 ILS-Anlagen ausgestattet. (Anflugsektor 14: CAT. III a; Anflugsektor 32: CAT. III b). Die Befeuerungsanlage der Start- und Landebahn ist im "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland" dargestellt.

3.3 Start- und Landebahn 14 R / 32 L
Die rechtweisende Richtung ist 137° 29'. Die Länge der Start- und Landebahn beträgt 1.863 m, die Breite 45 m. Einzelangaben über die nutzbaren Start- und Landebahnen sind dem "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland" zu entnehmen. Tragfähigkeit: 37/F/B/W/T- Beton/ASPH
Die Befeuerungsanlage der Start- und Landebahn ist im "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland" dargestellt.

3.4 Start- und Landebahn 07 / 25
Die rechtweisende Richtung ist 64° 24'. Die Länge der Start- und Landebahn beträgt 2.459 m, die Breite 45 m. Einzelangaben über die nutzbaren Start- und Landebahnen sind dem "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland" zu entnehmen. Tragfähigkeit: 49/R/B/W/T- Spannbeton/ASPH
Die Landebahn ist mit einer ILS-Anlage ausgestattet. (Anflugsektor 25: CAT. I). Die Befeuerungsanlage der Start- und Landebahn ist im "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland" dargestellt.

3.5 Rollbahnen
Die Rollbahnen haben eine Tragfähigkeit, die den jeweiligen Start- und Landebahnen entspricht. Einzelheiten sind dem "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland" zu entnehmen. u. a. Tragfähigkeitsbeschränkungen für das Rollbahn-Überführungsbauwerk Twy B.

3.6 Vorfelder
PCN 65/R/B/W/T Passagiervorfeld
PCN 75/R/B/W/T Frachtvorfeld

4. Örtliche Flugbeschränkungen
Einzelheiten sind dem "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland" zu entnehmen.

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1.1
Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen der FKB unterworfen.

1.2
Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen, Bodenabfertigungsdienste

2.1 Befugnis zum Starten und Landen

2.1.1
Die Benutzung des Flughafens mit Luftfahrzeugen ist gegen Entrichtung der in der Flughafen-Entgeltordnung festgelegten und grundsätzlich vor dem Abflug fälligen Entgelte gestattet.

2.1.2
Die Luftfahrzeughalter haben der FKB auf Verlangen die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.

2.2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Rollverkehrsverfahren gebunden, sofern sie nicht von der Deutschen Flugsicherung andere Weisungen erhalten. Weitere Regelungen befinden sich im "Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland".

2.3 Rollen und Schleppen

2.3.1
Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2.3.2
Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2.3.3
Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge geschleppt. Sie dürfen nur von berechtigtem Personal geschleppt werden. Der Luftfahrzeughalter hat dem schleppenden Personal die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben. Im Einzelfall hat der Luftfahrzeughalter weitergehende Anordnungen der FKB zu befolgen.

2.3.4
Grasflächen und sonstige unbefestigte Flächen dürfen nicht berollt werden.

2.4 Abfertigungsvorfeld

2.4.1
Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung - z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen - ist nur mit Einwilligung der FKB zulässig.

2.4.2
Abfertigungsplätze werden von der FKB zugewiesen. Die Luftfahrzeuge werden von FKB-Personal eingewinkt oder durch technische Einrollhilfen auf die Abfertigungsplätze geführt.

2.4.3
Die Abfertiger sind verpflichtet, nach der Abfertigung die Vorfeldflächen in ordnungsgemäßem Zustand zu verlassen.

2.5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)

2.5.1
Die FKB ist berechtigt, Bodenabfertigungsdienste (Bodenverkehrsdienste) gemäß dem Verzeichnis der Bodenverkehrsdienste (Anlage 1 der BADV) durchzuführen. Selbstabfertiger und Drittabfertiger sind im von der FKB zugelassenen Umfang berechtigt, ebenfalls diese Dienste auszuführen. Sie haben ihre Abfertigungsgeräte ausschließlich an den von der FKB zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen. Für das Abstellen und das Unterstellen von Abfertigungsgeräten gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete [§§ 535 ff. BGB]. Eine Verwahrungspflicht besteht für die FKB nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.5.2
Die FKB kann von den zugelassenen Selbstabfertigern und Drittabfertigern für die Gestattung von Bodenabfertigungsdiensten ein Entgelt verlangen.

2.5.3
Folgende Einrichtungen sind zentrale Infrastruktureinrichtungen im Sinne von § 6 BADV:

- Gepäckfördersysteme
- Fluggastbrücken
- Stationäre 400 Hz Bodenstromversorgung
- Stationäre Anlagen zur Flugzeugklimatisierung
- Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung und Entsorgung fester Abfallstoffe im Vorfeldbereich
- Kommunikationssystem und zentrale Informations-Technologie-Einrichtungen zur Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen [LAN]
- Abfertigungspositionen, Bereitstellungsflächen
- Verkehrszentrale, Verkehrslenkung und Disposition
- Tanklager für Flugbetriebskraftstoffe
- Tanklager für Flugzeugenteisungsmittel
- Lärmschutzanlagen

Die zentralen Infrastruktureinrichtungen werden ausschließlich von der FKB oder einem von ihr damit Beauftragten nach Maßgabe der Anlage 2 vorgehalten, verwaltet und betrieben. Die Drittabfertiger und Selbstabfertiger haben die zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen. Die Nutzung ist mit der Entrichtung eines Entgeltes verbunden.

2.6 Abstellen und Unterstellen

2.6.1
Abstell- und Unterstellplätze werden von der FKB zugewiesen. Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als 45 Minuten auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen der FKB auf einer ihm zuzuweisenden Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Aus Sicherheitsoder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeugs auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder - wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt - das Luftfahrzeug kostenpflichtig durch geeignetes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2.6.2
Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2.6.3
Für das Abstellen und Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für die FKB nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.6.4
Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bedingungen einzuhalten:

2.6.4.1
Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte der FKB, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Kräne und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit der FKB benutzt werden.

2.6.4.2
Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die die FKB hierfür zugelassen hat; die Tore sind nach dem Ein- bzw. Aushallvorgang unmittelbar wieder zu schließen. Bei Sturmwarnung sind die Hallentore geschlossen zu halten. Wünscht ein Mieter trotzdem die Hallentore zu öffnen, so ist das nur unter Aufsicht eines sachkundigen Mitarbeiters der FKB zulässig. Ausschließlich der Mieter haftet für in diesem Zusammenhang entstehende Schäden, insbesondere bei Sturmschäden; eine Haftung der FKB entfällt für Schäden jeglicher Art. Luftfahrzeuge dürfen nur mit einer 2. Person [Einweiser] von Hand bzw. mit geeigneten Schleppgeräten bewegt bzw. ein- und ausgehallt werden.

2.6.4.3
Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2.6.4.4
Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung der FKB in der Halle gewaschen und abgesprüht werden.

2.6.4.5 Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2.6.4.6
Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Fahrzeugen, Luftfahrtbodengeräten und anderen Gegenständen bedarf der Genehmigung der FKB.

2.7 Lärmschutz

2.7.1
Triebwerksprobeläufe sind nur in der hierfür vorgesehenen Lärmschutzanlage zulässig. Leerlauf-Probeläufe werden davon nicht erfasst.

2.7.2
Die Benutzung der Lärmschutzanlage ist nur nach Maßgabe der "Benutzungsordnung für die Lärmschutzanlage" in ihrer jeweils gültigen Fassung gegen Entgelt zulässig. Im Einzelfall haben Luftfahrzeughalter weitergehende Anordnungen der FKB zur Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2.8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen behördlich zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2.9 Wartungsarbeiten, Waschen, Enteisen

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen sowie das Waschen, Absprühen und Enteisen von Luftfahrzeugen dürfen nur auf den von der FKB zugewiesenen Plätzen durchgeführt werden. Die Erlaubnisse hierfür sind stets vorher bei der Vorfeldkontrolle des Flughafenunternehmens einzuholen und die damit im Zusammenhang stehenden Anweisungen zu befolgen. Die Kosten für die Ableitung und Behandlung des durch die Enteisung entstehenden klärpflichtigen Abwassers werden den beteiligten Unternehmen in Rechnung gestellt. Näheres regelt die "Entgeltordnung der Flughafen Köln/Bonn GmbH".

2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2.10.1
Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf die FKB es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen oder sachkundige Dritte mit der Entfernung beauftragen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet die FKB, sofern nicht wesentliche Vertragspflichten verletzt wurden oder schuldhaft Leben, Körper oder Gesundheit verletzt worden sind, nur. wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat. Zudem ist die Haftung auf den vorhersehbaren, typischerweise eintretenden Schaden begrenzt. Dies gilt auch, wenn der Luftfahrzeughalter die FKB beauftragt hat. ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2.10.2
Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht

dadurch der FKB ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

2.11. Nutzung von Kranen oder ähnlichen Bauhilfsanlagen auf dem Flughafengelände

Kräne oder ähnliche Bauhilfsanlagen gelten als Hindernisse im Sinne des Luftverkehrsgesetzes. Ihre Aufstellung - auch nur kurzzeitig - ist genehmigungspflichtig. Der Antrag ist mindestens 4 Wochen vor der geplanten Errichtung an die

Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf
Dezernat Luftfahrt
Tel.: 0211475-0

zu richten. Der Antrag sollte mindestens Angaben zum Standort, Höhe über Grund/ über Meereshöhe sowie Aufstellungszeitraum enthalten. Eine Kopie des Antrags ist an die Flughafengesellschaft zu richten.

Das Aufstellen ohne behördliche Genehmigung ist nicht gestattet.

Der Abbau des Kranes ist unter Verwendung des an die Genehmigung beigefügten Vordruckes der Bezirksregierung Düsseldorf mitzuteilen. Eine Kopie dieser Meldung des Kranabbaus ist an die Flughafengesellschaft zu richten.

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge

3.1.1
Die Straßen und Plätze des Flughafens, auch soweit sie nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, unterliegen dem Geltungsbereich der StVO soweit die FKB für den nicht öffentlichen Teil des Flughafens keine abweichende Regelung in den Verkehrs- und Zulassungsregeln getroffen hat (s. Verkehrsregeln für den nichtöffentlichen Bereich in der jeweils aktuellen Fassung).

3.1.2
Der Flughafen darf nur durch die von der FKB freigegebenen Eingänge betreten werden.

3.1.3
Für das Betreten der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Zuschaueranlagen kann ein Eintrittsgeld verlangt werden; seine Höhe wird durch Aushang bekannt gemacht.

3.1.4
Wer auf dem Landwege Fracht, die auf dem Flughafen nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flughafen wegschafft, ist verpflichtet, der FKB nach dessen näherer Weisung über Flugdaten und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3.2.1
Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so sind Fahrer und Halter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3.2.2
Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an der über das öffentliche Straßensystem zugänglichen Seite der Flughafengebäude aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur an den Frachtanlagen abgeladen oder aufgeladen werden.

3.2.3
Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verbotswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter bzw. Fahrer entfernt werden.

3.2.4
Kleinfahrzeuge (z. B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen. Treppen und Gängen abgestellt werden.

3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3.3.1 Allgemeines

3.3.1.1
Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung der FKB - und ggf. sonstiger Berechtigter - betreten oder befahren werden. Zu den Anlagen gehören insbesondere:

- das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen),
- das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,
- die Betriebsstraßen, insbesondere ab Einfahrt Tor A
- die Luftfahrzeughallen,
- die Flugsteige,
- die Warteräume,
- die Transiträume,
- die Gepäckausgabe- und Frachthallen,
- die zu Abfertigungszwecken dienenden Räume und Verkehrsflächen,
- die Garagen und Werkstätten.
- die Betriebs- und Bauhöfe,
- die Baustellen.

Satz 1 gilt entsprechend für Grundstücke und Anlagen der Flugsicherung außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes.

3.3.1.2
Die FKB kann die Einwilligung nach Absatz 3.3.1.1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3.3.1.3
Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten der FKB besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3.3.1.4
Die Beauftragten der Luftfahrtbehörden, der DFS, des Zoll, der Polizei, des BGS und der sonstigen Behörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemeine zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten. Für das Befahren mit Dienstfahrzeugen gelten die Verkehrsregeln für den nichtöffentlichen Teil [s. auch 3.1.1].

3.3.1.5
Fahrzeuge oder Luftfahrtbodengeräte, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen der FKB besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3.3.1.6
Für Personen, die im Bereich der Flugbetriebsflächen, d.h. im Bereich des Rollfeldes, des Abfertigungsvorfeldes und sonstiger Vorfelder sowie den hiervon zugänglichen Einrichtungen und Anlagen der Flugzeugabfertigung, tätig sind, besteht das Verbot der Einnahme berauschender Mittel und ein absolutes Rauch- und Alkoholverbot. Die FKB ist jederzeit berechtigt, das Verbot durch Kontrollen zu überprüfen und den Betroffenen im Falle eines Verstoßes oder einer Verweigerung der Kontrolle vorübergehend oder auch auf Dauer aus diesem Bereich zu verweisen. Arbeitgeber dieser Personen sind verpflichtet, im Rahmen ihrer Fürsorgepflicht durch geeignete Maßnahmen zur Durchsetzung des Verbots auf den Flugbetriebsflächen beizutragen.

3.3.1.7
Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3.3.1.8
In den nicht allgemein zugänglichen und sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen ist der Flughafenausweis offen sichtbar zu tragen.

3.3.2 Rollfeld

3.3.2.1
Das zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3.3.1.1 notwendige Einwilligung erteilt die FKB im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich zu unterrichten.

3.3.2.2
Will ein Beauftragter der in Absatz 3.3.1.4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle über die Vorfeldkontrolle der FKB einzuholen und die Vorschrift zu Absatz 3.3.2.1 Satz 2 zu beachten.

3.3.2.3
Fahrzeuge, müssen so beleuchtet sein, dass ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrollstelle aus verfolgt werden können. Auch bei Tage ist das Fahrlicht einzuschalten.

3.3.2.4
Bei unsichtigem Wetter darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die
- in ständiger Funksprechverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind,

oder

- von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Die FKB kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3.3.3 Vorfelder

3.3.3.1
Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts-, Rettungs-, Verkehrsleitungs- und Winterdienstfahrzeuge im Einsatz.

3.3.3.2
Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von der FKB erlassenen Verkehrsregelungen für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes in der jeweils aktuellen Fassung verbindlich.

3.3.3.3
Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von der FKB zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen, Verkehrsleitungs- und Winterdienstfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden zu dienstlichen Zwecken befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung der FKB.

3.4 Mitführen von Hunden

Hunde sind an der Leine zu führen.

4. Sonstige Betätigung

4.1 Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenverkehrsdienste

Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenverkehrsdienste gem. Ziffer 2.5 ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit der FKB, die grundsätzlich ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand hat, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen.

4.2 Sammlungen, Werbung; Verteilung von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung der FKB. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4.3 Lagerung gefährlicher Güter und anderer Stoffe

4.3.1
Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG, § 2 Abs. 1 und 2 Gefahrgutbeförderungsgesetz [GGBefG] und der zu deren Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, dürfen nur mit Einwilligung der FKB in dafür zugelassenen

Lagerräumen gelagert und umgeschlagen werden, unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.

4.3.2
Gefahrgutumschlag und Gefahrgutlagerung dürfen nur mit geschultem Personal nach den entsprechenden Rechtsvorschriften (z. B. ICAO-TI, IATA DGR. ADR, Sprengstoffgesetz, Atomgesetz, Strahlenschutzverordnung] getätigt werden.

4.3.3
Der Flughafen hält zugelassene Lager- und Umschlagbereiche für einen Großteil der im Luftverkehr transportierten Gefahrgüter vor, die auf Weisung des hierfür verantwortlichen Flughafenpersonals und gegen Gebühr entsprechend der "Entgeltordnung der Flughafen Köln/Bonn GmbH" mit genutzt werden können.

4.3.4
Für die Zeit des Gefahrgutumschlags und der Lagerung muss ein Ansprechpartner der LVG oder des Spediteurs, der alle erforderlichen Auskünfte zu dem Gefahrgut geben kann, für die Flughafenfeuerwehr erreichbar sein. Im Falle eines Gefahrgut-Unfalls ist die Flughafenfeuerwehr umgehend zu informieren. Ihr obliegt die Einsatzleitung und die Abwicklung der Gefahrenabwehr in Zusammenarbeit mit dem Gefahrgutbeauftragten des Flughafens. Der Einbringende [Verursacher] hat alle im Zusammenhang mit dem Gefahrgut-Unfall erforderlichen sachdienlichen Informationen zu Gefahrenabwehr und Ursachenrecherche der Flughafen Köln/Bonn GmbH mitzuteilen und die entstehenden Kosten zu tragen.

4.3.5
Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung der FKB gelagert werden.

4.4 Bauarbeiten

Bauarbeiten sind der FKB rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen. Dessen Maßgaben sind insbesondere hinsichtlich des räumlichen und zeitlichen Verlaufs sowie hinsichtlich der dem Ausführenden auferlegten Koordinations- und Sicherheitsverpflichtungen einzuhalten. Die besonderen Bestimmungen bezüglich Bauarbeiten in Wasserschutzzonen sind einzuhalten.

4.5 Brandschutzordnung

Auf die Einhaltung der gültigen Brandschutzordnung wird explizit hingewiesen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage 1 ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich der FKB abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB.

7. Umweltschutz

Im Hinblick auf den Umweltschutz sind alle gesetzlichen und behördlichen Vorschriften/Anordnungen und die Weisungen der FKB zu beachten.

7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafen-Anlagen sind zu vermeiden. Verunreinigungen sind vom Verursacher zu beseitigen; andernfalls kann die FKB die Beseitigung auf Kosten des Verursachers vornehmen bzw. vornehmen lassen. Der Verursacher hat in jedem Fall die FKB unverzüglich zu informieren und dessen Weisungen zu folgen.

Verunreinigungen jeglicher Art auf den Flugbetriebsflächen (FOD - Foreign Object Debris) sind unabhängig vom Verursacher von allen Personen, die auf den Flugbetriebsflächen tätig sind, aufzunehmen und in den dafür vorgesehenen Behältern zu entsorgen.

7.2 Abwässer, Gewässerschutz

7.2.1
In die Oberflächenentwässerung darf nur das von Niederschlägen herrührende Wasser eingeleitet werden. In diese Entwässerung dürfen keine Verunreinigungen wie etwa durch Waschwasser, Reinigungsmittel, Betriebsstoffe, Fäkalien o.a. gelangen. Einzige Ausnahme: Enteisungsmittel während des Winterbetriebes (s. Punkt 7.4).
In die Schmutzwassereinläufe darf nur nach häuslichem oder nach gewerblichem Gebrauch verändertes, abfließendes Abwasser entsprechend der jeweils gültigen Abwassersatzung der Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR, eingeleitet werden. Die in dieser Vorschrift vorgeschriebenen Grenzwerte sind einzuhalten. Einleitungen von Abwässern mit gefährlichen Stoffen sowie Betriebsumstellungen, die sich auf Art und Menge des Abwassers erheblich auswirken, bedürfen ausnahmslos der Einwilligung der FKB. Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abwasserbeseitigung kann die FKB auch weitergehende Anordnungen treffen und insbesondere Art und Menge des Abwassers der einzelnen Nutzer durch Einzelanordnungen regeln.

7.2.2
Der FKB und den Behörden ist zu Kontrollzwecken bzw. zur Beseitigung unsachgemäßer Einleitungen jederzeit Zutritt zu den Betriebsräumen zu gewähren.

7.2.3
Wassergefährdende Stoffe sind entsprechend der gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen/Anordnungen zu lagern, abzufüllen, umzuschlagen oder zu verwenden. Ist hierfür eine behördliche Genehmigung erforderlich, ist zur Antragsstellung zunächst die Zustimmung der FKB einzuholen.

7.2.4
Es dürfen nur abscheiderfreundliche Waschmittel und Reinigungsmittel verwendet werden, die zuvor von der FKB genehmigt worden sind.

7.3 Abfall

Abfälle sowie Schadstoffe in Abfällen sind möglichst zu verringern oder zu vermeiden. Abfälle sind entsprechend ihrer weiteren Verwertung und Entsorgung getrennt zu halten. Bei der Bereitstellung und Entsorgung von Abfällen sind die jeweils gültigen gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen / Anordnungen sowie die Weisungen der FKB zu beachten.
In die von der FKB bereitgestellten Abfallbehälter dürfen nur die Abfälle eingebracht werden, für deren Zweck die Behälter aufgestellt wurden (Beispiele: FOD, Papier, Verpackungen, Holz, etc.).
Die Regelungen in den "Abfallbestimmungen des Köln Bonn Airport" in der jeweiligen gültigen Form sind einzuhalten.

7.4 Enteisungsmittel

Flugzeug-Enteisungsmittel dürfen nur nach vorheriger Genehmigung der FKB und auf den hierfür vorgesehen Flächen verwendet werden. Mit dem Genehmigungsantrag ist der FKB die chemische Zusammensetzung des Flugzeug-Enteisungsmittels mitzuteilen und in geeigneter Form nachzuweisen. Jede Enteisung ist vor Beginn bei der Einsatzsteuerung anzumelden, damit das Entwässerungssystem durch die Leitzentrale entsprechend gesteuert werden kann.

7.5 Austritt wassergefährdender Stoffe

Bei einem Austritt wassergefährdender Stoffe sind diese unverzüglich zu binden und aufzunehmen. Falls dies nicht möglich ist oder wassergefährdende Stoffe in größerem Umfang ausgetreten sind, ist sofort die Flughafenfeuerwehr zu benachrichtigen. Dies gilt auch bei Eintritt des wassergefährdenden Stoffes in unbefestigten Untergrund oder die Kanalisation.

8. Zustimmungen, Zulassungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Genehmigungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Zuwiderhandlungen, Hausrecht

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen der FKB, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch die FKB vom Flughafengelände verwiesen werden.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Köln.

11. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flugzeugunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennnen.

Die Flughafen-Benutzungsordnung mit Anlagen tritt am 15.3.2005 in Kraft und ersetzt die FBO in der Fassung vom 1. September 2003.

NfL I-248/03 wird hiermit aufgehoben.

Köln, 3.2.2005
Flughafen Köln/Bonn GmbH

G a r v e n s K l a p d o r

Düsseldorf, 1.3.2005
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein - Westfalen
II A 1 -31 -21/72 K/B

i . A . S t e u b e r

Anlage I

Sicherheitsbestimmungen [zu FBO, Teil II, Ziff. 5]

1. Umgang mit Kraftstoffen

1.1.
Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt werden.

1.2.
Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von der FKB zugewiesenen Plätzen betankt und enttankt werden. MUSS ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafenfeuerwehr zulässig.

1.3 Betanken mit Passagieren an Bord und während des Ein- und Aussteigens

1.3.1 Allgemeine Bedingungen
Das Betanken des Luftfahrzeuges mit Passagieren an Bord und während des Ein- und Aussteigens ist grundsätzlich nur in Anwesenheit der Flughafenfeuerwehr zulässig.

>> Die Flughafenfeuerwehr stellt ein Löschfahrzeug mit mindestens 1/3 der Löschkapazität und mindestens 1/3 der Löschmittelausstoßrate für das Luftfahrzeug (Einstufung des Luftfahrzeuges gemäß ICAO-Kategorie) in löschwirksamer Nähe auf und besetzt es einsatzbereit mit dienstplanmäßiger Besatzung.

Außerdem ist zu gewährleisten, dass

>> zwei Treppen oder eine Treppe und eine Fluggastbrücke am Luftfahrzeug (zwei Fluchtwege) anliegen und die beiden Treppen am Luftfahrzeug mit je einem Crew-Mitglied besetzt sind. Verfügt das Luftfahrzeug über nur einen regulären Ausgang, ist dieser zwingend freizuhalten. Für Regionalluftfahrzeuge mit geringer Sitzplatzkapazität ist eine Genehmigung und Abstimmung mit der Flughafenfeuerwehr erforderlich.
>> eine direkte Sprechverbindung zwischen Cockpit und Boden Ramp Agent besteht;
>> eine verantwortliche qualifizierte und unterwiesene Person - z. B. Ramp Agent - für das Einhalten aller vorgenannten Bedingungen benannt ist.

1.3.2 Aufgaben der Luftverkehrsgesellschaft
Darüber hinaus muss die Fluggesellschaft Anweisungen für ihre Mitarbeiter für die Sicherheit aller Passagiere beim Betanken ausgeben und dafür Sorge tragen, dass diese Anweisungen strikt eingehalten werden; diese Anweisungen müssen folgende Verfahren und Bestimmungen umfassen:

a] Die Besatzung, sonstiges Personal und die Fluggäste müssen darauf hingewiesen werden, dass das Flugzeug betankt wird.
b] Die Zeichen zum Anlegen der Sicherheitsgurte müssen ausgeschaltet sein.
c] Die Rauchverbotszeichen müssen eingeschaltet sein [no smoking sign on], ebenso die Innenbeleuchtung, um die Notausgänge erkennen zu können.
d] Die Fluggäste müssen darauf hingewiesen werden, ihre Anschnallgurte zu lösen und das Rauchen einzustellen.
e] Es muss geschultes Personal der Fluggesellschaft in ausreichender Anzahl an Bord sein, das für eine sofortige Noträumung bereit ist.
f] Wenn das Vorhandensein von Kraftstoffdämpfen im Flugzeug festgestellt wird oder eine andere Gefahr während des Betankens eintritt, muss der Tankvorgang sofort abgebrochen werden.
g] Die Bereiche unter den Ausgängen, die für die Noträumung vorgesehen sind, sowie der Bereich für die Entfaltung der Notrutschen und angrenzender Evakuierungsfläche müssen freigehalten werden.
h] Es müssen Vorkehrungen für eine sichere und schnelle Räumung des Flugzeuges getroffen werden.
i] Passagiere, die in das Flugzeug einsteigen oder aus dem Flugzeug aussteigen, müssen unter der Leitung einer verantwortlichen Person über eine sichere Strecke geführt werden, wobei sie nicht rauchen oder sich auf der Strecke nicht länger aufhalten dürfen und auf Maximaldistanz zum Betankungsvorgang gehalten werden sollen.
j] Das Betanken muss eingestellt werden, wenn eine Gefahrensituation wie Auslaufen von Treibstoffen eintritt, oder wenn eine Verletzung dieser Bestimmungen vorliegt, die zu einem gefährlichen Zwischenfall führen könnte.
k] Im Falle des gleichzeitigen Caterings muss dafür Sorge getragen werden, dass keine Fluchtwege durch Abfallsäcke, Trolleys oder Pkw zugestellt werden.

1.3.3
Für das Einhalten der Vorgaben ist der Luftfahrtunternehmer verantwortlich. Auch wenn er mit der Durchführung bestimmter Aufgaben andere Unternehmen beauftragt, bleibt der Luftfahrtunternehmer für die Einhaltung der Sicherheitsstandards verantwortlich.

1.3.4
Die Aufforderung für den sog. Positionsbrandschutz [Tankschutz] obliegt der Luftverkehrsgesellschaft oder dem Abfertigungsunternehmen. Mit dem Betanken darf erst begonnen werden, wenn die Flughafenfeuerwehr vor Ort einsatzbereit ist. Falls die Flughafenfeuerwehr wegen eines höherwertigen Notfalls die Position verlassen muss, ist das Betanken bis zur Rückkehr der Flughafenfeuerwehr einzustellen.

1.3.5
Die Kosten für den Positionsbrandschutz (Tankschutz) trägt der Auftraggeber. Sie werden nach dem Leistungsverzeichnis der Flughafen Köln/Bonn GmbH abgerechnet.

1.4 Betankung mit Passagieren an Bord und während des Ein- und Aussteigens ohne Anwesenheit der Feuerwehr

Wird in Ausnahmefällen ein Flugzeug mit Passagieren an Bord und während des Ein- und Aussteigens **ohne** Anwesenheit der Feuerwehr betankt, so sind außer den unter 1.3 genannten Punkten **zusätzlich** folgende Bedingungen einzuhalten:

1.4.1
Das Betanken muss innerhalb einer Fläche erfolgen, die die Flughafenfeuerwehr in einer Eingreifzeit (ICAO-Annex 14-9.2.19) erreichen kann;

1.4.2
Bei Vergabe der Position ist der Platzbedarf für Rettungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen im Radius um das Luftfahrzeug ausreichend zu dimensionieren;

1.4.3
Es darf nur JET A 1 (Flammpunkt > 38°C] verwendet werden;

1.4.4
In der Nähe des Flugzeuges muss ein geeignetes Löschgerät griffbereit stehen. Die vorzuhaltende Löschmittelmenge muss aus mind. 50 kg Pulverlöschmittel der Brandklasse BC bestehen;

1.4.5
Die unverzügliche Alarmierung der Flughafenfeuerwehr muss sichergestellt sein;

1.4.6
Das Enttanken des Luftfahrzeuges mit Passagieren an Bord sowie während des Ein- und Aussteigens ist nur in Anwesenheit der Feuerwehr gestattet.

1.4.7
Das Be-/ Enttanken von Hubschraubern mit Passagieren an Bord ist nur in Anwesenheit der Feuerwehr gestattet.

1.4.8
Werden die Punkte 1.4.1 bis 1.4.5 nicht erfüllt, ist zum Schutz der Passagiere die Anwesenheit der Feuerwehr erforderlich.

1.5 Be- und Enttanken von Luftfahrzeugen

1.5.1
Wird ein Luftfahrzeug be- bzw. enttankt, so muss es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.5.2
Während des Be- und Enttankens eines Luftfahrzeuges mit Kraftstoffen mit einem Flammpunkt über 35 °C dürfen in einem Sicherheitsabstand von 4 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-Luft-Gemische austreten, keine Stromguellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen in explosionsgeschützter Bauart und nicht für andere Schaltungen in explosionsgeschützter Bauart.

Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0 Grad C erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min auf 10 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min auf 20 m.

Bei anderen als den hier genannten Randbedingungen in Bezug auf Flammpunkte und Füllraten gelten die Bestimmungen der Technischen Regeln für brennbare Flüssigkeiten TRbF 30 bzw. Betriebssicherheitsverordnung.

1.5.3
Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Beseitigung Abs. 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; das Eintreten von Kraftstoffen in die Entwässerungseinrichtungen ist in jedem Fall zu verhindern. Die Flughafen-Flughafenfeuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen. Die Beseitigung wird gemäß Leistungsverzeichnis der FKB abgerechnet.

1.5.4
Das Betreten oder Befahren des Tanklagergeländes durch Unbefugte ist verboten.

1.5.5
An Betankungsfahrzeugen sind stets ausreichend Mengen an geeigneten ölbindemitteln vorzuhalten.

1.5.6
Betriebsstoffe sind in ortsfesten oder mobilen Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

1.5.7
Unternehmen, die Luftfahrzeuge, Fahrzeuge und Geräte mit Betriebsstoffen (z.B. Treibstoff, Kraftstoff, Hydraulikflüssigkeit. Schmieröl, Motoröl etc.) versorgen, müssen durch die FKB zugelassen sein. Diese Unternehmen sowie die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften und die jeweils gültigen Regeln für den Umgang mit Betriebsstoffen einzuhalten. Das während der Betriebsstoffversorgung am Luftfahrzeug tätige Personal ist in die Brandschutzeinrichtungen. die Not-Aus-Schaltungen, die Brandbekämpfung sowie das Verhalten bei Betriebsstoffüberläufen einzuweisen und regelmäßig in Übung zu halten.

1.5.8
Das Be- und Enttanken bei Gewitter ist nicht gestattet.

1.5.9
Für das Enttanken ist die Genehmigung der Feuerwehr erforderlich.

1.6 Einzuhaltende Bestimmungen
Für die vorgenannten Punkte 1.3 bis 1.5 gelten außerdem:

>> die Brandschutzordnung der Flughafen Köln/Bonn GmbH
>> in der Schutzzone: die Verordnung über brennbare Flüssigkeiten [VbF] sowie die technischen Regeln brennbarer Flüssigkeiten (TRbF) bzw. die Betriebssicherheitsverordnung,
>> die jeweils gültigen Betriebsbestimmungen der Kraftstoffagenturen, insbesondere für das Betanken des Luftfahrzeuges mit AVGAS.

1.7
Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen werden und nach den Anforderungen der Verkehrsregeln der FKB für den nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes gebaut und betrieben werden.

1.8
Drain-Kraftstoffe sind ordnungsgemäß in bereitgestellte Behälter nach den gesetzlichen Vorschriften zu entsorgen.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1
Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2.2
Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur in den von der zuständigen Luftfahrbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von der FKB oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vernommen werden.

2.3
Vor dem Anlassen der Triebwerke müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2.4
Zur Warnung von Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Stahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung ist für Propellerflugzeuge vorgeschrieben.

2.5
Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2.6
Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anlässt oder während ihres Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, dass die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7
Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebraucht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

3.1
Im nichtöffentlichen Bereich des Flughafengeländes, auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Bereichen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Berufsgenossenschaft und des staatlichen Amtes für Arbeitsschutz eingerichtet und von der FKB zugelassen worden sind.

3.2
Mit Schweiß- oder sonstigen feuergefährlichen Arbeiten außerhalb dafür zugelassener Örtlichkeiten darf erst begonnen werden, wenn ein Erlaubnisschein über feuergefährliche Arbeiten durch die Flughafenfeuerwehr eingeteilt worden ist. Die in dem Erlaubnisschein angeordneten Sicherheitsvorkehrungen sind jederzeit einzuhalten. Über diese Sicherheitsvorkehrungen haben sich die ausführenden Personen vor Arbeitsaufnahme zu informieren. Die Beendigung der Arbeiten ist der Flughafenfeuerwehr mitzuteilen.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen- wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfer- ausgerüstet sein, die das Auftreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten und Nutzung in Hallen und Werkstätten

5.1
Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten im Sinn der Betriebssicherheitsverordnung gereinigt werden, bei denen das Risiko besteht, dass beim Ausdampfen explosionsfähige Atmosphären entstehen können. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen hoch- und leichtentzündliche Flüssigkeiten nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5.2
Feuergefährliche, leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack usw.) dürfen in Hallen und Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Berufsgenossenschaften und den durch das staatliche Amt für Arbeitsschutz genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet sind.

5.3
Schmierstoff- und Kraftstoffrückstande sowie sonstige Abfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

5.4
Hallen sowie Werkstätten dürfen nur im Rahmen der behördlichen Genehmigung genutzt und betrieben werden.

6. Aufbewahren von Material, Geräten und Abfällen

6.1
Material, Geräte und Abfälle sind so aufzubewahren, dass keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6.2
Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßigen Lager- und Entnahmemöglichkeiten aufzubewahren.

6.3
Leere Kraftstoff- und Schmierstofffässer sowie leere Druckbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen oder Werkstätten gelagert werden.

6.4
Feuergefährliche Abfälle [Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial usw.] sind in dafür zugelassenen Behältern mit dicht schließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so zu leeren, dass eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7. Brandschutz- und Rettungsdienst

7.1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

- die Feuermelder zu betätigen und außerdem
- die Flughafenfeuerwehr, Notrufnummer 112, zu alarmieren (Flughafenfeuerwehrnotruf). Bis zu dem Eintreffen der Flughafenfeuerwehr ist der Brand, sofern möglich, mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2
Bei Verletzungen oder schweren Personenschäden ist sofort die Flughafenfeuerwehr, Notrufnummer 112, zu benachrichtigen.

7.3
Im Übrigen gilt der Notfallplan der Flughafen Köln/Bonn GmbH in der jeweils gültigen Fassung.

7.4
Für den Brandschutz / die Gefahrenabwehr und den Rettungsdienst gemäß ICAO sowie FSHG ist auf dem Gelände der Flughafen Köln/Bonn GmbH die Flughafenfeuerwehr zuständig.

7.5
Auf die Einhaltung der Brandschutzordnung wird hingewiesen. Insbesondere ist die Unterweisung der Mitarbeiter auf Verlangen der FKB vorzulegen.

7.6
Für die Gefahrenabwehrplanung der Flughafen Köln/Bonn GmbH ist die Flughafenfeuerwehr zuständig.

7.7
Eigenständige Telefonanlagen sind derart zu schalten, dass die Notrufnummer 112 direkt bei der Flughafenfeuerwehr aufläuft.

Zentrale Infrastruktureinrichtung (zu FBO. Teil II. Ziff. 2.5.3)

Gepäckfördersysteme
Die Gepäcksysteme umfassen Transportbänder, Gepäckrutschen, Sondergepäckabfertigungseinrichtungen (Sperrgepäck) für das abgehende Gepäck sowie die Gepäckausgabebänder für das ankommende Gepäck. Mehrstufige Reisegepäckkontrolle und Baggage Reconciliation System sind - soweit vorhanden - integraler Bestandteil.

Die Schnittstelle zwischen Gepäckfördersystem und Transport vom und zum Flugzeug liegt an der jeweiligen Gebäudekante.

Die Gepäckfördersysteme werden von der FKB verwaltet und betrieben.

Fluggastbrücken
Bei der Zuteilung einer Abfertigungsposition am Fluggastgebäude ist die Nutzung der Fluggastbrücken obligatorisch. Die Fluggastbrücken werden von Mitarbeitern des Flughafenunternehmens bedient. Bei einem technischen Ausfall werden mobile Fluggasttreppen eingesetzt.

Stationäre 400 Hz Bodenstromversorgung
Bereithalten und Bedienen der zentralen Anlagen zur Bodenstromversorgung [400Hz] während der Bodenzeit der Flugzeuge einschließlich mobiler Bodenstromerzeuger bei Ausfall der stationären Anlage

Stationäre Anlagen zur Flugzeugklimatisierung
Bereithalten und Bedienen der stationären Anlagen zur Heizung und Kühlung der Flugzeugkabine während der Bodenzeit der Flugzeuge.

Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung und Entsorgung fester Abfallstoffe im Vorfeldbereich
- Vorhalten und Betrieb einer Wasserstation mit Entkeimungsanlagen und Aufbereitung von Frischwasser für die Versorgung der Flugzeuge.
- Vorhalten und Betrieb einer Fäkalienstation für die Entsorgung aller aus den Flugzeugen anfallenden Fäkalien.
- Vorhalten und Betrieb eines besonders gekennzeichneten Abfallerfassungssystems zur getrennten Erfassung fester Abfallstoffe aus Flugzeugen.
- Vorhalten und Betrieb einer Abfallerfassungsanlage zur getrennten Aufnahme aller auf dem Vorfeld überwachungsbedürftigen Abfälle.

Kommunikationsnetz und zentrale technologische Informationseinrichtungen zur Erbringung von Bodenverkehrsleistungen
- Erstellen, Bereitstellen, Betrieb und Wartung eines für das Erbringen von Bodenverkehrsdiensten notwendigen, flughafenweiten Informations- und Kommunikationsnetzes [FAIS, FIMS, EDV-Verkabelung, LAN, etc.] bis zur Nutzerschutzstelle.
- Erstellen, Bereitstellen, Betrieb und Wartung aller Gate- und CI-Schaltermonitore und aller weiteren angeschlossenen, flexiblen Anzeigemedien.
- Datenaufbereitung und Datenbereitstellung für das jeweils individuell geforderte Datenangebot des Nutzers.
- Autorisierung und technische Zulassung der Endgeräte beim Nutzer von Kommunikationsleistungen obliegt der FKB.
- Im Rahmen des Brandschutzkonzeptes der Flughafen Köln / Bonn GmbH ist die eigenständige Verlegung von Leitungskabeln durch Dritte nicht gestattet.

Abfertigungspositionen, Bereitstellungsflachen
- Bereitstellung und Betrieb der für die Flugzeugabfertigung notwendigen Flächen im Rahmen des jeweiligen Ausbauzustandes.
- Die Abfertigungspositionen sind gemäß den geltenden Vorschriften markiert. Sie werden technisch überwacht und regelmäßig gemäß internationalen Vorschriften instandgehalten.
- Vorhaltung von Bereitstellungsflächen auf der Flugzeugabfertigungsposition, die ausschließlich für die Bereitstellung von Luftbodengeräten für die unmittelbar bevorstehende Flugzeugabfertigung auf dieser Position zu nutzen ist.
- Vorhalten von Geräteabstellflächen, die zur längerfristigen Abstellung von Luftfahrtbodengeräten zu nutzen sind.

Verkehrszentrale, Verkehrslenkung. Disposition
Die FKB ist für die Ordnung der Bewegungen auf dem nicht zu den Flugbetriebsflächen gehörenden Bereich zuständig. Der Vorfeldkontrolle / Verkehrszentrale der FKB obliegt die Führung der Luftfahrzeuge und die Disposition der Abfertigungspositionen. Die Einweiser [Follow-me] zur Unterstützung beim Parken von Luftfahrzeugen unterstehen dem Manager Apron Area.

Tanklager für Flugzeugbetriebskraftstoffe
- Die Lagerung der Flugbetriebsstoffe zur Bedienung der Luftfahrzeuge erfolgt in einem zentralen Lager der FKB.
- Die FKB hat den Betrieb des zentralen Tanklagers einer Betriebsgesellschaft übertragen.

Tanklager für Flugzeugenteisungsmittel
- Vorhalten und Betrieb eines zentralen Lagers für Flugzeugenteisungsmittel
- Überwachung der Lagermenge
- Bestellung von Lieferung
- Messung der jeweils entnommenen Menge
- Die Flugzeugenteisung darf ausschließlich auf den hierfür ausgewiesenen Abfertigungspositionen durchgeführt werden.

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 76/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dreißigsten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 3641, am 11. März 2005 verkündete Verordnung vom 23. Februar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 14. März. 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Dreißigste Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Vom 23. Februar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebenundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn) vom 11. Juli 1994 (BAnz. S. 7665, NfL I-219/94), zuletzt geändert durch Verordnung vom 6. Dezember 2004 (BAnz. S. 24 461, NfL I-9/05), wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 2 wird die Tabelle der Fequenzen wie folgt gefasst:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
32 R	WYP 3B, GMH 4B, KUMIK 2B, COL 7B	118,750
	NOR 8B	126,325
32 L	WYP 2M, GMH 5M, KUMIK 1M, COL 5M	118,750
	NOR 4M	126,325
14 L	WYP 5F, GMH 8F, KUMIK 1F, COL 6F	118,750
	NOR 4F, NOR 5P	126,325
14 R	WYP 3E, GMH 4E, KUMIK 1E, COL 4E	118,750
	NOR 5E, NOR 3C	126,325
07	WYP 3K, GMH 6K, KUMIK 1K, COL 4K	118,750
	NOR 6K	126,325
25	WYP 2D, GMH 5D, KUMIK 1D, COL 3D	118,750
	NOR 5D	126,325

b) Absatz 2 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

1. Bei Benutzung der Startbahn 32 R:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER THREE BRAVO DEPARTURE (WYP 3B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH, R 196 WYP erfliegen; auf R 196 WYP bis WYP (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A700+] - DK034 [R] – DK035 [K210-] – DK036 [L] – WYP	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.
GERMINGHAUSEN FOUR BRAVO DEPARTURE (GMH 4B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH bis GMH (Δ). **GPS/FMS-RNAV:** [A700+] – DK034 [R] – DK035 [K210-] – GMH	5000	von 9,0 DME GMH bis GMH: 6000	Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist.
COLA SEVEN BRAVO DEPARTURE (COL 7B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 25,7 DME GMH; Rechtskurve, auf R 319 COL bis COL (Δ). **GPS/FMS-RNAV:** [A700+] – DK034 [R] – DK035 [K210-] – DK037 [R] – COL	5000		1. Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF. 2. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist.
KUMIK TWO BRAVO DEPARTURE (KUMIK 2B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 21,1 DME GMH; Rechtskurve, auf R 107 WYP bis PODIP; Rechtskurve, auf Kurs 122° bis KUMIK (Δ). **GPS/FMS-RNAV:** [A700+] – DK034 [R] – DK035 [K210-] – DK038 [R] – PODIP [R] – KUMIK	5000	von PODIP bis KUMIK: 5000	1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Ab PODIP BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
NÖRVENICH EIGHT BRAVO DEPARTURE (NOR 8B) In Richtung LJ NDB bis 2,8 DME KBO; Linkskurve, auf R 073 NOR bis NOR (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A700+] - DK032 [K195-; L] – NOR	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 195 kt, bis R 073 NOR erflogen ist. 2. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 17. März 2005 in Kraft.

Langen, 23. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 77/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Verordnung zur Aufhebung der Zweihundertdreizehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 4021, am 17. März 2005 verkündete Verordnung vom 10. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 17. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Verordnung zur Aufhebung der Zweihundertdreizehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich)

Vom 10. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt, indem es die An- und Abflugverfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich, soweit deutsches Hoheitsgebiet betroffen ist, wie folgt festlegt:

Artikel 1

Die Zweihundertdreizehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich) vom 15. Januar 2003 (BAnz. S. 813, NfL I-48/03), zuletzt geändert durch Verordnung vom 1. Oktober 2004 (BAnz. S. 21 673, NfL I-244/04), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, 10. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 78/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 31. März 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweihundertzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 4021, am 17. März 2005 verkündete Verordnung vom 10. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 17. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Zweihundertzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich)

Vom 10. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt, indem es die An- und Abflugverfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich, soweit deutsches Hoheitsgebiet betroffen ist, wie folgt festlegt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich sind die in §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend, wenn nicht gesondert festgelegt) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen "FL") sind in Fuß über NN angegeben. Die Angaben der Koordinaten erfolgt im geodätischen Bezugssystem WGS 84.

(2) Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH kann vorübergehend abweichende Flugverfahren festlegen, wenn dies aus zwingenden Gründen (z. B. Ausfall von Funknavigationsanlagen) erforderlich wird.
Wegen der in diesen Fällen gebotenen Eile werden diese Flugverfahren als "NOTAM" bekannt gemacht.

(3) Die nachstehend aufgeführten Punkte werden als Schnittpunkte der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen bzw. der Kurslinien basierend auf Flächennavigation und der Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz festgelegt:

Punkt 1	47 33 01 N 007 56 47 E
Punkt 2	47 45 00 N 008 28 08 E
Punkt 3	47 38 43 N 008 29 45 E
Punkt 4	47 37 03 N 008 30 13 E
Punkt 5	47 41 04 N 009 03 41 E
Punkt 6	47 36 55 N 007 34 32 E
Punkt 7	47 35 31 N 007 40 26 E
Punkt 8	47 35 27 N 007 40 42 E
Punkt 9	47 33 44 N 007 48 01 E
Punkt 10	47 43 22 N 008 46 50 E
Punkt 11	47 38 42 N 009 17 11 E
Punkt 12	47 40 05 N 008 33 05 E
Punkt 13	47 39 50 N 008 34 18 E
Punkt 14	47 39 44 N 008 34 51 E
Punkt 15	47 39 12 N 008 37 38 E
Punkt 16	47 44 32 N 008 27 10 E
Punkt 17	47 44 04 N 008 27 02 E
Punkt 18	47 43 24 N 008 26 50 E
Punkt 19	47 40 30 N 008 24 21 E

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Punkt 20	47 36 36 N 008 15 58 E
Punkt 21	47 34 24 N 008 24 41 E
Punkt 22	47 39 32 N 008 26 05 E
Punkt 23	47 35 03 N 008 07 28 E
Punkt 24	47 36 25 N 008 11 09 E
Punkt 25	47 37 06 N 008 13 11 E
Punkt 26	47 34 26 N 008 28 08 E
Punkt 27	47 45 25 N 008 28 05 E
Punkt 28	47 40 31 N 008 24 21 E
Punkt 29	47 39 49 N 008 32 23 E
Punkt 30	47 38 31 N 008 37 26 E
Punkt 31	47 43 13 N 008 43 32 E
Punkt 32	47 44 44 N 008 43 42 E
Punkt 33	47 45 38 N 008 43 48 E
Punkt 34	47 39 14 N 008 27 13 E
Punkt 35	47 36 30 N 008 28 30 E
Punkt 36	47 35 12 N 008 29 06 E
Punkt 37	47 34 42 N 008 29 20 E
Punkt 38	47 35 26 N 008 27 40 E
Punkt 39	47 35 19 N 008 27 45 E
Punkt 40	47 34 30 N 008 28 16 E

§ 2

Anflüge nach Instrumentenflugregeln

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Zürich sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in der Schweiz gelegenen Anfangsanflugfixen durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten:

1. Bale-Mulhouse (BLM) Arrival (Flächennavigation und Nicht-Flächennavigation)
Auf R 108 BLM zwischen Punkt 6 und Punkt 7 sowie von Punkt 8 über ZH 677 (R 108 / D 10,2 BLM) nach Punkt 9 in FL 120.

2. RILAX Arrival (Flächennavigation)
Von RILAX auf Kurs 140 in 7000 nach Punkt 10.

3. RILAX Arrival (Nicht-Flächennavigation)
Von RILAX auf Kurs 191 (R 011 TRA) nach Punkt 16 und von Punkt 17 nach Punkt 18 in 7000. Von Punkt 12 nach Punkt 13 und von Punkt 14 nach Punkt 15 auf Kurs 106 (R 106 TRA) in 7000.

4. NEGRA Arrival (Flächennavigation und Nicht-Flächennavigation)
Von NEGRA auf Kurs 230 nach Punkt 11 in 7000.

(2) Als Anfangsanflugfix für den Verkehrsflughafen Zürich wird im deutschen Luftraum die Kurskreuzung RILAX (47 56 34 N 008 30 49 E) festgelegt.

(3) Das Warteverfahren über der Kurskreuzung RILAX wird wie folgt eingerichtet:
Anflugkurs 191, Kurvenführung: Rechts, Mindestwartehöhe:
von 07:00 bis 21:00 Uhr Ortszeit: FL 130
von 21:00 bis 07:00 Uhr Ortszeit: FL 180

Für das Warteverfahren gilt, dass an Samstagen, Sonntagen sowie den gesetzlichen Feiertagen Neujahr, Erscheinungsfest (6. Januar), Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, Tag der Deutschen Einheit (3. Oktober), Allerheiligen (1. November), Erster und Zweiter Weihnachtstag zusätzlich zwischen 07.00 und 09.00 Uhr sowie zwischen 20.00 und 21.00 Uhr jeweils Ortszeit die Mindestwartehöhe FL 180 beträgt . Für Anflüge auf die Pisten 14 und 16, die gemäß Absatz 7 durchgeführt werden, beträgt die Mindestwartehöhe FL 130. Von den vorstehenden Regelungen ausgenommen sind Flüge, deren geplante Reiseflughöhe aufgrund der Leistungsdaten des jeweiligen Luftfahrzeugs unterhalb der in dieser Verordnung festgelegten Mindestwartehöhen liegt.

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Kloten DVOR/DME (KLO) werden durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage und der deutsch/schweizerischen Landesgrenze folgende Sektoren mit Sektormindesthöhen bestimmt:

Von Punkt 1 im Uhrzeigersinn entlang einem Kreisbogen von 25 Seemeilen um KLO zum Anflugkurs 170° in südlicher Richtung bis Punkt 2, entlang der deutsch/schweizerischen Landesgrenze bis Punkt 3, in südliche Richtung entlang Anflugkurs 170° bis Punkt 4, entlang der deutsch/schweizerischen Landesgrenze bis Punkt 1: **5300 Fuß über NN**.

Von Punkt 3 entlang der deutsch/schweizerischen Landesgrenze zum Punkt 4 und über R 350 KLO (Anflugkurs 170° KLO) in nördliche Richtung zurück zu Punkt 3, sowie von Punkt 2 über R 350 KLO (Anflugkurs 170° KLO) in nördliche Richtung zum Kreisbogen 25 Seemeilen um KLO im Uhrzeigersinn zum Punkt 5 und in westliche Richtung entlang der deutsch/schweizerischen Landesgrenze zurück zu Punkt 2: **4200 Fuß über NN**.

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen über dem im Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix bzw. weiteren in der Schweiz gelegenen Anfangsanflugfixen. Soweit diese Anflugverfahren über deutsches Hoheitsgebiet führen, werden sie wie folgt festgelegt:

1. ILS-Anflug und LLZ/DME zur Landebahn 14, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX
Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011 / D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf

Kurs 191 in Richtung TRA auf 5000 bis Punkt 16 und zwischen Punkt 17 und Punkt 18. Ab Punkt 19 auf Kurs 236 (R236 TRA), Erfliegen des ILS Landekurses (137°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 21.

2. ILS-Anflug und LLZ/DME zur Landebahn 14, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung AMIKI
Ab Punkt 19 auf Kurs 236 (R236 TRA), Erfliegen des ILS Landekurses (137°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 21.

3. ILS-Anflug und LLZ/DME zur Landebahn 14, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL
Von Punkt 20 Rechtskurve und Erfliegen des ILS Landekurses (137°) in 4000 (IF). ILS Landekurs folgen bis Punkt 21.

4. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 16, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX
Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011 / D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 5000 bis Punkt 16 und zwischen Punkt 17 und Punkt 18.

ILS-Anflug, LLZ/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des ILS Landekurses (154°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 26.

VOR/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des Endanflugradials 337 KLO (Endanflugkurs 157°) in 4000. Nach Überflug R 337 / D 9,2 KLO weiterer Sinkflug bis Punkt 38 sowie zwischen Punkt 39 und 40.

5. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 16, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung AMIKI
ILS-Anflug, LLZ/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des ILS Landekurses (154°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 26.

VOR/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des Endanflugradials 337 KLO (Endanflugkurs 157°) in 4000. Nach Überflug R 337 / D 9,2 KLO weiterer Sinkflug bis Punkt 38 sowie zwischen Punkt 39 und 40.

6. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 16, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL
Von Punkt 23 bis Punkt 24 auf Kurs 064 (R 244 TRA) in 6000. Ab Punkt 25 auf Kurs 064 (R 244 TRA) in 5000.

ILS-Anflug, LLZ/DME: Rechtskurve, Erfliegen des ILS Landekurses (154°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 26.

VOR/DME: Rechtskurve, Erfliegen des Endanflugradials 337 KLO (Endanflugkurs 157°) in 4000. Nach Überflug R 337 / D 9,2 KLO weiterer Sinkflug bis Punkt 38 sowie zwischen Punkt 39 und 40.

7. VOR/DME Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX
Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011 / D 4,4 TRA) in 7000. Auf Kurs 125 (R 305 ZUE) in Richtung ZUE bis Punkt 27 in 7000.

8. VOR/DME Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL
Von Punkt 20 auf Kurs 055 (R 235 TRA) in Richtung TRA bis zum Überfliegen von Punkt 28 in 6000. Auf Kurs 291 (R 291 ZUE) von Punkt 29 nach Punkt 30 in 6000.

9. VOR/DME, LLZ/DME und ILS Anflug zur Landebahn 34, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX
Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011 / D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 6000 bis Punkt 16 sowie zwischen Punkt 17 und Punkt 18. Auf Kurs 163 (R 343 KLO) in Richtung KLO in 6000 zwischen Punkt 34 und Punkt 35 sowie zwischen Punkt 36 und Punkt 37.

(6) Die Instrumentenanflugverfahren nach Absatz 5 Nr. 1 bis 6 dürfen über deutschem Hoheitsgebiet nur in der Zeit zwischen 07.00 und 21.00 Uhr Ortszeit genutzt werden; an Samstagen, Sonntagen sowie den gesetzlichen Feiertagen Neujahr, Erscheinungsfest (6. Januar), Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, Tag der Deutschen Einheit (3. Oktober), Allerheiligen (1. November), Erster und Zweiter Weihnachtstag ist die Nutzung nur in der Zeit zwischen 09.00 und 20.00 Uhr Ortszeit zulässig.

Bei der Nutzung der Instrumentenanflugverfahren nach Absatz 5 Nr. 7 bis 9 ist das deutsche Hoheitsgebiet in der Zeit zwischen 21.00 und 07.00 Uhr Ortszeit, an Samstagen, Sonntagen sowie den gesetzlichen Feiertagen Neujahr, Erscheinungsfest (6. Januar), Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, Tag der Deutschen Einheit (3. Oktober), Allerheiligen (1. November), Erster und Zweiter Weihnachtstag zusätzlich zwischen 07.00 und 09.00 Uhr sowie zwischen 20.00 und 21.00 Uhr Ortszeit nicht unterhalb einer Flughöhe von Flugfläche 120 zu überfliegen. Diese Mindesthöhe ist im deutschen Luftraum auch bei der Anwendung von Radarverfahren einzuhalten. Davon ausgenommen sind Flüge, deren geplante Reiseflughöhe aufgrund der Leistungsdaten des jeweiligen Luftfahrzeugs unterhalb der in dieser Verordnung festgelegten Mindestflughöhen liegt sowie Anflüge auf Piste 28 via GIPOL nach einem Fehlanflugverfahren.

(7) Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 6 werden in besonderen Fällen von der gegenüber der Anflugkontrollstelle Zürich benannten Dienststelle der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erteilt. Besondere Fälle im Sinne von Satz 1 liegen vor, wenn die Wetterbedingungen für eine Landung auf den Pisten 28 und 34 des Flughafens Zürich nicht gegeben sind. Dies ist der Fall, wenn folgende Werte über- bzw. unterschritten sind:

Piste 28

Sichtweite (Bodensicht)	< 4300 Meter
Hauptwolkenuntergrenze	< 1200 Fuß
Wolkenuntergrenze im Endanflug bei Bassersdorf:	< 1200 Fuß
Rückenwindkomponente	> 5 Knoten

Piste 34, ILS Anflugverfahren

Sichtweite (Bodensicht)	< 750 Meter
Hauptwolkenuntergrenze	< 300 Fuß
Rückenwindkomponente	> 5 Knoten

Piste 34, LLZ/DME Anflugverfahren

Sichtweite (Bodensicht)	< 2500 Meter
Hauptwolkenuntergrenze	< 800 Fuß
Rückenwindkomponente	> 5 Knoten

Piste 34, VOR/DME Anflugverfahren

Sichtweite (Bodensicht)	< 4500 Meter
Hauptwolkenuntergrenze	< 1200 Fuß
Rückenwindkomponente	> 5 Knoten

Besondere Fälle im Sinne der Verordnung liegen ebenfalls vor bei erklärten Luftnotlagen, bei Pistensperrungen aufgrund von Flugunfällen sowie bei der Durchführung von Flügen im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes und bei Ambulanzflügen. Darüber hinaus kann die nach Satz 1 benannte Dienststelle der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in besonderen Situationen, die mit Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs verbunden sind, Ausnahmen zulassen.

Die von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erteilte Ausnahmegenehmigung gilt nur für die Nutzung der im deutschen Hoheitsgebiet verlaufenden Bestandteile des jeweiligen IFR-Verfahrens.

§ 3

Abflüge nach Instrumentenflugregeln

(1) Abflüge haben so zu erfolgen, dass der Einflug in deutsches Hoheitsgebiet unterhalb Flugfläche 150 nur auf den veröffentlichten Streckenführungen Z 1, Z 3, Z 4 und Z 5 ausgehend von dem Navigationspunkt BODAN erfolgt.

(2) Von dieser Regelung ausgenommen sind Flüge, deren geplante Reiseflughöhe aufgrund der Leistungsdaten des jeweiligen Luftfahrzeugs unterhalb dieser Höhe liegt, sofern der Einflug in den deutschen Luftraum nicht unterhalb der Reiseflughöhe erfolgt. Abflüge von Luftfahrzeugen, die nicht mit Flächennavigation ausgerüstet sind, sind dabei so zu führen, dass der Einflug in den deutschen Luftraum unterhalb der geplanten Reiseflughöhe nur auf der veröffentlichten Streckenführung T 125 erfolgt.

Ebenfalls ausgenommen sind Abflüge auf den Streckenführungen Z 1, Z 3, Z 4 und Z 5 bei Nutzung der Landerichtung 28 in Zürich. Diese Abflüge können anstatt über BODAN alternativ auf der Abflugstrecke SONGI mit Weiterflug auf der veröffentlichten Streckenführung Y 1 geführt werden.

Das Abflugverfahren SONGI (Flächennavigation) ist im deutschen Luftraum wie folgt festgelegt:

Ausgehend von der Kurskreuzung ZH 503 (R 257 / D 4,5 ZUE) zwischen Punkt 31 und Punkt 32 und ab Punkt 33 Steigflug auf Kurs 003 nach SONGI (R 022 / D 20,7 KLO). Mindestüberflughöhe SONGI Flugfläche 100.

(3) Ausnahmen von den Regelungen nach Absatz 1 und 2 werden in besonderen Fällen von der gegenüber der Anflugkontrollstelle Zürich benannten Dienststelle der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erteilt. Besondere Fälle im Sinne der Verordnung erstrecken sich auf erklärte Luftnotlagen, die Durchführung von Flügen im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes, Ambulanzflüge sowie sonstige besondere Situationen, die mit Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs verbunden sind.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, 10. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 79/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 14. April 2005

Sonderregelungen für den Luftverkehr am Flughafen Friedrichshafen anlässlich der AERO 2005

Auf Grund des §21 a Abs. 1 und des §10 Abs. 3 der Luftverkehrsordnung sowie §27a LuftVG wird für die Zeit 21.04.2005 bis 24.04.2005 folgendes verfügt:

1. Allgemeine Verfahren

1.1
Anlässlich der AERO 2005 unterliegen vom 21.04.- 24.04.2005 grundsätzlich alle Flüge vom / zum Flughafen Friedrichshafen einer PPR Regelung. Ausgenommen hiervon ist der planmäßige Linien- und Charterflugverkehr, sowie VFR Abflüge. Zur Vermeidung von Überlastsituationen wird der Verkehr in den betreffenden Sektoren durch die zuständige Flugsicherungsstelle von Skyguide reguliert.

1.2
PPR-Anfragen sind ausschließlich telefonisch ab 14.04.2005 täglich von 1000 Uhr bis 2000 Uhr (lokale Zeit) an die Flughafengesellschaft Friedrichshafen zu richten.

Tel.:
+ 49 7541 284 185
+ 49 7541 284 186

1.3
Bei PPR-Anfragen sind folgende Daten erforderlich:

- Kennzeichen / Rufzeichen
- Luftfahrzeugmuster
- Gewünschte ETA (Tag und Uhrzeit in UTC)

1.4
Bei Flügen mit Flugregelwechsel (Y-Flüge) ist die Angabe des Flughafens Friedrichshafen (EDNY) als Ausweichflugplatz im Flugplan nicht zulässig.

2. Verfahren für den Flughafen Friedrichshafen

2.1.
Die Vergabe eines Zeitfensters dient in erster Linie zu Planungszwecken. Trotz Vergabe eines Zeitrasters (Slot) ist sowohl bei An- wie auch bei Abflügen (IFR und VFR) jederzeit mit Verzögerungen zu rechnen.

IFR Flüge, oder Flüge mit Flugregelwechsel, ohne vorherige Genehmigung erhalten von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH **keine** Freigaben. Die Genehmigung ist **vor** Antritt des Fluges einzuholen. Anfliegenden Luftfahrzeugen werden **keine** Genehmigungen über Sprechfunk erteilt.

VFR Flüge, ohne gültige PPR-Nummer müssen damit rechnen, abgewiesen zu werden.

Ausgenommen sind:

Starts und Landungen von Luftfahrzeugen
- in Notfällen und aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen;
- im Such- und Rettungsdienst (SAR);
- im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs- oder Polizeieinsatz.

Für alle dem Slot-Zuweisungsverfahren unterliegenden Flüge wird frühestens zwei Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit ein Abflug-Slot in Form einer Kalkulierten Startzeit (Calculated Take-Off Time, CTOT) zugewiesen. (siehe auch: AIP Deutschland, ENR 1.9-1 ff)
Die durch die CFMU erteilten CTOT sind einzuhalten. Für Flüge, die ihren Slot nicht einhalten, kann die Anlass- bzw. Starfreigabe verweigert werden.

2.2
Flugpläne von Flügen, die der Pflicht zur Flugplanabgabe unterliegen und Flüge, die gemäß §97 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) eine Einflugerlaubnis benötigen, sollten nicht später als 3 Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit unter Angabe der Genehmigungsnummer (PPR-Nummer) im Feld 18 des Flugplanes aufgegeben werden.

2.3
Geplante VFR Flüge nach EDNY, die einen Flugregelwechsel auf Grund von besonderen, dem Luftfahrzeugführer vor dem Start nicht bekannten Umständen erfordern, müssen mit Warteverfahren und / oder einer Landung auf einem Ausweichflugplatz rechnen.

2.4
Zu Zeiten hohen Verkehrsaufkommens und bei Vorherrschen von Instrumentenwetterbedingungen (IMC) am Flughafen Friedrichshafen, muss ungeachtet bereits erteilter Genehmigungen mit der Verweigerung von Freigaben nach Sonder-VFR gerechnet werden.

Langen, 24.3.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i.V. Angenendt i.A. Klein

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 80/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 14. April 2005

Bekanntmachung über die Verwaltungs- und Benutzergebühren gemäß Artikel XIV der Abkommen über die gemeinsame Finanzierung von Luftfahrt-Bodendiensten in Island und Grönland für das Kalenderjahr 2005

Der ICAO Rat hat der Neufestsetzung der Benutzer- und Verwaltungsgebühren für einen Überflug über den Nordatlantik in eine Richtung, gültig für das Kalenderjahr **2005**, zugestimmt.

1. Verwaltungsgebühren

Für die Benutzung der Einrichtungen und Dienste, die von der Verwaltung der ICAO bereitgestellt werden, wird folgende Verwaltungsgebühr erhoben:

>>> Dänemark-/Island-Abkommen: £ 0.78

2. Benutzergebühren

Für die Benutzung der Luftfahrt-Bodendienste, die nach dem Dänemark-Abkommen bzw. Island-Abkommen vorgehalten werden, werden folgende Gebühren erhoben:

>>> Dänemark-Abkommen: £ 12.98

>>> Island-Abkommen: £ 43.45

Grundlage dieser Gebühren sind die Aufwendungen, die für die Bereitstellung, Unterhaltung und den Betrieb der Luftfahrt-Bodendienste erforderlich sind.

NfL I-110/04 wird hiermit aufgehoben

Bonn, 7.3.2005
LS 13/23.31.15-04/23 I 05
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . M ü n z

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 81/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 14. April 2005

Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

BEKANNTMACHUNG ÜBER DIE SPRECHFUNKVERFAHREN

Aufgrund des § 26 a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I, S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I, S. 2304), werden die Voraussetzungen für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bekanntgemacht.

1. INHALTSÜBERSICHT

1. Inhaltsübersicht Seite 164
2. Art der Durchführung Seite 165
3. Sprache Seite 165
4. Zeitsystem Seite 165
5. Art und Rangfolge von Meldungen Seite 166
6. Verfahrensweise im Sprechfunkverkehr Seite 167
7. Herstellen der Sprechfunkverbindung Seite 168
8. Bestätigen von Meldungen Seite 169
9. Mehrfachanruf Seite 170
10. Allgemeiner Anruf Seite 170
11. Blindsendungen Seite 170
12. Notverkehr Seite 171
13. Dringlichkeitsverkehr Seite 171
14. Überprüfen von Funkanlagen Seite 172
15. Flugrundfunkdienst Seite 172

Anlage 1 Rufzeichen von Bodenfunkstellen Seite 173
Anlage 2 Rufzeichen von Luftfunkstellen Seite 175
Anlage 3 Übermitteln von Buchstaben Seite 177
Anlage 4 Übermitteln von Zahlen und Zeichen Seite 178
Anlage 5 Übermitteln von Sichtwerten Seite 181
Anlage 6 Melden von Flughöhen Seite 182
Anlage 7 Redewendungen Seite 183
Anlage 8 Sprechgruppen Seite 188

1. Flugplätze ohne Flugverkehrskontrolle Seite 188
2. Flugplätze mit Flugverkehrskontrolle Seite 191
3. Zusätzliche Sprechgruppen für Flugplatzverkehr Seite 202
4. Frequenz- / Kanalwechsel Seite 206
5. Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klassen C und D (nicht Kontrollzone) Seite 208
6. Flüge nach Instrumentenflugregeln Seite 211
7. Kontrollierte Flüge Seite 216
8. Fluginformationsdienst Seite 223
9. Aufheben und Schließen des Flugplans Seite 226
10. Notverfahren Seite 227

2. ART DER DURCHFÜHRUNG

(1) Funkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst wird als Sprechfunkverkehr durchgeführt.

(2) Beweglicher Flugfunkdienst ist ein Funkdienst zwischen Bodenfunkstellen und Luftfunkstellen oder zwischen Luftfunkstellen.

(3) Im Rahmen des beweglichen Flugfunkdienstes dürfen auch Rettungsgerätefunkstellen sowie Funkbojen, die zur Markierung der Position bei Luftnotfällen dienen, auf festgelegten Frequenzen / Kanälen betrieben werden.

3. SPRACHE

(1) Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst ist in englischer Sprache durchzuführen.

1. Die deutsche Sprache darf nur verwendet werden :

   a) bei Flügen nach Sichtflugregeln und im Rollverkehr auf Frequenzen / Kanälen, die für den Sprechfunkverkehr in deutscher Sprache zugelassen sind,
   oder
   b) wenn der Empfänger der Meldung mit der englischen Sprache nicht vertraut ist.

(2) Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH kann in besonderen Fällen die deutsche und die englische Sprache für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs auf besonders festgelegten Frequenzen / Kanälen zulassen, sofern hierdurch die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Flugverkehrs, nicht beeinträchtigt wird. Die erforderlichen Einzelheiten werden von der DFS jeweils in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

(3) Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst auf Frequenzen / Kanälen der nicht von der DFS betriebenen Bodenfunkstellen wird in deutscher Sprache durchgeführt. Er kann in englischer Sprache durchgeführt werden, sofern hierfür besondere Frequenzen / Kanäle festgelegt worden sind.

(4) In Notfällen kann jede ausreichend beherrschte Sprache angewendet werden, sofern erwartet werden kann, dass der Gesprächspartner diese ebenfalls beherrscht.

4. ZEITSYSTEM

(1) Im beweglichen Flugfunkdienst ist die koordinierte Weltzeit (UTC) anzuwenden.

(2) Der Beginn des Tages wird mit 0000 Uhr, das Ende mit 2359 Uhr bezeichnet.

(3) Die Stunde beginnt mit der Minute 00 und endet mit der Minute 59.

(4) Die Minute beginnt mit der Sekunde 00 und endet mit der Sekunde 59.

(5) Als Uhrzeit ist die Minutenzahl zweistellig zu übermitteln. Wenn eine Verwechslung möglich ist, sind alle vier Ziffern der laufenden Stunde und der Minute zu übermitteln.

5. ART UND RANGFOLGE VON MELDUNGEN

Im beweglichen Flugfunkdienst sind folgende Meldungen zulässig :

(1) Notmeldungen;

Notmeldungen sind Meldungen über Luftfahrzeuge und deren Insassen, die von schwerer und unmittelbarer Gefahr bedroht sind und sofortiger Hilfe bedürfen.

(2) Dringlichkeitsmeldungen;

Dringlichkeitsmeldungen sind Meldungen, die die Sicherheit eines Luftfahrzeugs, eines Wasserfahrzeugs, eines anderen Fahrzeugs oder einer Person betreffen.

(3) Peilfunkmeldungen;

Peilfunkmeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Peilwerten.

(4) Flugsicherheitsmeldungen;

Flugsicherheitsmeldungen sind :

1. Meldungen, die bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle übermittelt werden (Flugverkehrskontrollmeldungen),

2. Standortmeldungen von Luftfahrzeugen,

3. Meldungen von Luftfahrzeugführern oder Luftfahrzeughaltern, die für im Flug befindliche Luftfahrzeuge von unmittelbarer Bedeutung sind.

(5) Wettermeldungen;

Wettermeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Wetterdaten.

(6) Flugbetriebsmeldungen;

Flugbetriebsmeldungen sind :

1. Meldungen über Änderungen in den Flugbetriebsplänen für Luftfahrzeuge,

2. Meldungen über die Wartung von Luftfahrzeugen,

3. Anweisungen an Beauftragte der Luftfahrzeughalter über Änderungen der Erfordernisse für Fluggäste und Besatzung, die durch unvermeidbare Abweichungen von den Flugbetriebsplänen verursacht werden, hierbei sind Einzelerfordernisse der Fluggäste und der Besatzung nicht zugelassen,

4. Meldungen über außerplanmäßige Landungen,

5. Meldungen über dringend benötigte Luftfahrzeugteile und Material,

6. Meldungen über den Betrieb oder die Wartung von Einrichtungen, die für die Sicherheit oder Regelmäßigkeit des Flugbetriebs wichtig sind.

(7) Staatstelegramme:

Staatstelegramme sind Meldungen, die von an Bord eines Luftfahrzeugs befindlichen Staatsoberhäuptern oder diesen gleichgestellten Personen übermittelt werden.

(8) Für die aufgeführten Meldungen ist die angegebene Reihenfolge für die Vorrangbehandlung maßgebend.

(9) Flugbetriebsmeldungen und Staatstelegramme sind auf Frequenzen / Kanälen des Fluginformationsdienstes oder einer / einem anderen von der Flugverkehrskontrolle zugewiesenen Frequenz / Kanal zu übermitteln, um die Durchführung der Flugverkehrskontrolle nicht zu beeinträchtigen.

6. VERFAHRENSWEISE IM SPRECHFUNKVERKEHR

(1) Um eine knappe, unmissverständliche und einheitliche Übermittlungsform zu erzielen, sind möglichst die in den Anlagen enthaltenen Redewendungen und Sprechgruppen zu verwenden.

1. Es ist deutlich und im Tonfall der Umgangssprache sowie mit gleichbleibendem Stimmaufwand und gleichbleibender Sprechgeschwindigkeit zu sprechen.

2. Sachfremde und unsachliche Äußerungen sind nicht zulässig.

(2) Redewendungen wie SOFORT / IMMEDIATELY oder BESCHLEUNIGEN SIE / EXPEDITE werden von der Flugverkehrskontrolle nur angewendet, wenn dies unumgänglich ist. Ist eine unmittelbare Ausführung aus Gründen der sicheren Flugdurchführung nicht möglich, ist der Anweisung - soweit möglich - zu folgen und die Flugverkehrskontrolle entsprechend zu unterrichten.

(3) Abkürzungen im Sprechfunkverkehr sind grundsätzlich nicht zulässig. Das gilt nicht für im Flugverkehr gebräuchliche Abkürzungen wie z. B. ATC, CTR, EAT, FIR, IFR, RVR, VMC, VOR sowie für die Q-Gruppen QNH, QFE, QDM und QDR sowie für Abkürzungen von Luftfahrzeugmustern wie z.B. ATR 72, MD 11.

(4) Das Rufzeichen ist grundsätzlich am Beginn der Meldung zu übermitteln. Eine direkte Antwort auf eine Meldung kann durch das Rufzeichen beendet werden.

(5) Das Verlassen einer Kontrollfrequenz / eines Kontrollkanals, ausgenommen nach Erreichen der endgültigen Parkposition (on blocks), ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Flugverkehrskontrolle gestattet. Das Verlassen einer Frequenz / eines Kanals des Fluginformationsdienstes ist zu melden.

(6) Flüge in Lufträumen der Klassen E, F und G können von der Flugverkehrskontrolle aufgefordert werden, das Verlassen des Luftraums zu melden bzw. auf der Frequenz / dem Kanal zu verbleiben.

(7) 1. Führer von Luftfahrzeugen haben das Fehlen der vorgeschriebenen Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der

Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz- / Kanalwechsel mit der Sprechgruppe **NON RNAV** nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.

2. Führer von Luftfahrzeugen haben den Ausfall der Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz- / Kanalwechsel mit der Sprechgruppe **UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT** nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.

7. HERSTELLEN DER SPRECHFUNKVERBINDUNG

(1) Die Sprechfunkverbindung ist wie folgt herzustellen :

Einleitungsanruf :

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
2. Rufzeichen der rufenden Funkstelle.

Antwort :

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
2. Rufzeichen der antwortenden Funkstelle.

(2) Wenn zu erwarten ist, dass die gerufene Funkstelle den Anruf empfängt, kann eine Meldung unmittelbar im Anschluss an den Einleitungsanruf gesendet werden. Dieses Verfahren darf bei Flügen nach Sichtflugregeln nur nach Aufforderung zum Frequenz- / Kanalwechsel durch die Flugverkehrskontrolle angewendet werden.

(3) Wird bei einem Anruf das Rufzeichen der rufenden Funkstelle nicht verstanden, ist die Sprechgruppe WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN / SAY AGAIN YOUR CALL SIGN zu verwenden.

(4) Besteht bei einer Funkstelle Ungewissheit darüber, ob sie gerufen wurde, so ist dieser Anruf nicht zu beantworten, sondern ein weiterer klärender Anruf abzuwarten.

(5) Bei jedem Frequenz- / Kanalwechsel hat der Luftfahrzeugführer auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln die derzeitige Flughöhe und bei Steig- bzw. Sinkflug zusätzlich die freigegebene Flughöhe anzugeben. Bei einem Wechsel von der Anflugkontrolle zur Flugplatzkontrolle entfällt die Angabe der Flughöhe. Bei Anflügen zu Flughäfen mit Parallelpistensystem ist neben dem Rufzeichen des Luftfahrzeugs die Bezeichnung der angeflogenen Piste zu nennen.

(6) Gelingt es einem Luftfahrzeugführer nicht, auf der / dem vorgeschriebenen Frequenz / Kanal Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle aufzunehmen, so hat er zu versuchen, eine Sprechfunkverbindung auf anderen für die Flugstrecke festgelegten Frequenzen / Kanälen herzustellen, z.B. der Notfrequenz 121,5 MHz. Bleiben auch diese Versuche erfolglos, hat er sich zu bemühen, eine Sprechfunkverbindung mit anderen Bodenfunkstellen oder Luftfahrzeugen aufzunehmen. Kommt auch über diese eine Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle nicht zustande, hat der Luftfahrzeugführer die Funkausfallverfahren zu befolgen.

Anmerkung : Über INMARSAT sind folgende Kontrollzentralen der DFS erreichbar :
Berlin, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, München und Rhein.

8. BESTÄTIGEN VON MELDUNGEN

(1) Der Empfang von Meldungen ist in jedem Falle zu bestätigen. Im Sprechfunkverkehr auftretende unbekannte oder unklare Bezeichnungen sind durch Rückfragen zu klären, ehe die Meldung bestätigt wird.

Anmerkung : Mit der missbräuchlichen Benutzung von Kontrollfrequenzen / -kanälen muss gerechnet werden.

(2) Eine Luftfunkstelle hat den Empfang einer Meldung durch das Übermitteln des eigenen Rufzeichens und ggf. der Redewendung VERSTANDEN / ROGER zu bestätigen.

1. Die Luftfunkstelle hat sicherheitsrelevante Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen durch Wiederholung zu bestätigen. Folgende Meldungsteile sind immer vollständig durch Wiederholung zu bestätigen :

   a) Flugverkehrskontrollfreigaben, konditionelle Freigaben sind wörtlich inklusive der Bedingung(en) zu bestätigen;
   b) Anweisungen, auf eine Piste zu rollen, auf einer Piste zu landen, zu starten, zu rollen oder zurück zu rollen, vor einer Piste zu halten oder eine Piste zu überqueren;
   c) Betriebspiste;
   d) Höhenmessereinstellungen;
   e) SSR-Codes;
   f) Höhenanweisungen;
      Anmerkung : Wird die Flughöhe eines Luftfahrzeugs in Relation zum Standardluftdruck 1013,2 hPa gemeldet, sollen die Worte FLUGFLÄCHE / FLIGHT LEVEL dem Höhenwert vorangestellt werden. Wird die Flughöhe in Relation zu QNH / QFE gemeldet, soll dem Höhenwert das Wort FUSS / FEET folgen.
   g) Steuerkurs- und Geschwindigkeitsanweisungen;
   h) bei Frequenz- / Kanalwechsel die Frequenz / den Kanal.

2. Andere Anweisungen sind durch Zurücklesen oder in einer Art und Weise, die anzeigt, dass diese verstanden wurden und befolgt werden, z.B. mit der Redewendung WILCO, zu bestätigen.

(3) Eine Bodenfunkstelle hat den Empfang der Meldung einer Luftfunkstelle zu bestätigen durch :

1. das Übermitteln des Rufzeichens der Luftfunkstelle und ggf. einer Redewendung wie z.B. VERSTANDEN / ROGER;
   oder
2. das Übermitteln des eigenen Rufzeichens und ggf. einer Redewendung wie z.B. VERSTANDEN / ROGER;
   oder

3. das Übermitteln des Rufzeichens der Luftfunkstelle, des eigenen Rufzeichens und ggf. einer Redewendung wie z.B. VERSTANDEN / ROGER.

(4) Nach Herstellen der Funkverbindung können, wenn eine Verwechslung ausgeschlossen ist, im Rufzeichen der Bodenfunkstelle :

- die Ortsbezeichnung bzw. der Name der Bodenfunkstelle
  oder
- die Funktionsbezeichnung

und einzelne Redewendungen, wie z. B. VERSTANDEN / ROGER, weggelassen werden.

(5) Wenn die Bestätigung einer Meldung nach geeigneten Versuchen, sie einzuholen, ausbleibt, gilt die Meldung als nicht übermittelt.

9. MEHRFACHANRUF

(1) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleichzeitig **mehrere** Funkstellen anrufen.

(2) Die in einem Mehrfachanruf gerufenen Funkstellen haben den Empfang der Meldung in der von der rufenden Funkstelle benutzten Reihenfolge zu bestätigen.

10. ALLGEMEINER ANRUF

(1) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleichzeitig **alle** Funkstellen, die auf einer Frequenz / einem Kanal hörbereit sind, anrufen.

(2) Ein allgemeiner Anruf beginnt mit der Redewendung AN ALLE / ALL STATIONS, gefolgt von dem Rufzeichen der sendenden Funkstelle und endet mit dem Wort ENDE / OUT.

(3) Eine Bestätigung eines allgemeinen Anrufs wird nicht erwartet.

11. BLINDSENDUNGEN

(1) Wenn der Luftfahrzeugführer vergeblich versucht hat, eine Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle aufzunehmen, er aber Anzeichen dafür hat, dass seine Sendungen empfangen werden, so hat er über die Vorschrift des Punkt 7. Absatz (6) hinaus wichtige Meldungen blind auszusenden. Die Meldung ist mit der Redewendung BLINDSENDUNG / TRANSMITTING BLIND zu beginnen und anschließend vollständig zu wiederholen. Dabei ist die Zeit und / oder Position anzugeben, zu der die nächste Sendung stattfinden wird, und, für

den Fall eines beabsichtigten Frequenz- / Kanalwechsels, auch diese Frequenz / dieser Kanal sowie die zu rufende Bodenfunkstelle.

(2) Ist es einer Bodenfunkstelle nicht möglich, mit einem Luftfahrzeug Sprechfunkverbindung auf einer der Frequenzen / Kanäle, die das Luftfahrzeug möglicherweise abhört, herzustellen, soll sie :

1. andere Bodenfunkstellen um Hilfe bitten, das Luftfahrzeug zu rufen bzw. Meldungen weiterzuleiten, wenn nötig;

2. Luftfahrzeuge in der Nähe ersuchen, Funkverbindung herzustellen und Meldungen weiterzugeben, wenn nötig.

(3) Bleiben die oben genannten Versuche erfolglos, sollte die Bodenfunkstelle Meldungen für das Luftfahrzeug durch Blindsendung auf der / den Frequenz(en) / Kanälen, die das Luftfahrzeug möglicherweise abhört, absetzen (z.B. den Notfrequenzen 121,5 MHz und 243,0 MHz).

(4) Blindsendungen von Flugverkehrskontrollfreigaben an ein Luftfahrzeug durch ein anderes Luftfahrzeug sind nur nach spezieller Aufforderung der Flugverkehrskontrolle weiterzugeben.

12. NOTVERKEHR

(1) Ein Notanruf soll durch das vorzugsweise dreimalige Aussenden des Notsignals MAYDAY eingeleitet und auf der / dem benutzten Frequenz / Kanal oder auf einer Notfrequenz übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muss das Rufzeichen des in Not befindlichen Luftfahrzeugs enthalten.

(2) Die dem Notanruf folgende Notmeldung soll folgende Angaben enthalten :

1. Art der Notlage;

2. Absichten des Luftfahrzeugführers;

3. Art der gewünschten Hilfe;

4. Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe.

(3) Die in Not befindliche oder die den Notverkehr steuernde Funkstelle kann allen oder bestimmten, den Notverkehr störenden Funkstellen Funkstille mit der Anordnung HALTEN SIE FUNKSTILLE MAYDAY / STOP TRANSMITTING MAYDAY auferlegen.

(4) Wenn der Notverkehr beendet ist oder die Aufrechterhaltung der Funkstille nicht mehr nötig ist, hat die Funkstelle, die den Notverkehr gesteuert hat, auf derselben Frequenz / demselben Kanal die Meldung NOTVERKEHR BEENDET / DISTRESS TRAFFIC ENDED zu übermitteln.

(5) Die Benutzung der Notfrequenzen ist nur in Notfällen oder bei Ausfall aller anderen Frequenzen / Kanäle gestattet.

13. DRINGLICHKEITSVERKEHR

(1) Ein Dringlichkeitsanruf soll durch das vorzugsweise dreimalige Aussenden des Dringlichkeitssignals PAN PAN eingeleitet und auf der / dem benutzten Frequenz / Kanal übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muss das Rufzeichen des die Meldung absetzenden Luftfahrzeugs enthalten.

Anmerkung : Ein Dringlichkeitsanruf kann auch das eigene Luftfahrzeug betreffen.

(2) Die dem Dringlichkeitsanruf folgende Dringlichkeitsmeldung soll folgende Angaben enthalten :

1. Art der Schwierigkeit oder Beobachtung;
2. andere, für die Hilfeleistung wichtige Informationen;
3. falls zutreffend, Absichten des Luftfahrzeugführers;
4. falls zutreffend, Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe.

14. ÜBERPRÜFEN VON FUNKANLAGEN

(1) Wenn eine Überprüfung der Funkanlage oder die Durchführung einer Verständigungsprobe für notwendig erachtet wird, soll der Funktest nicht länger als zehn Sekunden dauern.

(2) Die Verständlichkeit des Funktests wird in den folgenden Stufen gewertet :

1 = unverständlich	(unreadable)
2 = zeitweise verständlich	(readable now and then)
3 = schwer verständlich	(readable but with difficulty)
4 = verständlich	(readable)
5 = sehr gut verständlich	(perfectly readable)

15. FLUGRUNDFUNKDIENST

(1) Der Flugrundfunkdienst wird mittels Sprechfunk durchgeführt. Er wird auf den im Luftfahrthandbuch Deutschland bzw. in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemachten Frequenzen / Kanälen zu den dort angegebenen Zeiten sowie bei Bedarf auch auf anderen Frequenzen / Kanälen bzw. zu anderen Sendezeiten durchgeführt.

ANLAGE 1
RUFZEICHEN VON BODENFUNKSTELLEN

(1) Das Rufzeichen einer Bodenfunkstelle setzt sich zusammen aus der Ortsbezeichnung oder dem Namen der Bodenfunkstelle und einer der nachfolgend aufgeführten Funktionsbezeichnungen :

(2) Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in **englischer** Sprache :

a)	CONTROL	Bezirkskontrolle ohne Radar;
b)	APPROACH	An- und Abflugkontrolle ohne Radar;
c)	RADAR	Flugverkehrskontrolle mit Radar;
d)	DEPARTURE	Abflugkontrolle mit Radar;
e)	ARRIVAL	Anflugkontrolle mit Radar;
f)	DIRECTOR	Endanflugkontrolle mit Radar;
g)	PRECISION	Endanflugkontrolle mit Präzisionsradar;
h)	TOWER	Flugplatzkontrolle;
i)	GROUND	Flugverkehrskontrolle auf dem Rollfeld;
j)	DELIVERY	Übermittlung von Streckenfreigaben;
k)	INFORMATION	Fluginformationsdienst durch die DFS;
l)	APRON	Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer;
m)	INFO	Flugplatzinformationsdienst durch Luftaufsichtspersonal oder Flugleiter;
n)	DISPATCH	Übermittlung von Flugbetriebsmeldungen einer Luftverkehrsgesellschaft.

(3) Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in **deutscher** Sprache :

a)	TURM	Flugplatzkontrolle;
b)	ROLLKONTROLLE	Flugverkehrskontrolle auf dem Rollfeld;
c)	INFORMATION	Fluginformationsdienst durch die DFS;
d)	START oder SCHULE	Ausbildung von Luftfahrern;

e) INFO — Flugplatzinformationsdienst durch Luftaufsichtspersonal oder Flugleiter;

f) VORFELD — Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer;

g) SEGELFLUG — Segelflugbetrieb;

h) RÜCKHOLER — Segelflugbegleit- und Rückholbetrieb;

i) VERFOLGER — Freiballonbegleit- und Rückholbetrieb;

j) WETTBEWERB — Wettbewerbsveranstaltungen.

(4) Die DFS kann im Bedarfsfall dem Verwendungszweck entsprechende zusätzliche Rufzeichen festlegen.

ANLAGE 2
RUFZEICHEN VON LUFTFUNKSTELLEN

(1) Rufzeichen von Luftfunkstellen müssen einem der folgenden Typen entsprechen.

Typ a) :

1. Staatszugehörigkeitszeichen und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs, bzw.
2. Name des Luftfahrzeugherstellers, Staatszugehörigkeitszeichen und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs, bzw.
3. Name des Luftfahrzeugmusters, Staatszugehörigkeitszeichen und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs; oder

Typ b) :

Die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrtunternehmens, gefolgt von den vier Zeichen des Eintragungszeichens; oder

Typ c) :

Die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrtunternehmens, gefolgt von der Flugnummer; oder

Typ d) :

Ein maximal siebenstelliges Rufzeichen für militärische Luftfahrzeuge und für Luftfahrzeuge, die zu besonderen öffentlichen Zwecken eingesetzt sind.

(2) Die Rufzeichen von Luftfunkstellen dürfen während des Flugs nicht geändert werden, es sei denn, die Bodenfunkstelle hat zur Vermeidung einer Verwechslung ausdrücklich ein anderes Rufzeichen zugewiesen.

(3) Abgekürzte Rufzeichen sind nur zu benutzen wenn der Funkkontakt bereits erfolgreich hergestellt wurde und eine Verwechslung unwahrscheinlich ist. Luftfahrzeugführer dürfen das abgekürzte Rufzeichen nur benutzen, nachdem es die Bodenfunkstelle bereits verwendet hat.

(4) Abgekürzte Rufzeichen sind folgendermaßen zu bilden :

Typen a) und d) :

1. Das Staatszugehörigkeitszeichen und mindestens die zwei letzten Zeichen des Eintragungszeichens, bzw.
2. Der Name des Luftfahrzeugherstellers und mindestens die zwei letzten Zeichen des Eintragungszeichens, bzw.
3. Der Name des Luftfahrzeugmusters und mindestens die letzten zwei Zeichen des Eintragungszeichens; oder

Typ b) :

Die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrtunternehmens und mindestens die letzten zwei Zeichen des Eintragungszeichens; oder

Typ c) :

Rufzeichen, die sich aus dem Namen des Luftfahrtunternehmens und einer Flugnummer zusammensetzen, dürfen nicht abgekürzt werden.

BEISPIELE :

Rufzeichen	Typen a) und d)			Typ b)	Typ c)
Vollständig	DABCD	CESSNA DEABC	ARROW DESJZ	CONDOR ABCD	LUFTHANSA 401
Abgekürzt	DCD	CESSNA BC	ARROW JZ	CONDOR CD	(keine Kurzform)
	oder DBCD	oder CESSNA ABC	oder ARROW SJZ	oder CONDOR BCD	(keine Kurzform)

(5) Die Übermittlung von Rufzeichen von Luftfunkstellen des Typs c), und Luftfahrzeugmustern, die aus gleichen Ziffern bestehen, kann durch die Worte ZWOMAL / DOUBLE oder DREIMAL / TRIPLE (z.B. DLH 444 als LUFTHANSA TRIPLE FOUR, B777 als BOEING TRIPLE SEVEN) vereinfacht werden.

(6) Unbeschadet der Vorschriften in (1) bis (5) und (7) ist für Luftfahrzeuge in der Wirbelschleppenkategorie HEAVY bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz- / Kanalwechsel unmittelbar nach dem Rufzeichen das Wort HEAVY anzufügen.

(7) Unbeschadet der Vorschriften in (1) bis (6) haben Führer von Luftfahrzeugen das Fehlen der vorgeschriebenen Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz- / Kanalwechsel mit der Sprechgruppe NON RNAV nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.

ANLAGE 3
ÜBERMITTELN VON BUCHSTABEN

(1) Wenn es erforderlich ist, Rufzeichen, Wörter oder Abkürzungen zu buchstabieren, ist das ICAO-Buchstabieralphabet zu benutzen :

Buchstabe	Schlüsselwort	Aussprache
A	Alfa	Alfa
B	Bravo	Brawo
C	Charlie	Tschahrli
D	Delta	Delta
E	Echo	Ecko
F	Foxtrot	Foxtrot
G	Golf	Golf
H	Hotel	Hotell
I	India	Indja
J	Juliett	Dschuljett
K	Kilo	Kilo
L	Lima	Lima
M	Mike	Maik
N	November	Nowemmba
O	Oscar	Osska
P	Papa	Papah
Q	Quebec	Kibeck
R	Romeo	Rohmio
S	Sierra	Sierra
T	Tango	Tängo
U	Uniform	Juniform
V	Victor	Wiktor
W	Whiskey	Wisski
X	X-ray	Exre
Y	Yankee	Jänki
Z	Zulu	Sulu

ANLAGE 4
ÜBERMITTELN VON ZAHLEN UND ZEICHEN

(1) Ziffern und Zeichen sind wie folgt zu übermitteln :

Ziffer oder Zeichen	Aussprache deutsch	englisch
0	null	siro
1	ein(s)	woan (Siehe Ausnahme (5) 4.
2	zwo	tuh
3	drei	tri
4	vier	fohr
5	fünf	feif
6	sechs	six
7	sieben	sewen
8	acht	äit
9	neun	neiner
,	Komma	-
.	-	dessimel
/	Schrägstrich	deiägonel

(2) Alle Zahlen, ausgenommen ganze Hunderter, ganze Tausender und Kombinationen von Tausendern und ganzen Hundertern, sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.

(3) Ganze Hunderter und ganze Tausender sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Hunderter oder Tausender ausgesprochen und jeweils das Wort **HUNDERT** oder **TAUSEND** hinzugefügt wird.

BEISPIELE :

300 DREI HUNDERT
4000 VIER TAUSEND

(4) Kombinationen von Tausendern und ganzen Hundertern sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Tausender ausgesprochen und das Wort **TAUSEND** hinzugefügt wird, danach die Zahl der Hunderter, gefolgt von dem Wort **HUNDERT**.

BEISPIELE:

13 600 EINS DREI TAUSEND SECHS HUNDERT
4 300 VIER TAUSEND DREI HUNDERT

(5) Ausnahmen von den vorstehenden Regelungen :

1. Richtungsangaben nach Uhrzeigerstellung bei Verkehrshinweisen, die als zehn, elf, zwölf Uhr zu übermitteln sind,

2. Anweisungen zum Fliegen eines Vollkreises, die in der englischen Sprache mit **MAKE A** (LEFT / RIGHT) **THREESIXTY** erteilt werden.

3 Die Übermittlung von Rufzeichen von Luftfunkstellen des Typs c) (siehe Anlage 2), und Luftfahrzeugmustern, die aus gleichen Ziffern bestehen, kann durch die Worte ZWOMAL / DOUBLE oder DREIMAL / TRIPLE (z.B. DLH 444 als LUFTHANSA TRIPLE FOUR, Boeing 777 als Boeing TRIPLE SEVEN) vereinfacht werden.

4. In Verbindung mit EINHUNDERT und EINTAUSEND ist die Zahl EINS als EIN auszusprechen.

(6) Bei der Übermittlung von VHF-Frequenzen wird die Anzahl der Ziffern hinter dem Komma durch den Kanalabstand bestimmt.

(7) Gegenüberstellung der Verbindung Kanalabstand / Frequenz für 8,33 kHz und 25 kHz :

Frequenz (MHz)	Kanalabstand (kHz)	Kanal
118,0000	25	118,000
118,0000	8,33	118,005
118,0083	8,33	118,010
118,0167	8,33	118,015
118,0250	25	118,025
118,0250	8,33	118,030
118,0333	8,33	118,035
118,0417	8,33	118,040
118,0500	25	118,050
118,0500	8,33	118,055
118,0583	8,33	118,060
118,0667	8,33	118,065
118,0750	25	118,075
118,0750	8,33	118,080
118,0833	8,33	118,085
118,0917	8,33	118,090
118,1000	25	118,100

usw.

(8) Beträgt der VHF-**Sprechfunkkanalabstand 25 kHz**, sollen im Sprechfunkverkehr nicht mehr als **zwei Stellen nach dem Komma** gesprochen werden. Ist die zweite Ziffer nach dem Komma eine Null, genügt das Sprechen der ersten Ziffer nach dem Komma.

BEISPIELE :

Gesprochen als

118,000 EINS EINS ACHT KOMMA NULL
ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118,025 EINS EINS ACHT KOMMA NULL ZWO
ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO

(9) Beträgt der VHF-**Sprechfunkkanalabstand 8,33 kHz**, sollen im Sprechfunkverkehr das Wort KANAL / CHANNEL und **drei Stellen nach dem Komma** gesprochen werden.

BEISPIELE :

Gesprochen als	
118,005	KANAL EINS EINS ACHT KOMMA NULL NULL FÜNF CHANNEL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118,010	KANAL EINS EINS ACHT KOMMA NULL EINS NULL CHANNEL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO

ANLAGE 5
ÜBERMITTELN VON SICHTWERTEN

(1) Die Werte für Flugsicht, Bodensicht und Pistensichtweite sind zu übermitteln :

1. in Metern	bei einer Sicht von 5 Kilometern oder weniger;
2. in Kilometern	bei einer Sicht von mehr als 5 Kilometern, aber weniger als 10 Kilometern;
3. als eine Sicht von 10 Kilometern	bei einer Sicht von 10 Kilometern oder mehr.

ANLAGE 6
ANWEISEN / MELDEN VON FLUGHÖHEN

(1) Flughöhen sind entsprechend der Einstellung des Höhenmessers zu melden.

(2) Bei Einstellung auf einen QNH-Wert ist der Höhenangabe das Wort FUSS / FEET anzufügen. Es kann der Höhenangabe die Bezeichnung FLUGHÖHE / ALTITUDE vorangestellt werden.

(3) Bei Verwendung der Standard-Höhenmessereinstellung ist der Höhenangabe die Bezeichnung FLUGFLÄCHE / FLIGHT LEVEL voranzustellen.

(4) In der englischen Sprache sind beim Anweisen bzw. Melden von Flughöhen die Worte TO bzw. FOR nicht zu verwenden.

ANLAGE 7
REDEWENDUNGEN

(1) Im Sprechfunk- bzw. Fernsprechverkehr sind die nachfolgenden Redewendungen zu verwenden :

Redewendung	**Bedeutung**
ACKNOWLEDGE	Let me know that you have received and understood this message
BESTÄTIGEN SIE	Teilen Sie mit, dass die Meldung empfangen und verstanden wurde
AFFIRM	Yes
POSITIV	Ja
APPROVED	Permission for proposed action granted
GENEHMIGT	Erlaubnis für das vorgeschlagene Verfahren erteilt
BREAK	I hereby indicate the separation between portions of the message (To be used where there is no clear distinction between the text and other portions of the message)
TRENNUNG	Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Teilen der Meldung an (Zu benutzen, wenn keine klare Trennung zwischen dem Text und anderen Teilen der Meldung erkannt werden kann)
BREAK BREAK	I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment
TRENNUNG TRENNUNG	Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Meldungen an, die in einer hochbelasteten Verkehrssituation an verschiedene Luftfahrzeuge übermittelt werden
CANCEL	Annul the previously transmitted clearance
AUFGEHOBEN	Die vorher übermittelte Freigabe ist aufgehoben
CHECK	Examine a system or procedure (Not to be used in any other context. No answer is normally expected)
CHECK	Prüfen Sie ein System oder ein Verfahren (In keinem anderen Zusammenhang zu verwenden. Normalerweise wird keine Antwort erwartet)

Redewendung	Bedeutung
CLEARED FREI	Authorized to proceed under the conditions specified Genehmigung, unter festgelegten Bedingungen zu verfahren
CONFIRM BESTÄTIGEN SIE	I request verification of (clearance, instruction, action, information) Ich erbitte Bestätigung der (Freigabe, Anweisung, Handlung, Information)
CONTACT RUFEN SIE	Establish communications with... Stellen Sie Funkverbindung her mit...
CORRECT KORREKT	"True" or "Accurate" "Wahr" oder "Richtig"
CORRECTION BERICHTIGUNG	An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is... Bei der Übermittlung ist ein Fehler unterlaufen, es muß richtig heißen...
DISREGARD IGNORIEREN SIE	Ignore Selbsterklärend
GO AHEAD KOMMEN	Proceed with your message Setzen Sie Ihre Meldung ab
Note 1 :	The phrase GO AHEAD shall not be used in surface movement communications or whenever the possibility of misconstruing GO AHEAD as an authorization exists.
Note 2 :	If there is the possibility of misunderstanding, GO AHEAD shall be replaced by the calling aeronautical station's call sign followed by the answering aeronautical stations call sign.
Anmerkung :	In der deutschen Phraseologie besteht eine solche Verwechslungsmöglichkeit nicht.
HOW DO YOU READ WIE VERSTEHEN SIE MICH	What is the readability of my transmission Wie ist die Verständlichkeit meiner Sendung
MAINTAIN BEHALTEN SIE ... BEI / BLEIBEN SIE	Remain at the level specified or in its literal sense, e.g. MAINTAIN VFR Behalten Sie z.B. die benannte Flughöhe bei, oder im übertragenen Sinne, z.B. Bleiben Sie VFR

Redewendung	Bedeutung
I SAY AGAIN ICH WIEDERHOLE	I repeat for clarity or emphasis Ich wiederhole zur Klarstellung oder Betonung
MONITOR MONITOR	Listen out on (frequency / channel) Hören Sie (Frequenz / Kanal) ab
NEGATIVE NEGATIV	No / Permission not granted / That is not correct Nein / Erlaubnis nicht erteilt / Das ist nicht richtig
NON RNAV NON RNAV	Announcement of missing RNAV equipment Angabe wenn Flächennavigationsausrüstung fehlt
OVER KOMMEN	My transmission is ended and I expect a response from you Meine Übermittlung ist beendet, und ich erwarte Ihre Antwort
Note :	Not normally used in VHF communications
Anmerkung :	Im Sprechfunkverkehr im VHF-Bereich normalerweise nicht genutzt
OUT ENDE	This exchange of transmission is ended and no response is expected Die Übermittlung der Meldung ist beendet. Ich erwarte keine Antwort
Note :	Not normally used in VHF communications
Anmerkung :	Im Sprechfunkverkehr im VHF-Bereich normalerweise nicht genutzt
READ BACK WIEDERHOLEN SIE WÖRTLICH	Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received Wiederholen Sie alles oder den bezeichneten Teil dieser Meldung wörtlich
RECLEARED FREIGABEÄNDERUNG	A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof Es hat sich eine Änderung gegenüber Ihrer letzten Freigabe ergeben, diese neue Freigabe ersetzt die vorherige Freigabe oder Teile davon
REPORT MELDEN SIE	Pass me the following information Geben Sie mir die folgende Information
REQUEST ERBITTE	I should like to know / I wish to obtain Ich möchte wissen / Ich beantrage

Redewendung		Bedeutung
ROGER VERSTANDEN		I have received all of your last transmission Ich habe Ihre letzte Meldung vollständig erhalten
	Note :	Under no circumstances to be used in reply to a question requiring **READ BACK** or a direct answer in the affirmative (**AFFIRM**) or negative sense (**NEGATIVE**).
	Anmerkung :	Unter keinen Umständen zu benutzen, wenn die Art der Meldung eine **wörtliche Wiederholung**, **POSITIV** oder **NEGATIV** als Antwort erfordern würde.
SAY AGAIN WIEDERHOLEN SIE		Repeat all, or the following part, of your last transmission Wiederholen Sie alles oder den folgenden Teil Ihrer Meldung
SPEAK SLOWER SPRECHEN SIE LANGSAMER		Reduce your rate of speech Vermindern Sie Ihre Sprechgeschwindigkeit
SQUAWK SQUAWK		Switch transponder to the following setting Schalten Sie den Transponder auf Mode / Code
STANDBY STANDBY		Wait and I will call you soon Warten Sie und ich werde Sie bald rufen
	Note :	The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial.
	Anmerkung :	Die rufende Station wird normalerweise erneut Funkverbindung herstellen, falls sich die Verzögerung über einen längeren Zeitraum erstreckt. STANDBY ist keine Zustimmung oder Ablehnung.
UNABLE NICHT MÖGLICH		I cannot comply with your request, instruction or clearance Ich kann Ihrer Anfrage, Anweisung oder Freigabe nicht Folge leisten
	Note :	UNABLE is normally followed by a reason.
	Anmerkung :	NICHT MÖGLICH wird normalerweise durch eine Begründung ergänzt

Redewendung	Bedeutung
WILCO	I understand your message and will comply with it (Abbreviation for "will comply")
WILCO	Ich verstehe Ihre Meldung und werde entsprechend handeln
WORDS TWICE	**Request** : Communication is difficult. Please send every word, or group of words, twice **Information** : Since communication is difficult, every word, or group of words, in this message will be sent twice
WORTE DOPPELT	**Aufforderung** : Die Verständigung ist schwierig. Bitte senden Sie jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, doppelt. **Information** : Da die Verständigung schwierig ist, wird jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, in dieser Meldung doppelt gesendet

ANLAGE 8
SPRECHGRUPPEN

ALLGEMEINES

(1) Die nachstehenden Sprechgruppen können nicht alle Situationen abdecken. Bei Bedarf sind daher zusätzliche Sprechgruppen, die kurz gefasst und unmissverständlich sind, zu verwenden.

(2) Die Aufteilung der Sprechgruppen in Kapitel bedeutet nicht, dass Sprechgruppen eines Kapitels nicht in anderen Situationen angewendet werden dürfen.

(3) Fettgedruckte Teile der Sprechgruppen sind grundsätzlich anzuwendende Standard-Sprechgruppen.

(4) Mit Sternchen (*****) gekennzeichnete Teile der Sprechgruppen sind - soweit erforderlich - zusätzlich zu benutzen.

(5) Durch Schrägstrich (/) getrennte Teile der Sprechgruppen sind - soweit erforderlich - alternativ zu benutzen.

(6) Durch Klammern gekennzeichnete Teile der Sprechgruppen sind durch die entsprechenden Angaben zu ersetzen.

Deutsche Sprechgruppen	**Englische Sprechgruppen**
L = Luftfunkstelle	A = Aircraft radio station
B = Bodenfunkstelle	G = Ground radio station

1. FLUGPLÄTZE OHNE FLUGVERKEHRSKONTROLLE AERODROMES WITHOUT AIR TRAFFIC CONTROL

1.1 Rollen / schweben
Taxiing / air-taxiing

L:	**ROLLE VON** (Position) **ZU** (Zielpunkt)	A: **TAXIING FROM** (significant point) **TO** (destination)
L:	**ROLLE ***ÜBER (Position / Rollstrecke)***** **ZUM / ZUR** (Position) *****VERMEIDE (Information)*****	A: **TAXIING ***VIA (significant point / taxi route)***** **TO** (significant point) *****AVOIDING (information)*****
L:	**SCHWEBE ZUM HUBSCHRAUBERABSTELLPLATZ / HUBSCHRAUBERSTARTPLATZ / ZUR HUBSCHRAUBERPARKPOSITION** (Position)	A: **AIR-TAXIING TO HELICOPTER STAND / HELIPAD / HELICOPTER PARKING POSITION** (significant point)

L:	**ÜBERQUERE PISTE** (Bezeichnung) *****HINTER LANDENDER / LANDENDEM / ABFLIEGENDER / ABFLIEGENDEM (Lfz.-Muster)*****	A **WILL CROSS RUNWAY** (designator) *****BEHIND LANDING / DEPARTING (type of aircraft)*****

Anmerkung : ROLLEN wird bei Hubschrauberverkehr durch SCHWEBEN ersetzt, wenn der Hubschrauber schwebt.
Note : For helicopter traffic, TAXI is substituted by AIR-TAXI if the helicopter hovers.

1.11 Rollinformation für abfliegende Luftfahrzeuge
Taxi information for departing aircraft

L:	(Lfz.-Muster) (Position) **VFR ÜBER** (Abflugstrecke) **/ NACH** (Richtung) *****(Absichten)*****	A: (type of aircraft) (significant point) **VFR VIA** (departure route) **/ TO THE** (direction) *****(intentions)*****
B:	**PISTE** (Bezeichnung)*ÜBER (Rollstrecke)* **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN ***QNH (Ziffern) (Verkehrsinformation)*****	G: **RUNWAY** (designator) *VIA (taxi route)* **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS ***QNH (figures) (traffic information)*****

1.2 Abflug
Departure

B:	**MELDEN SIE** *ABFLUG* **BEREIT**	G: **REPORT ***WHEN***** **READY ***FOR DEPARTURE*****
L:	*ABFLUG****BEREIT**	A: **READY** *FOR DEPARTURE*
B:	**WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** (Verkehrshinweise)	G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS** (traffic information)
L:	**ERBITTE RECHTSKURVE ***NACH DEM ABHEBEN*****	A: **REQUEST RIGHT TURN ***WHEN AIRBORNE*****
B:	**RECHTSKURVE ***NACH DEM ABHEBEN*** GENEHMIGT**	G: **RIGHT TURN APPROVED ***WHEN AIRBORNE*****
L:	**STARTE / STARTE HINTER LANDENDER / LANDENDEM / ABFLIEGENDER / ABFLIEGENDEM** (Lfz.-Muster)	A: **TAKING OFF / WILL TAKE OFF BEHIND LANDING / DEPARTING** (type of aircraft)

1.3 Anflug
Approach

L:	(Lfz.-Muster) (Position) **ZUR LANDUNG / ZUM TIEFANFLUG / AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN**	A: (type of aircraft) (significant point) **FOR LANDING / LOW APPROACH / TOUCH AND GO**

B:	**PISTE** (Bezeichnung) **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** *QNH (Ziffern) (Verkehrsinformation)*	G:	**RUNWAY** (designator) **WIND** (direction) **DEGREES** speed) **KNOTS** *QNH (figures) (traffic information)*
L:	**ERBITTE RECHTSPLATZRUNDE / RECHTEN GEGENANFLUG / RECHTEN QUERANFLUG / GERADEAUSANFLUG**	A:	**REQUEST RIGHT TRAFFIC CIRCUIT / RIGHT DOWNWIND / RIGHT BASE / STRAIGHT-IN-APPROACH**
B:	**RECHTSPLATZRUNDE / RECHTER GEGENANFLUG / RECHTER QUERANFLUG GENEHMIGT**	G:	**RIGHT TRAFFIC CIRCUIT / RIGHT DOWNWIND / RIGHT BASE APPROVED**

Anmerkung : Die Luftaufsicht / Flugleitung kann im Einzelfall Ausnahmen von der vorgeschriebenen Richtung der Platzrunde zulassen. Sie ist nicht berechtigt, Flugverkehrskontrolle durchzuführen.

Note : The aviation supervision office / flight control (Luftaufsicht / Flugleitung) may allow exceptions to the prescribed direction of the traffic circuit in individual cases. They are not authorized to conduct air traffic control.

1.4 Besondere Absichten des Luftfahrzeugführers
Special intentions of the pilot

L:	**STARTE DURCH**	A:	**GOING AROUND**
L:	**MACHE TIEFANFLUG**	A:	**MAKING LOW APPROACH**
L:	**MACHE KURZE / LANGE LANDUNG**	A:	**MAKING SHORT / LONG LANDING**
L:	**MACHE ZIELLANDEÜBUNG**	A:	**MAKING SPOT LANDING**
L:	**FLIEGE AN ZUR BANNERAUFNAHME**	A:	**APPROACHING FOR BANNER PICK-UP**
L:	**FLIEGE AN ZUM BANNER- / SEILABWURF**	A:	**APPROACHING TO DROP BANNER / ROPE**
L:	**FLIEGE PLATZRUNDE(N)**	A:	**FLYING TRAFFIC CIRCUIT(S)**
L:	**MACHE AUFSETZ- UND DURCHSTARTÜBUNG**	A:	**MAKING TOUCH AND GO**
L:	**VERLASSE IHRE FREQUENZ / IHREN KANAL**	A:	**LEAVING YOUR FREQUENCY / CHANNEL**

1.5 Anweisungen zur Abwehr von Gefahren
Instructions for protection from danger

B:	**HALTEN SIE POSITION** *(Begründung)*	G:	**HOLD POSITION** *(reason)*
L:	**HALTE**	A:	**HOLDING**
B:	**VERLASSEN SIE SOFORT PISTE** *(Begründung)*	G:	**VACATE RUNWAY IMMEDIATELY** *(reason)*

L:	**VERLASSE SOFORT PISTE**	A:	**VACATING RUNWAY IMMEDIATELY**
B:	**BESCHLEUNIGEN SIE START / ROLLEN** *(Begründung)*	G:	**EXPEDITE TAKE-OFF / TAXI** *(reason)*
L:	**BESCHLEUNIGE**	A:	**EXPEDITING**
B:	**START / LANDUNG NICHT ERLAUBT** *(Begründung)*	G:	**TAKE-OFF / LANDING NOT PERMITTED** *(reason)*
B:	**SOFORT ANHALTEN** *(Wiederholen des Lfz.-Rufzeichens) SOFORT ANHALTEN*	G:	**STOP IMMEDIATELY** *(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY*
L:	**HALTE AN**	A:	**STOPPING**
B:	**STARTEN SIE DURCH** *(Begründung)*	G:	**GO AROUND** *(reason)*
L:	**STARTE DURCH**	A:	**GOING AROUND**

Anmerkung **:** Weitere Sprechgruppen für Flüge von und zu Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrolle sind in Kapitel 3 dieses Anhangs zu finden.

Note : Further phraseologies for flights from and to aerodromes without air traffic control are to be found in chapter 3 of this attachment.

2. FLUGPLÄTZE MIT FLUGVERKEHRSKONTROLLE AERODROMES WITH AIR TRAFFIC CONTROL

2.1 Anlassverfahren Luftfahrzeug / Flugverkehrskontrolle
Start up procedures Aircraft / Air Traffic Control

L:	(Position) *INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)* **ERBITTE ANLASSEN**	A:	(significant point) *INFORMATION (ATIS code letter)* **REQUEST START UP**
B:	**ANLASSEN ERLAUBT**	G:	**START UP APPROVED**
B:	**ANLASSEN NEGATIV** (Begründung)	G:	**NEGATIVE START UP** (reason)
B:	*ERWARTEN SIE* **ANLASSEN UM** (Zeit)	G:	*EXPECT* **START UP AT** (time)
B:	*ERWARTEN SIE ABFLUG UM (Zeit)* **ANLASSEN NACH EIGENEM ERMESSEN**	G:	*EXPECT DEPARTURE (time)* **START UP AT OWN DISCRETION**
B:	**MELDEN SIE ANLASSBEREIT**	G:	**REPORT READY TO / FOR START** *UP*

2.11 Anlassverfahren Bodenmannschaft / Pilot
Start up procedures Ground crew / Cockpit

G:	*ARE YOU* **READY TO / FOR START** *UP*
A:	**STARTING NUMBER** (engine number(s))

Note 1 : The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start up as indicated may proceed.

Note 2 : Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.

2.12 Zurückdrücken / Zurückrollen
Push back / power back

G: **ARE YOU READY FOR PUSH BACK / POWER BACK**
A: **READY FOR PUSH BACK / POWER BACK**
A: (significant point) **REQUEST PUSH BACK / POWER BACK**
G: **PUSH BACK / POWER BACK APPROVED**
G: **PUSH BACK / POWER BACK NEGATIVE**
G: **STAND BY**
G: **PUSH BACK / POWER BACK AT OWN DISCRETION**
G: **EXPECT** (number) **MINUTES** *DELAY* ***DUE TO** (reason)*
G: **CONFIRM BRAKES RELEASED**
A: **BRAKES RELEASED**
G: **COMMENCING PUSH BACK / POWER BACK**
G: **PUSH BACK / POWER BACK COMPLETED**
A: **STOP PUSH BACK / POWER BACK**
G: **CONFIRM BRAKES SET**
A: **BRAKES SET**
A: **DISCONNECT**
G: **DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT / RIGHT**

Note : This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing.

2.13 Schleppzugverfahren
Tow procedures

A: **REQUEST TOW** (company name) (type of aircraft) **FROM** (significant point) **TO** (significant point)
G: **TOW APPROVED VIA** (route)
G: **HOLD POSITION**
G: **STAND BY**

2.2 Flugplatzdaten für abfliegende Luftfahrzeuge
Aerodrome data for departing aircraft

L: **ERBITTE ABFLUGINFORMATION**
B: **PISTE** (Bezeichnung) **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** *SICHT (Ziffern) METER / KILOMETER*; PISTENSICHTWEITE (Ziffern) METER / KEINE ANGABEN* **TEMPERATUR** (Ziffern) **TAUPUNKT** (Ziffern) **QNH** (Ziffern)

A: **REQUEST DEPARTURE INFORMATION**
G: **RUNWAY** (designator) **WIND** (direction) **DEGREES** speed) **KNOTS** *VISIBILITY (figures) METRES / KILOMETRES*; RVR (figures) METRES / NOT REPORTED* **TEMPERATURE** (figures) **DEW POINT** (figures) **QNH** (figures)

2.3 Rollverfahren
Taxi Procedures

2.31 Abflug mit Flugplan
Departure with flight plan

L: (Position) *INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)* **ERBITTE ROLLEN**

A: (significant point) *INFORMATION (ATIS code letter)* **REQUEST TAXI**

2.32 Abflug ohne Flugplan
Departure without flight plan

L: (Lfz.-Muster) (Position) **VFR ÜBER** (Abflugstrecke) *INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)* **ERBITTE ROLLEN** *(Absichten)*

A: (type of aircraft) (significant point) **VFR VIA** (departure route) *INFORMATION (ATIS code letter)* **REQUEST TAXI** *(intentions)*

2.33 Rollen / Schweben
Taxi / Air-taxi

B: **ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Bezeichnung) **ÜBER** (Rollstrecke) *WIND (Richtung) GRAD (Geschwindigkeit) KNOTEN QNH (Ziffern)*

G: **TAXI TO HOLDING POSITION RUNWAY** (designator) **VIA** (taxi route) *WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS QNH (figures)*

B: **ROLLEN / DREHEN SIE IN DIE / DEN ERSTE(N) / ZWEITE(N) / PASSENDEN** (Rollstrecke) **LINKS / RECHTS** *UND RUFEN SIE ROLLKONTROLLE*

G: **TAKE / TURN FIRST / SECOND / CONVENIENT** (taxi route) **LEFT / RIGHT** *AND CONTACT GROUND*

B: **ROLLEN SIE ÜBER** (Rollstrecke)

G: **TAXI VIA** (taxi route)

B: **ROLLEN SIE AUF PISTE** (Bezeichnung)

G: **TAXI VIA RUNWAY** (designator)

B: **ROLLEN SIE ZUM** (Zielpunkt auf dem Flughafen)

G: **TAXI TO** (destination on aerodrome)

L: **ERBITTE ZURÜCKROLLEN PISTE** (Bezeichnung)

A: **REQUEST BACKTRACK RUNWAY** (designator)

B: **ZURÜCKROLLEN** *GENEHMIGT* **PISTE** (Bezeichnung)

G: **BACKTRACK** *APPROVED* **RUNWAY** (designator)

L: (Position) **ERBITTE ROLLEN** (zu Zielpunkt auf dem Flughafen)

A: (significant point) **REQUEST TAXI** (to destination on aerodrome)

B: **ROLLEN SIE GERADEAUS**

G: **TAXI STRAIGHT AHEAD**

B: **WEICHEN SIE** (Beschreibung und Position des Verkehrs) **AUS**

G: **GIVE WAY TO** (description and position of traffic)

L:	**WEICHE** *(Verkehr)* **AUS**	A:	**GIVING WAY** *TO (traffic)*
L:	**VERKEHR** / (Lfz.-Muster) **IN SICHT**	A:	**TRAFFIC /** (type of aircraft) **IN SIGHT**
B:	**ROLLEN SIE IN DIE HALTEBUCHT**	G:	**TAXI INTO HOLDING BAY**
B:	**FOLGEN SIE** (Beschreibung des Verkehrs)	G:	**FOLLOW** (description of traffic)
B:	**VERLASSEN SIE PISTE** (Bezeichnung)	G:	**VACATE RUNWAY** (designator)
B:	**MELDEN SIE VERLASSEN**	G:	**REPORT VACATED**
L:	**PISTE** (Bezeichnung) **VERLASSEN**	A:	**RUNWAY** (designator) **VACATED**
B:	*IHRE* **PARKPOSITION /** *IHR* **STANDPLATZ** (Bezeichnung)	G:	*YOUR* **STAND / GATE** (designator)
B:	**BESCHLEUNIGEN SIE ROLLEN** *(Begründung)*	G:	**EXPEDITE TAXI** *(reason)*
L:	**BESCHLEUNIGE**	A:	**EXPEDITING**
B:	*VORSICHT* **ROLLEN SIE LANGSAMER** *(Begründung)*	G:	*CAUTION* **TAXI SLOWER** *(reason)*
L:	**ROLLE LANGSAMER**	A:	**SLOWING DOWN**
B:	**SCHWEBEN SIE ZUM HUBSCHRAUBERABSTELLPLATZ / HUBSCHRAUBERSTARTPLATZ / ZUR HUBSCHRAUBERPARKPOSITION** (Position)	G:	**AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND / HELIPAD/ HELICOPTER PARKING POSITION** (significant point)
L:	**SCHWEBE ZUM HUBSCHRAUBERABSTELLPLATZ / HUBSCHRAUBERSTARTPLATZ / ZUR HUBSCHRAUBERPARKPOSITION** (Position)	A:	**AIR-TAXIING TO HELICOPTER STAND / HELIPAD / HELICOPTER PARKING POSITION** (significant point)

Anmerkung : ROLLEN wird bei Hubschrauberverkehr durch SCHWEBEN ersetzt, wenn der Hubschrauber schwebt.
Note : For helicopter traffic, TAXI is substituted by AIR-TAXI if the helicopter hovers.

2.34 Halten
Holding

B:	**HALTEN SIE POSITION** *(Begründung)*	G:	**HOLD POSITION** *(reason)*
L:	**HALTE**	A:	**HOLDING**

Anmerkung : Grundsätzlich wird in der deutschen Sprache das Wort HALTEN nur am Boden verwendet, das Wort WARTEN in der Luft.
Note : As a rule, in the German language the word HALTEN is used on the ground only, the word WARTEN in the air.

2.35 Halten vor einer Piste
To hold short of a runway

B:	**HALTEN SIE** (Richtung) **VON** (Position)	G:	**HOLD** (direction) **OF** (significant point)
B:	**HALTEN SIE** (Entfernung) **VON / VOR** (Position)	G:	**HOLD** (distance) **FROM** (significant point)
B:	**HALTEN SIE VOR** (Position)	G:	**HOLD SHORT OF** (significant point)
L:	**HALTE / HALTE VOR** (Position)	A:	**HOLDING** / **HOLDING SHORT**
B:	**HALTEN SIE AM** *CAT II / III* **ROLLHALT**	G:	**HOLD AT** *CAT II / III* **HOLDING POSITION**

2.36 Überqueren einer Piste
To cross a runway

L:	**ERBITTE ÜBERQUEREN** *DER* **PISTE** (Bezeichnung)	A:	**REQUEST** *TO* **CROSS RUNWAY** (designator)
B:	**ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Bezeichnung) *MELDEN SIE VERLASSEN*	G:	**CROSS RUNWAY** (designator) *REPORT VACATED*
B:	**BESCHLEUNIGEN SIE ÜBERQUEREN** *DER* **PISTE** (Bezeichnung) *VERKEHR (Lfz.-Muster) (Entfernung) MEILEN ENDANFLUG*	G:	**EXPEDITE CROSSING RUNWAY** (designator) *TRAFFIC (type of aircraft) (distance) MILES FINAL*
L:	**PISTE** (Bezeichnung) **VERLASSEN**	A:	**RUNWAY** (designator) **VACATED**

2.37 Wenn eine Rollanweisung eine Freigabegrenze jenseits einer Piste beinhaltet.
When a taxi instruction contains a taxi limit beyond a runway

B:	**ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Bezeichnung) **ÜBER** (genaue Angabe der Rollstrecke) **HALTEN SIE VOR PISTE** (Bezeichnung) **/ ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Bezeichnung)	G:	**TAXI TO HOLDING POSITION RUNWAY** (designator) **VIA** (specific taxi route to be followed) **HOLD SHORT OF RUNWAY** (designator) **/ CROSS RUNWAY** (designator)

Anmerkung : Wenn eine Rollanweisung eine Freigabegrenze jenseits einer Piste beinhaltet, hat diese eine explizite Freigabe zum Überqueren oder eine Anweisung vor dieser Piste zu halten zu beinhalten.
Note : When a taxi instruction contains a taxi limit beyond a runway, it shall contain an explicit clearance to cross or an instruction to hold short of that runway.

2.4 Abfluganweisungen
Departure instructions

L:	**ERBITTE ABFLUGANWEISUNGEN** *(Details)*	A:	**REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS** *(details)*
B:	**VERLASSEN SIE KONTROLLZONE** *SONDER-VFR* **ÜBER** (Strecke) *IN *FLUGHÖHE* (Ziffern) FUSS / ODER HÖHER / TIEFER* *(Anweisungen)*	G:	**LEAVE CONTROL ZONE** *SPECIAL VFR* **VIA** (route) *AT *ALTITUDE* (figures) FEET / OR ABOVE / BELOW* *(instructions)*
B:	**ABFLUG ÜBER** (Bezeichnung) **NICHT MÖGLICH** *(Begründung)*	G:	**UNABLE TO ISSUE DEPARTURE VIA** (designator) *(reason)*
B:	**MELDEN SIE** *ABFLUG-* **BEREIT**	G:	**REPORT** *WHEN* **READY** *FOR DEPARTURE*
B:	**SIND SIE** *ABFLUG-* **BEREIT**	G:	**ARE YOU READY** *FOR DEPARTURE*
L:	*ABFLUG-* **BEREIT**	A:	**READY** *FOR DEPARTURE*
B:	**SIND SIE BEREIT ZUM SOFORTABFLUG**	G:	**ARE YOU READY FOR IMMEDIATE** *DEPARTURE*
L:	*BIN* **BEREIT ZUM SOFORTABFLUG**	A:	**READY FOR IMMEDIATE** *DEPARTURE*
B:	**HALTEN SIE** *(Begründung)*	G:	**WAIT** *(reason)*
B:	**NACH DEM ABHEBEN** (Anweisungen)	G:	**WHEN AIRBORNE** (instructions)

2.5 Freigabe auf die Piste zu rollen und Startfreigabe abzuwarten
Clearance to enter runway and await take-off clearance

B:	**ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Bezeichnung) *DORT HALTEN*	G:	**LINE UP RUNWAY** (designator) *AND WAIT*
B:	**ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Bezeichnung) *BEREITHALTEN FÜR / ERWARTEN SIE SOFORTABFLUG*	G:	**LINE UP RUNWAY** (designator) *BE READY FOR / EXPECT IMMEDIATE* *DEPARTURE*

2.51 Konditionelle Freigabe
Conditional clearance

B:	**MELDEN SIE LANDENDE / ABFLIEGENDE** (Verkehrsinformation) **IN SICHT**	G:	**REPORT LANDING / DEPARTING** (traffic information) **IN SIGHT**
L:	**LANDENDE / ABFLIEGENDE** (Verkehrsinformation) **IN SICHT / *NICHT IN SICHT***	A:	**LANDING / DEPARTING** (traffic information) **IN SIGHT** / ***NOT IN SIGHT***

B:	**HINTER LANDENDER / ABFLIEGENDER** (Verkehrsinformation) **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Bezeichnung) *DORT HALTEN* **HINTER**	G:	**BEHIND LANDING / DEPARTING** (traffic information) **LINE UP RUNWAY** (designator) *AND WAIT* **BEHIND**
L:	**HINTER LANDENDER / ABFLIEGENDER** (Verkehrsinformation) **ROLLE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Bezeichnung) *HALTE DORT* **HINTER** *LANDENDER / ABFLIEGENDER* *(Verkehrsinformation)*	A:	**BEHIND LANDING / DEPARTING** (traffic information) **LINING UP RUNWAY** (designator) *AND WAITING* **BEHIND** *LANDING / DEPARTING* *(traffic information)*

Anmerkung : Konditionelle Freigaben sind einschließlich der Bedingung(en) wörtlich (z.B.: HINTER LANDENDER ...) zu wiederholen.
Note : Conditional clearances shall be read back verbatim including condition(s) (e.g. BEHIND LANDING ...).

2.6 Abflug
Take-off

B:	**WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** *MELDEN SIE ABHEBEN* **START FREI PISTE** (Bezeichnung)	G:	**WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS** *REPORT AIRBORNE* **CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY** (designator)
B:	**WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN FREI ZUM SOFORTSTART PISTE** (Bezeichnung)	G:	**WIND** (direction) **DEGREES** speed) **KNOTS CLEARED** *FOR* **IMMEDIATE TAKE-OFF RUNWAY** (designator)

2.61 Hubschrauber-Betrieb
Helicopter operation

B:	**WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN START FREI PISTE** (Bezeichnung) / *VOM* **HUBSCHRAUBERSTARTPLATZ / VON** (Position, wenn nicht Piste / Hubschrauberstartplatz)	G:	**WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY** (designator) **/** *FROM THE* **HELIPAD / FROM** (location, if not runway / helipad)

2.62 Wenn der Freigabe zum Start nicht nachgekommen wurde
When take-off clearance has not been complied with

B:	**STARTEN SIE SOFORT ODER VERLASSEN SIE DIE PISTE** *(Anweisungen)*	G:	**TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY** *(instructions)*

B: **STARTEN SIE SOFORT ODER HALTEN SIE** *(Position) z.B.: VOR DER PISTE (Bezeichnung)*

G: **TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD** *(significant point) e.g. SHORT OF RUNWAY (designator)*

2.63 Streichen einer Startfreigabe
To cancel a take-off clearance

B: **HALTEN SIE POSITION STARTFREIGABE AUFGEHOBEN ICH WIEDERHOLE STARTFREIGABE AUFGEHOBEN** *(Begründung)**

G: **HOLD POSITION CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF** *(reason)**

L: **HALTE**

A: **HOLDING**

2.64 Startabbruch nachdem der Startlauf begonnen wurde
To stop a take-off after an aircraft has commenced take-off roll

B: **SOFORT ANHALTEN** *(Wiederholen des Rufzeichens der Luftfunkstelle) SOFORT ANHALTEN*

G: **STOP IMMEDIATELY** *(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY*

L: **HALTE AN**

A: **STOPPING**

2.65 Nach dem Abheben
When airborne

L: **ERBITTE LINKS- / RECHTSKURVE**

A: **REQUEST LEFT / RIGHT TURN**

B: **LINKS- / RECHTSKURVE NEGATIV / GENEHMIGT**

G: **LEFT / RIGHT TURN NEGATIVE / APPROVED**

B: **WARTEN SIE AUF LINKS- / RECHTSKURVE**

G: **STAND BY FOR LEFT / RIGHT TURN**

L: **LINKS- / RECHTSKURVE NICHT MÖGLICH** *(Begründung)*

A: **UNABLE LEFT / RIGHT TURN** *(reason)*

B: **NACH ERREICHEN / DURCH- / ÜBERFLIEGEN VON** (Höhe oder Position) (Anweisungen)

G: **AFTER REACHING / PASSING** (level or significant point) (instructions)

B: (Standard-Abflugstreckenname und -nummer) **ABFLUGSTRECKE**

G: (standard departure name and number) **DEPARTURE**

2.66 Zu fliegender Steuerkurs
Heading to be followed

B: **STEIGEN SIE GERADEAUS / IN PISTENRICHTUNG** *(Anweisungen)**

G: **CLIMB STRAIGHT AHEAD / ON RUNWAY HEADING** *(instructions)**

B: **NACH DEM ABHEBEN**

G: **WHEN AIRBORNE**

B: **FLIEGEN SIE / DREHEN SIE LINKS / RECHTS STEUERKURS** (drei Ziffern) **/ IN PISTENRICHTUNG / STEIGEN SIE** (Anweisungen)

G: **FLY / TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) / **CONTINUE RUNWAY HEADING / CLIMB** (instructions)

2.7 Einflug in die Kontrollzone / Platzrunde
Entering control zone / aerodrome traffic circuit

L: (Lfz.-Muster) **VFR** (Position / Höhe über NN) *INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)* **ZUR LANDUNG / ZUM TIEFANFLUG / ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN**

A: (type of aircraft) **VFR** (significant point / altitude) *INFORMATION (ATIS code letter)* **FOR LANDING / LOW APPROACH / TOUCH AND GO**

B: **FLIEGEN SIE IN DIE KONTROLLZONE** *SONDER-VFR* **ÜBER** (Strecke) *(Höhe über NN)* **PISTE** (Bezeichnung) **QNH** (Ziffern) *(Anweisungen)*

G: **ENTER CONTROL ZONE** *SPECIAL VFR* **VIA** (route) *(altitude)* **RUNWAY** (designator) **QNH** (figures) *(instructions)*

Anmerkung : Eine Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone berechtigt nicht zum Einflug in die Platzrunde. Wird keine Freigabe zum Einflug in die Platzrunde erteilt, ist in die Warteschleife einzufliegen.

Note : A clearance to enter control zone is no authorisation to join traffic circuit. If no clearance to join traffic circuit was issued the holding pattern has to be entered.

B: **FLIEGEN SIE IN DIE** *RECHTS* **PLATZRUNDE /** *DIREKT IN***DEN** (Teil der Platzrunde) *PISTE (Bezeichnung)* *WIND (Richtung) GRAD (Geschwindigkeit) KNOTEN* *QNH (Ziffern)* *(Verkehrsinformation)*

G: **JOIN** *RIGHT* **TRAFFIC CIRCUIT /** *DIRECT* (part of traffic circuit) *RUNWAY (designator)* *WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS* *QNH (figures)* *(traffic information)*

Anmerkung : Wurde das QNH bereits mit der Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone gegeben, erübrigt sich die nochmalige Angabe (außer bei Änderung des Wertes) bei der Freigabe zum Einflug in die Platzrunde.

Note : If the QNH was already delivered with the clearance to enter control zone, a repetition in the clearance to join traffic circuit is superfluous (except with changes of value).

2.71 Verkürzen der Platzrunde
To shorten traffic circuit

L: **ERBITTE GERADEAUS- / DIREKTANFLUG PISTE** (Bezeichnung)

A: **REQUEST STRAIGHT-IN- / DIRECT APPROACH RUNWAY** (designator)

B:	**MACHEN SIE GERADEAUS- / DIREKTANFLUG PISTE** (Bezeichnung) *****(Verkehrsinformation)*****	G: **MAKE STRAIGHT-IN- / DIRECT APPROACH RUNWAY** (designator) *****(traffic information)*****

2.72 Hubschrauber-Betrieb
Helicopter operation

B:	**FLIEGEN / DREHEN SIE** *DIREKT* **ZUM / ZUR** (Position) **/ PISTE** (Bezeichnung) **/ HUBSCHRAUBERLANDE-PLATZ ***(Verkehrsinformation)*****	G: **PROCEED / TURN** *DIRECT* *TO* (significant point) **/ RUNWAY** (designator) **/ HELIPAD ***(traffic information)*****

2.73 Anfordern von Positionsmeldungen
Request for position reports

B:	**MELDEN SIE PLATZ / PISTE** (Bezeichnung) **/ ANFLUGBEFEUERUNG IN SICHT**	G: **REPORT FIELD / RUNWAY** (designator) **/ APPROACH LIGHTS IN SIGHT**
B:	**MELDEN SIE BEREIT FÜR SICHTFLUG**	G: **REPORT VISUAL**
B:	**MELDEN SIE** (Einzelheiten / Teil der Platzrunde)	G: **REPORT** (details / part of traffic circuit)

2.74 Anweisungen für Landefolge
Instructions for landing sequence

B:	**NUMMER** (Ziffer) **FOLGEN SIE** (Lfz.-Muster, Position)	G: **NUMBER** (figure) **FOLLOW** (type of aircraft, position)
B:	**MACHEN SIE KURZEN / LANGEN ANFLUG**	G: **MAKE SHORT / LONG APPROACH**
B:	**VERLÄNGERN / VERKÜRZEN SIE GEGENANFLUG** (Einzelheiten)	G: **EXTEND / SHORTEN DOWNWIND** (details)
B:	*****ANFLUG/ GEGENANFLUG / QUERANFLUG / ENDANFLUG***** **FORTSETZEN** *BEREITEN SIE SICH AUF MÖGLICHEN FEHLANFLUG VOR*	G: **CONTINUE ***APPROACH / BASE / DOWNWIND / FINAL***** *PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND*
B:	**FLIEGEN SIE EINE WEITERE** *RECHTE* **PLATZRUNDE**	G: **MAKE ANOTHER** *RIGHT HAND* **CIRCUIT**

2.8 Landung
Landing

B:	**WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN LANDUNG FREI PISTE** (Bezeichnung)	G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS CLEARED TO LAND RUNWAY** (designator)

B:	**MACHEN SIE KURZE / LANGE LANDUNG**	G: **MAKE SHORT / LONG LANDING**

Anmerkung : Um die Wahrscheinlichkeit von Missverständnissen zu reduzieren hat die Landefreigabe die Bezeichnung der Piste zu beinhalten.

Note : To reduce the potential for misunderstanding, the landing clearance shall include the designator of the landing runway.

2.81 Hubschrauber-Betrieb
Helicopter operations

B:	**WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN LANDUNG FREI PISTE** (Bezeichnung) **/ AUF DEM HUBSCHRAUBERLANDEPLATZ / AUF** (Position)	G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS CLEARED TO LAND RUNWAY** (designator) **/ ON THE HELIPAD / ON** (significant point)

2.82 Besondere Verfahren
Special Procedures

L:	**ERBITTE AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN PISTE** (Bezeichnung)	A: **REQUEST TOUCH AND GO RUNWAY** (designator)
B:	**FREI** *ZUM* **AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN PISTE** (Bezeichnung)*****	G: **CLEARED TOUCH AND GO RUNWAY** (designator)
B:	**MACHEN SIE ABSCHLUSSLANDUNG PISTE** (Bezeichnung)	G: **MAKE FULL STOP** *LANDING* **RUNWAY** (designator)

2.83 Anflug über oder entlang einer Piste
Approach over or along a runway

L:	**ERBITTE TIEFANFLUG**	A: **REQUEST LOW APPROACH**
B:	**FREI ZUM TIEFANFLUG** *ENTLANG* **PISTE** (Bezeichnung) *****(Höhenbeschränkung)***** (Verfahren nach dem Tiefanflug)	G: **CLEARED LOW APPROACH** *ALONG* **RUNWAY** (designator) *****(level restriction)***** (go around instructions)

2.84 Sichtkontrolle durch Personen am Boden
Visual inspection by persons on the ground

L:	**ERBITTE TIEFEN VORBEIFLUG**	A: **REQUEST LOW PASS**
B:	**FREI ZUM TIEFEN VORBEIFLUG** (Anweisungen)	G: **CLEARED LOW PASS** (instructions)

2.85 Verzögern von Luftfahrzeugen
To delay aircraft

B:	**WARTEN SIE** *ÜBER* (Position) **/ KREISEN SIE *** LINKS / RECHTS**** *(Begründung)****	G:	**HOLD** *OVER* (significant point) **/ ORBIT *** LEFT / RIGHT**** *(reason)****
B:	**MACHEN SIE VOLLKREIS LINKS / RECHTS** *(Begründung)*	G:	**MAKE A LEFT / RIGHT THREE SIXTY** *(reason)*

Anmerkung : Grundsätzlich wird in der deutschen Sprache das Wort HALTEN nur am Boden verwendet, das Wort WARTEN in der Luft.
Note : As a rule, in the German language the word HALTEN is used on the ground only, the word WARTEN in the air.

2.86 Fehlanflug
Missed approach

B:	**STARTEN SIE DURCH** *(Begründung)*	G:	**GO AROUND** *(reason)*
L:	**STARTE DURCH** *(Begründung)*	A:	**GOING AROUND** *(reason)*

3. ZUSÄTZLICHE SPRECHGRUPPEN FÜR FLUGPLATZVERKEHR ADDITIONAL PHRASEOLOGIES FOR AERODROME TRAFFIC

3.1 Fahrwerksstörung
Landing gear trouble

B:	(Teil(e) des Fahrwerks) **SCHEINT / SCHEINEN** *NICHT* **AUS- / EINGEFAHREN**	G:	(part(s) of landing gear) *DO(ES) NOT**** APPEAR(S) DOWN / UP**

3.2 Luftfahrzeug ohne Sendegerät
Aircraft without radio transmitter

B:	**BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER / DES SEITENRUDERS**	G:	**ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS / RUDDER**
B:	**BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN**	G:	**ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS**
B:	**BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT LANDESCHEINWERFER**	G:	**ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS**

3.3 Zusätzliche Verkehrsinformation
Additional traffic information

B:	(Lfz.-Muster) **STARTET / LANDET AUF PISTE** (Bezeichnung)	G:	(type of aircraft) **DEPARTING / LANDING ON RUNWAY** (designator)
B:	(Lfz.-Muster) **IM ANFLUG AUS / IM ABFLUG NACH** (Richtung)	G:	(type of aircraft) **APPROACHING FROM / DEPARTING TO** (direction)
B:	***ZUSÄTZLICHER*** **VERKEHR** (Einzelheiten)	G:	***ADDITIONAL*** **TRAFFIC *IS*** (details)

3.31 Wirbelschleppenwarnung
Wake turbulence warning

B:	**VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN** *VON ANFLIEGENDER / ABFLIEGENDER (Lfz.-Muster)* *(weitere Informationen, wie benötigt)*	G:	**CAUTION WAKE TURBULENCE** *FROM ARRIVING / DEPARTING (type of aircraft)* *(additional information, as required)*
B:	**NUMMER 2 HINTER / FOLGEN SIE** (Lfz.-Muster) (Position) ***(Flughöhe)****	G:	**NUMBER 2 BEHIND / FOLLOW** (type of aircraft) (position) ***(level)****

3.32 Abgas- / Propellerstrahl
Jet blast/slipstream

B:	**VORSICHT PROPELLERSTRAHL**	G:	**CAUTION SLIPSTREAM**
B:	**VORSICHT ABGASSTRAHL**	G:	**CAUTION JET BLAST**

3.33 Flugplatzinformation
Aerodrome information

B:	(Ortsname) **PISTEN***OBERFLÄCHEN***ZUSTAND PISTE** (Bezeichnung) (Zustand)	G:	(location) **RUNWAY** *SURFACE* **CONDITION RUNWAY** (designator) (condition)
B:	(Ortsname) **PISTEN** *OBERFLÄCHEN***ZUSTAND PISTE** (Bezeichnung) **NICHT BEKANNT / LETZTE MELDUNG ERHALTEN UM** (Zeit)	G:	(location) **RUNWAY** *SURFACE* **CONDITION RUNWAY** (designator) **NOT AVAILABLE / LAST REPORT RECEIVED AT** (time)
B:	**PISTENMELDUNG UM** (Beobachtungszeit) **PISTE** (Bezeichnung) (Art des Niederschlags) **BIS ZU** (Stärke des Belags) **MILLIMETER**	G:	**RUNWAY REPORT AT** (observation time) **RUNWAY** (designator) (type of precipitant) **UP TO** (depth of deposit) **MILLIMETRES**
B:	**VORSICHT BAUARBEITEN** *BEIDERSEITS / LINKS / RECHTS VON (Teil der Bewegungsfläche)*	G:	**CAUTION CONSTRUCTION WORK** *BOTH SIDES / LEFT / RIGHT OF (part of movement area)*

B: (Teil der Bewegungsfläche) **TROCKEN / FEUCHT / NASS / WASSERPFÜTZEN / ÜBERFLUTET** (Tiefe)

G: (part of movement area) **DRY / DAMP / WET / WATER-PATCHES / FLOODED** (depth)

B: (Teil der Bewegungsfläche) **TROCKEN / SCHNEE GERÄUMT** (Länge und Breite wie zutreffend) **/ BEHANDELT / BEDECKT MIT FLECKEN VON TROCKENEM SCHNEE / FEUCHTEM SCHNEE / GEPRESSTEM SCHNEE / MATSCH / GEFRORENEM MATSCH / EIS / EIS UNTER / EIS UND SCHNEE / SCHNEEWEHEN / GEFRORENE SPURRILLEN UND GRATE**

G: (part of movement area) **DRY / SNOW REMOVED** (length and width as applicable) **/ TREATED / COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW / WET SNOW / COMPACTED SNOW / SLUSH / FROZEN SLUSH / ICE / ICE UNDERNEATH / ICE AND SNOW / SNOWDRIFTS / FROZEN RUTS AND RIDGES**

B: (Teil der Bewegungsfläche) **GLATT / SCHNEE / EIS GERÄUMT / GESTREUT / GESPRÜHT**

G: (part of movement area) **SLIPPERY / SNOW / ICE REMOVED / SANDED / SPRAYED**

B: (Teil der Bewegungsfläche) **GESPERRT / AUFGEWEICHT / UNEBEN**

G: (part of movement area) **CLOSED / SOFT / ROUGH**

3.34 Bremswirkung in Landerichtung
Braking action in landing direction

B: **BREMSWIRKUNG** *GEMELDET VON (Lfz.-Muster)* *UM (Zeit)* **GUT / MITTEL / SCHLECHT**

G: **BRAKING ACTION** * REPORTED BY (type of aircraft)* *AT (time)* **GOOD / MEDIUM / POOR**

3.35 Bremskoeffizienten in Landerichtung
Braking coefficients in landing direction

B: **BREMSKOEFFIZIENTEN UM** (Zeit) **PISTE** (Bezeichnung) (Werte)

G: **BRAKING COEFFICIENTS AT** (time) **RUNWAY** (designator) (values)

3.36 Betriebszustand von Sicht- und anderen Anflughilfen
Operational status of visual and other landing aids

B: (Teil der Befeuerung) **AUSGEFALLEN**

G: (part of lighting system) **UNSERVICEABLE**

B: (Art) **BEFEUERUNG** (Betriebszustand)

G: (type) **LIGHTING** (status)

B: **MLS / ILS** (Betriebsstufe) (Betriebszustand)

G: **MLS / ILS** (category) (status)

B: (Bezeichnung der Sicht- oder anderer Anflughilfe) **PISTE** (Bezeichnung) (Beschreibung der Mängel)

G: (specify visual or non-visual aid) **RUNWAY** (designator) (description of deficiencies)

3.37 Meteorologische Bedingungen
Meteorological conditions

B: **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN**

G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS**

B: **SICHT** (Ziffern) **METER / KILOMETER**
Angabe des Bedeckungsgrads der Bewölkung :
- **WOLKENLOS**
- **LEICHT** *BEWÖLKT / BEDECKT* (1-2/8)
- **MITTEL** *BEWÖLKT / BEDECKT* (3-4/8)
- **STARK** *BEWÖLKT / BEDECKT* (5-7/8)
- **GESCHLOSSEN /** *VOLLSTÄNDIG* **BEDECKT** (8/8)
- **KEINE MARKANTEN WOLKEN**

G: **VISIBILITY** (figures) **METRES / KILOMETRES**
Transmission of the cloud coverage :
- **SKY CLEAR**
- **FEW** (1-2/8)
- **SCATTERED** (3-4/8)
- **BROKEN** (5-7/8)
- **OVERCAST** (8/8)
- **NO SIGNIFICANT CLOUDS**

B: **MELDEN SIE FLUGBEDINGUNGEN**

G: **REPORT FLIGHT CONDITIONS**

3.4 Feststellen der Position
Determining of position

B: **SCHALTEN SIE LANDESCHEINWERFER EIN**

G: **SHOW LANDING LIGHTS**

3.5 Informationen über Zeiten
Information on times

L: **ERBITTE UHRZEIT / LANDEZEIT / ABFLUGZEIT**

A: **REQUEST TIME CHECK / LANDING TIME / AIRBORNE TIME**

B: **ZEIT** (Zeit)

G: **TIME** (time)

B: **ABFLUGZEIT** (Zeit)

G: **AIRBORNE** *AT / TIME* (time)

4. FREQUENZ- / KANALWECHSEL
FREQUENCY / CHANNEL CHANGE

4.1 IFR sowie VFR im Luftraum der Klasse C vor Frequenz- / Kanalwechsel
IFR as well as VFR in airspace Class C before frequency / channel change

B:	*UM / ÜBER (Zeit/Position)* **RUFEN SIE** *JETZT* (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz) / **KANAL** (Bezeichnung)	G:	***AT / OVER** (time or significant point)* **CONTACT** (unit) ***ON*** (frequency) **/ CHANNEL** (name) *NOW*
B:	**FALLS KEIN KONTAKT** (Anweisungen)	G:	**IF NO CONTACT** (instructions)
L:	**ERBITTE** *FREQUENZ- / KANAL-* **WECHSEL** *AUF (Frequenz) / KANAL (Bezeichnung)*	A:	**REQUEST** *FREQUENCY / CHANNEL* **CHANGE** *TO (frequency) / CHANNEL (name)*
B:	*FREQUENZ- / KANAL-* **WECHSEL GENEHMIGT**	G:	*FREQUENCY / CHANNEL* **CHANGE APPROVED**

4.2 IFR nach Frequenz- / Kanalwechsel
IFR after frequency / channel change

A: (level, including passed and cleared level if not maintaining the cleared level);*CLIMBING / DESCENDING (level)*

Anmerkung : Bei einem Wechsel von der Anflugkontrolle zur Flugplatzkontrolle entfällt die Angabe der Flughöhe, bzw. der passierten und der freigegebenen Flughöhe;
Note : When changing from approach control to tower control the indication of the level, resp. the passed and cleared level is not required.

A: **RUNWAY** (designator)

Anmerkung : Bei Anflügen zu Flughäfen mit parallelen Pistensystemen ist die Pistenbezeichnung zusätzlich zum Rufzeichen des Luftfahrzeugs zu übermitteln.
Note : For approaches to aerodromes with parallel runway systems, the runway designator shall be indicated in addition to the radio call sign of the aircraft.

A : (speed, if a speed was assigned)

Anmerkung : Beim ersten Kontakt mit einer Flugverkehrskontrollstelle nach einem Frequenz- / Kanalwechsel ist, unbeachtet der Tatsache, ob eine vollständige Positionsmeldung zu übermitteln ist oder nicht, auch die angewiesene Geschwindigkeit zu übermitteln.
Note : The assigned speed shall also be advised on first contact with an ATC unit after a frequency / channel change, whether or not a full position report is required.

4.3 VFR und IFR
VFR and IFR

B:	**VERLASSEN** *DER FREQUENZ / DES KANALS* **GENEHMIGT** *FÜR (Ziffer) MINUTE(N)*	G:	**APPROVED TO LEAVE** *FREQUENCY / CHANNEL* *FOR (figures) MINUTE(S)*
B:	**BLEIBEN SIE AUF DIESER FREQUENZ / DIESEM KANAL** *BIS (Position / Zeit / Flughöhe) / FÜR (Ziffer) MINUTE(N)*	G:	**REMAIN** *ON* **THIS FREQUENCY / CHANNEL** *UNTIL (significant point / time / level) / FOR (figures) MINUTE(S)*
B:	*WENN BEREIT* **RUFEN SIE** (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz) **/ KANAL** (Bezeichnung)	G:	*WHEN READY* **CONTACT** (unit) ***ON*** (frequency) **/ CHANNEL** (name)
B:	**UM / ÜBER / AM** (Zeit / Position) **RUFEN SIE** (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz) **/ KANAL** (Bezeichnung)	G:	**AT / OVER** (time / significant point) **CONTACT** (unit) ***ON*** (frequency) **/ CHANNEL** (name)
B:	***NACH DEM ABHEBEN*** **STAND BY** *AUF* (Frequenz) **/ KANAL** (Bezeichnung) **FÜR** (Bodenfunkstelle)	G:	***WHEN AIRBORNE*** **STAND BY** *ON* (frequency) **/ CHANNEL** (name) **FOR** (unit)
B:	**MONITOR** (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz) **/ KANAL** (Bezeichnung)	G:	**MONITOR** (unit) *ON* (frequency) **/ CHANNEL** (name)

Anmerkung : Ein Luftfahrzeug kann angewiesen werden :
a) mit dem Ausdruck **STANDBY** auf eine Frequenz / einen Kanal zu wechseln und dort auf die baldige Kontaktaufnahme durch die Flugverkehrsdienste zu warten,
b) mit dem Ausdruck **MONITOR** auf eine Frequenz / einen Kanal zu wechseln, auf der Informationen durch Flugrundfunksendungen verbreitet werden.

Note: An aircraft may be requested :
a) to **STANDBY** on a frequency / channel when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon,
b) to **MONITOR** a frequency / channel when information is being broadcast thereon.

4.4 Ausrüstung mit 8,33 kHz-Kanalabstand
Equipment with 8.33 kHz channel spacing

B:	**BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI AUSGERÜSTET**	G:	**ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EQUIPPED**
L:	**BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI**	A:	**AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE**
L:	**ACHT KOMMA DREI DREI NEGATIV**	A:	**NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE**

B:	**BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG**	G:	**CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED**
L:	**BESTÄTIGE / NEGATIV ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG**	A:	**AFFIRM / NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED**
B:	(Freigabe / Anweisung) **WEGEN ACHT KOMMA DREI DREI ANFORDERUNG**	G:	(clearance / instruction) **DUE** *TO* **EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT**

Anmerkung : Zur Klarstellung, dass die Freigabe erteilt wurde, um ein nicht ausgerüstetes Luftfahrzeug am Einflug in ausrüstungspflichtigen Luftraum zu hindern.

Note : To indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped aircraft would enter the airspace of mandatory carriage.

B:	**BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI KANAL** (Bezeichnung)	G:	**CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL** (name)
L:	**BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI KANAL** (Bezeichnung)	A:	**AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL** (name)

4.5 UHF Verfügbarkeit
UHF Capability

B:	**BESTÄTIGEN SIE UHF**	G:	**CONFIRM UHF**
L:	**BESTÄTIGE UHF / NEGATIVE UHF**	A:	**AFFIRM UHF / NEGATIVE UHF**

5. FLÜGE NACH SICHTFLUGREGELN IM LUFTRAUM DER KLASSEN C UND D (nicht Kontrollzone)
FLIGHTS ACCORDING TO VISUAL FLIGHT RULES IN AIRSPACE CLASSES C AND D (not control zone)

5.1 Flüge unterhalb Flugfläche 100
Flights below flight level 100

5.11 Anforderung einer Freigabe
Clearance request

L:	(Lfz.-Muster) (Position) **VFR** *IN* *****FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **ERBITTE DURCHFLUG DURCH LUFTRAUM CHARLIE / DELTA ÜBER** (Flugstrecke) *****FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern)	A:	(type of aircraft) (significant point) **VFR** *AT* *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **REQUEST CROSSING AIRSPACE CHARLIE / DELTA VIA** (route) *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)

5.12 Durchflugfreigabe
Crossing clearance

B:	**DURCHFLUG GENEHMIGT ÜBER** (Flugstrecke) *****FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern)	G:	**CROSSING APPROVED VIA** (route) *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)

5.13 Einflug in den Luftraum
Entry into the airspace

B:	**SIE FLIEGEN IN LUFTRAUM CHARLIE / DELTA EIN**	G:	**YOU ARE ENTERING AIRSPACE CHARLIE / DELTA**

5.14 Streckenanweisung
Route instruction

B:	**FLIEGEN SIE AUF RADIAL** (drei Ziffern) **VON** (Name der VOR) **BIS** (Position)	G:	**PROCEED ON RADIAL** (three figures) **OF** (name of VOR) **TO** (significant point)

5.15 Höhenanweisung
Level instruction

B:	**HALTEN SIE** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern)	G:	**MAINTAIN** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)
B:	**ÜBERFLIEGEN SIE** (Position) **IN** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) *ODER HÖHER / TIEFER*	G:	**CROSS** (significant point) AT *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) *OR ABOVE / BELOW*
B:	*NACH ÜBERFLIEGEN VON (Position)* **STEIGEN / SINKEN SIE AUF** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **/ UND HALTEN SIE HÖHENBLOCK** (Flughöhe) **BIS** (Flughöhe)	G:	*AFTER PASSING (significant point)* **CLIMB / DESCEND** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **/ AND MAINTAIN BLOCK** (level) **UNTIL** (level)
B:	**MELDEN SIE VERLASSEN / DURCHFLIEGEN / ERREICHEN VON** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern)	G:	**REPORT LEAVING / PASSING / REACHING** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)

5.16 Warteanweisung
Holding instructions

B: **WARTEN SIE ÜBER** (Position) ***ERWARTEN SIE FREIGABE UM (Zeit) / IN (Minuten)***

G: **HOLD OVER** (significant point) ***EXPECT CLEARANCE AT (time) / IN (minutes)***

5.17 Anfordern einer geänderten Freigabe (z.B. wegen Wetter)
Request for revised clearance (e.g. due to weather)

L: **ERBITTE** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **ÜBER** (Strecke) *WEGEN (Begründung)*

A: **REQUEST** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **VIA** (route) *DUE TO (reason)*

5.18 Verlassen des Luftraums
Leaving the airspace

B: **VERLASSEN SIE LUFTRAUM CHARLIE / DELTA RICHTUNG / STEUERKURS** (drei Ziffern) **/ IN** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) ***(Begründung)***

G: **LEAVE AIRSPACE CHARLIE / DELTA DIRECTION / HEADING** (three figures) **/ AT***ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) ***(reason)***

L: **VERLASSE LUFTRAUM CHARLIE / DELTA**

A: **LEAVING AIRSPACE CHARLIE / DELTA**

B: **SIE VERLASSEN LUFTRAUM CHARLIE / DELTA**

G: **YOU ARE LEAVING AIRSPACE CHARLIE / DELTA**

5.2 Flüge in und oberhalb Flugfläche 100
Flights at and above flight level 100

5.21 Anforderung einer Freigabe
Clearance request

A: (type of aircraft) **SPEED** (figures) **POSITION** (significant point) *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **VFR TO** (destination) **REQUEST ENTERING AIRSPACE CHARLIE AND FLIGHT LEVEL** (figures) **VIA** (route)

5.22 Freigabe
Clearance

G: **ENTER AIRSPACE CHARLIE CLIMB FLIGHT LEVEL** (figures) **PROCEED TO** (significant point)

5.23 Anweisung zum Verlassen des Luftraums
Instruction to leave airspace

A: **DESCEND BELOW FLIGHT LEVEL 100**

5.3 Anweisungen bei Radarführung
Instructions for radar vectoring

B: **SQUAWK** (Code)

G: **SQUAWK** (code)

B: **SQUAWK IDENT**

G: **SQUAWK IDENT**

B: **IDENTIFIZIERT** *(Position)*

G: **IDENTIFIED** *(significant point)*

B: **RADARKONTAKT** *(Position)*

G: **RADAR CONTACT** *(significant point)*

B: **DREHEN SIE LINKS / RECHTS STEUERKURS** (drei Ziffern) *ZUR STAFFELUNG*

G: **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) *FOR SEPARATION*

5.31 Beendigung der Radarführung
Termination of radar vectoring

B: **RADARFÜHRUNG BEENDET ÜBERNEHMEN SIE EIGEN-NAVIGATION POSITION** (Position)

G: **RADAR VECTORING TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION POSITION** (significant point)

6. FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN
FLIGHTS ACCORDING TO INSTRUMENT FLIGHT RULES

6.1 Anweisungen
Instructions

6.11 Abfluganweisungen
Departure instructions

G: ***WHEN AIRBORNE*** **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures)

G: **SET HEADING TO /** *PROCEED* **DIRECT** (significant point) ***AT (time)***

G: **AFTER PASSING / REACHING SET HEADING TO /** *PROCEED* **DIRECT** (significant point) ***AT (time)***

G: **CLEARANCE EXPIRES AT** (time)

6.12 Anfluganweisungen
Approach instructions

A: **REQUEST** (type of approach) ***RUNWAY (designator)***

G: **CLEARED** (type of approach) ***RUNWAY (designator)***

A: **REQUEST** (MLS / RNAV plain language designator)

G: **CLEARED** (MLS / RNAV plain language designator)

G: **CLEARED** (type of approach) **RUNWAY** (designator) **FOLLOWED BY CIRCLING RUNWAY** (designator)

G: **COMMENCE APPROACH AT** (time)

G: **REPORT RUNWAY / LIGHTS / FIELD IN SIGHT**

G: **REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN**

G: **MAINTAIN OWN SEPARATION** (traffic)

G: **ARE YOU FAMILIAR WITH** (type of approach) **RUNWAY** (designator)

6.2 Warteverfahren
Holding procedures

6.21 Warteanweisungen nach Sicht
Visual holding instructions

G: **HOLD VISUAL OVER** (significant point) **/ BETWEEN** (significant points)

6.22 Veröffentlichtes Warteverfahren über einer Funknavigationshilfe oder einem Punkt
Published holding procedure over a facility or a fix

G: **HOLD AT / OVER** (significant point, name of facility or fix) *MAINTAIN / CLIMB / DESCENT (level) (direction)* *(additional instructions, if necessary)*

6.23 Wenn der Luftfahrzeugführer eine Beschreibung eines auf einer Funknavigationshilfe (VOR oder NDB) basierenden Warteverfahrens wünscht
When pilot requests description of holding procedure based on a facility (VOR or NDB)

A: **REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS**
G: **HOLD AT / OVER** (significant point, name of facility or fix) *****(identification / frequency)***** *MAINTAIN / CLIMB / DESCEND (level)* *(direction)* *(specified) RADIAL / COURSE / INBOUND TRACK (three figures) DEGREES* *LEFT / RIGHT HAND PATTERN* *OUTBOUND TIME (figure) MINUTE(S) *(additional instructions, if necessary)*
G: **HOLD ON RADIAL** (three figures) **OF** (name of facility) **AT** (distance) **DME / BETWEEN** (figures) **AND** (figures) **DME ***AT / MAINTAIN / CLIMB / DESCEND (level)* *LEFT / RIGHT HAND PATTERN* *(additional instructions, if necessary)*

6.24 Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt / weitere Freigabe
Expected approach time / further clearance

G: **NO DELAY EXPECTED**
G: **EXPECTED APPROACH TIME / EAT** (figures)
G: **REVISED EXPECTED APPROACH TIME / EAT** (figures)
G: **DELAY NOT DETERMINED** (reason)
G: holding instructions followed as necessary by :
UNTIL (time) / EAT (figures) / EXPECT APPROACH / (type of clearance) AT (time) / IN (figures) MINUTES

6.3 Radaranflugkontrolle
Radar approach control service

6.31 Bereitstellung des Dienstes
Provision of service

G: **EXPECT / VECTORING ***FOR* (type of approach) **RUNWAY** (designator)
G: **EXPECT / VECTORING ***FOR / TO* (significant point)
G: (type of approach) **NOT AVAILABLE DUE TO** (reason) *****(instructions)*****

6.32 Anweisungen und Informationen
Instructions and information

G: **YOU WILL INTERCEPT** (navigational aid or track) (distance) **FROM** (significant point)
G: **REPORT ESTABLISHED ***ON ILS / LOCALIZER / GLIDE PATH*** ***(or ON GBAS / MLS APPROACH COURSE)*
G: **CLOSING FROM LEFT / RIGHT**
G: **INTERCEPT** (navigational aid)
G: **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) *****TO INTERCEPT (navigational aid)*****
G: **EXPECT VECTOR ACROSS** (navigational aid) *****(reason)*****
G: **THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH** (navigational aid) *****(reason)*****
G: **TAKING YOU THROUGH** (navigational aid) *(reason)*
G: **REPORT RUNWAY** (designator) **/ LIGHTS / FIELD IN SIGHT**

6.33 Rundsichtradaranflug
Surveillance Radar Approach

G: **THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY** (designator) **TERMINATING AT MISSED APPROACH POINT OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE** (figures) **FEET CHECK YOUR MINIMA**
G: **VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY** (designator)
G: **HEADING IS GOOD**
G: **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures)
G: (distance) **FROM TOUCHDOWN COMMENCE DESCENT NOW**
G: (distance) **FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE** (figures) **FEET**
G: **CHECK GEAR DOWN** *AND LOCKED*
G: PASSING MISSED APPROACH POINT
G: OVER THRESHOLD
G: **APPROACH COMPLETED CONTACT** (unit) *ON* (frequency / channel)

6.34 Fehlanflugverfahren
Missed approach procedure

G: **PASSING MISSED APPROACH POINT CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND** *(missed approach instructions)*
G: **GO AROUND** *(missed approach instructions)* *****(reason)*****
G: **ARE YOU GOING AROUND**
G: **IF GOING AROUND** (instructions)
A: **GOING AROUND**

6.4 Sichtanflug
Visual approach

6.41 Wenn Sichtanflug sofort eingeleitet werden kann
If visual approach can be initiated promptly

A: **REQUEST VISUAL APPROACH ***RUNWAY (designator)*****
G: **CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY** (designator)

6.42 Wenn Sichtanflug beabsichtigt ist
If visual approach is intended

A: **REQUEST VECTORS FOR VISUAL APPROACH** *RUNWAY (designator)*
G: **STAND BY FOR VISUAL APPROACH** *RUNWAY (designator)* *(reason)*
G: **ADVISE ABLE** *TO ACCEPT* **VISUAL APPROACH** *RUNWAY (designator)*
A: **ABLE** *TO ACCEPT* **VISUAL APPROACH** *RUNWAY (designator)*

6.43 Übertragung der Staffelungsverpflichtung auf den Luftfahrzeugführer (nur am Tage)
Delegation of the obligation to provide separation to the pilot (only during daytime)

G: **NUMBER** (figures) **FOLLOW** (type of aircraft) (position) **MAINTAIN OWN SPACING**
G: **MAINTAIN OWN SPACING** *FROM* **PRECEDING** (type of aircraft / wake turbulence category) *CAUTION WAKE TURBULENCE*

6.5 Sichtabflug
Visual departure

6.51 Erteilung der Anweisungen für einen Sichtabflug
Issuing visual departure instructions

A: **REQUEST VISUAL DEPARTURE** *DIRECT* *TO / UNTIL (significant point / altitude)*
G: **VISUAL DEPARTURE RUNWAY** (designator) **APPROVED TURN LEFT / RIGHT** *DIRECT* *TO* (heading / significant point) *MAINTAIN VISUAL REFERENCE TO *THE* TERRAIN UNTIL (altitude)*
G: **ADVISE ABLE** *TO ACCEPT* **VISUAL DEPARTURE** *DIRECT* *TO / UNTIL* (significant point) / altitude
A: **ABLE** *TO ACCEPT* **VISUAL DEPARTURE** *RUNWAY (designator)*

6.52 Zustimmung des Luftfahrzeugführers zu einem Sichtabflug vor dem Start durch z.B. Zurücklesen einer zusätzlichen Flugverkehrskontrollfreigabe
Pilot's agreement on executing a visual departure prior to take-off, i.e. read back of additional ATC clearance

A: **VISUAL DEPARTURE TO / UNTIL** (significant point / altitude)

6.6 Parallelbetrieb
Parallel operations

G: **CLEARED** *FOR* (type of approach) **RUNWAY** (designator) **LEFT / RIGHT**
G: **YOU HAVE CROSSED** *THE* **LOCALIZER TURN LEFT / RIGHT** *IMMEDIATELY* **AND RETURN TO** *THE* **LOCALIZER**
G: **ILS RUNWAY** (designator) **LEFT / RIGHT LOCALIZER FREQUENCY** *IS* (frequency)

G: **TURN LEFT / RIGHT** (number) **DEGREES / HEADING** (three figures) **IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC** *DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH* **CLIMB** (level)

6.7 RNAV / GPS Sprechgruppen
RNAV / GPS phraseologies

G: **CLEARED** (designator) **TRANSITION**
G: **CLEARED** (designator) **TRANSITION AND PROFILE**
G: **PROCEED DIRECT WAYPOINT** (designator)
A: **UNABLE RNAV** (GPS) **DUE TO** (reason e.g. **LOSS OF RAIM** or **RAIM ALERT**)

6.8 Pistensichtweite
Runway visual range

G: **RVR** *RUNWAY (designator)* *FIRST PART* (value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED** *SECOND PART* (value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED** *THIRD PART* (value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED** *FOURTH PART* *(value) METRES/ NOT AVAILABLE / NOT REPORTED*
G: **RVR** *RUNWAY (designator)* *TOUCHDOWN ZONE*(value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED** *MID POINT* (value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED** *STOP END* (value) **METRES/ NOT AVAILABLE / NOT REPORTED**
G: **TRANSMISSIOMETER** (significant point) **UNSERVICEABLE**

Anmerkung 1 : Mehrfache RVR-Angaben werden immer für Aufsetzzone, mittleren Bereich und Stop-Ende der Piste angegeben.
Anmerkung 2 : Werden Angaben für drei oder mehr Transmissiometer übermittelt, kann die Angabe der Positionen entfallen, wenn die Reihenfolge Aufsetzzone, mittlerer Bereich und Stop-Ende eingehalten wird.
Note 1 : Multiple RVR observations are always representative of touchdown zone, midpoint and stop end respectively.
Note 2 : Where reports for three or more locations are given, the indication of these locations may be omitted, if the reports are passed in the order of touchdown zone, midpoint and stop end.

6.9 Flugregelwechsel
Change of flight rules

6.91 Wechsel von IFR nach VFR
Change from IFR to VFR

A: **CANCELLING** *MY* **IFR** *FLIGHT*
G: **IFR** *FLIGHT* **CANCELLED AT** (time) *(instructions)*
G: **UNABLE TO ACCEPT CANCELLATION** *DUE TO (reason)*

Anmerkung : Nur der IFR-Teil des Flugplans ist aufgehoben, der Flugplan besteht weiter, Landemeldung ist erforderlich.

Note : Only the IFR portion of the flight plan is cancelled, the flight plan is still active, report of arrival required.

6.92 Wechsel von VFR nach IFR
Change from VFR to IFR

A: **REQUEST IFR CLEARANCE**
G: **CLEARED** *TO* (clearance limit) **VIA** (route) **CLIMB** (level) **IFR STARTS AT** (significant point / time) **/ WHEN PASSING / REACHING** (level) **/ NOW** ***(instructions)***

7. KONTROLLIERTE FLÜGE
CONTROLLED FLIGHTS

Anmerkung : Nicht in deutsch veröffentlichte Sprechgruppen werden von der Flugverkehrskontrolle auf der Basis der hier veröffentlichten Sprechgruppen für kontrollierten Flugverkehr, der nur die deutsche Sprache beherrscht, angewendet.
Note : Phraseologies not published in German will be used by ATC for pilots only familiar with the German language on the basis of the phraseologies for controlled flights published here.

7.1 Erteilung einer Streckenfreigabe
Issuance of en-route clearance

G: **CLEARED / PROCEED** *TO* (clearance limit) **VIA** (details of route to be followed / instructions) **FLIGHT PLANNED ROUTE** (or description of route) *CLIMB (level)* **SQUAWK** (four figures) ***(instructions)***
G: **CLEARED** *TO* (clearance limit) *VIA (route) (level) (details)* **SQUAWK** (four figures)
G: **RECLEARED** (amended clearance details) *REST OF CLEARANCE UNCHANGED*
G: **RECLEARED** (amended route portion) **TO** (significant point of original route) *REST OF CLEARANCE UNCHANGED*

7.11 Wenn die Freigabe nicht sofort bei Anforderung gegeben werden kann
If clearance cannot be issued immediately upon request

G: **EXPECT CLEARANCE AT** (time) **/ IN** (figures) **MINUTES**

7.12 Zeitliche Begrenzung der Gültigkeit der Freigabe
Time limit for clearance validity

G: **DEPART NOT EARLIER / LATER THAN** (time)
G: **CLEARANCE VALID FROM** (time) **TO** (time)
G: **CLEARANCE EXPIRES AT** (time)

7.13 Wenn Zweifel bestehen, dass ein Luftfahrzeug einer Freigabe bzw. einer Anweisung folgen kann
When there is doubt that an aircraft can comply with a clearance or instruction

G: **IF UNABLE *(instructions) AND* ADVISE**

7.14 Wenn ein Pilot einer Freigabe bzw. einer Anweisung nicht folgen kann
When a pilot is unable to comply with a clearance or instruction

A: **UNABLE**

7.2 Flugverkehrskontrollfreigaben ohne den Zusatz "Freigegeben"
Air traffic control clearances without prefix "cleared"

7.21 Strecke
Route

G: **JOIN** (specify) **AT** (significant point) **AT** (level) *AT (time)*
G: *PROCEED* **FROM** (significant point) **TO** (significant point)
G: **PROCEED** (followed as necessary by)
- **TO** (location)
- **DIRECT** (significant point)
- **VIA** (route and / or significant point(s))
- **VIA FLIGHT PLANNED ROUTE**
- **VIA** (distance) **DME ARC** (direction) **OF** (name of DME station)

G: (level / route) **NOT AVAILABLE** *DUE TO (reason)* **ALTERNATIVE(S) IS / ARE** (levels / routes) *ADVISE INTENTIONS*

7.22 Flughöhe
Level

G: **FLIGHT LEVEL** (number)
G: *ALTITUDE* (figures) **FEET**

Anmerkung : Der Ausdruck FLUGHÖHE kann sowohl FLUGFLÄCHE als auch FLUGHÖHE ÜBER NN bedeuten.
Note: The term LEVEL may be variously FLIGHT LEVEL or ALTITUDE.

G: **MAINTAIN** (level) (followed as necessary by)
- **TO** (significant point)
- **UNTIL PASSING** (significant point)
- **UNTIL** (time)
- **UNTIL ADVISED BY** (unit)
- **UNTIL FURTHER ADVISED**
- **WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE**

Anmerkung : Der Ausdruck MAINTAIN ist bei Anweisungen an Luftfahrzeuge zu Höhenwechseln nicht anstelle von DESCEND oder CLIMB zu nutzen.
Note: The term MAINTAIN shall not be used instead of DESCEND or CLIMB when instructing an aircraft to change level.

7.23 Flughöhenwechsel, Steig- / Sinkraten
Level changes, rates of climb / descent

G: **CLIMB / DESCEND** (followed as necessary by)
- (level)
- **IMMEDIATELY**
- **TO REACH** (level) **AT** (time or significant point)
- **AT** (figures) **FEET PER MINUTE OR GREATER / LESS** *(restrictions)*
- **AND MAINTAIN BLOCK** (level) **UNTIL** (level)

G: **RESUME NORMAL RATE OF DESCENT / CLIMB**
G: **REPORT LEAVING / REACHING / PASSING** (level)
A: **REQUEST LEVEL CHANGE / CLIMB / DESCENT AT** (time or significant point)
G: **EXPECT LEVEL CHANGE / CLIMB / DESCENT**
- **FROM** (unit)
- **AT** (time or significant point)
- **AFTER PASSING** (significant point)
- **IN** (figures) **MINUTES**

G: **STOP CLIMB / DESCENT AT** (level)
G: **CONTINUE CLIMB / DESCENT** (level)
G: **EXPEDITE CLIMB / DESCENT UNTIL PASSING** (level)

Wenn Steig- / Sinkflug nicht sofort nach Erhalt der Freigabe eingeleitet werden muss :
If climb / descent need not be started immediately after receipt of clearance :

G: **WHEN READY CLIMB / DESCEND** *REPORT LEAVING (level)*
A: **CLIMB / DESCEND** (level) **MAINTAINING** (level) *WILCO*

7.24 Wenn Steig- / Sinkflug unter Einhaltung eigener Staffelung und Sichtflugwetterbedingungen gewünscht wird
To require an aircraft to climb or descend maintaining own separation and VMC

G: **MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC** (limitation) (traffic)
A: **REQUEST VMC DESCENT / CLIMB**

7.25 Spezifizierung von Reiseflughöhen
Specification of cruising levels

G: **CROSS** (significant point) **AT / ABOVE / BELOW** (level)
G: **CROSS** (significant point) **AT** (time) **OR LATER / BEFORE AT** (level)
G: **CROSS** (distance) **DME** *(direction)* **OF** (name of DME station) / (distance) (direction) **OF** (significant point) **AT / ABOVE / BELOW** (level)
G: **ADVISE IF ABLE TO CROSS** (significant point) **AT** (time) / (level)

7.3 Anweisungen
Instructions

7.31 Kursanweisungen
Heading instructions

G: **LEAVE** (significant point) **HEADING** (three figures) *e.g. : AT (time)*
G: **CONTINUE HEADING** (three figures)
G: **CONTINUE PRESENT HEADING**
G: **FLY HEADING** (three figures) *WHEN ABLE PROCEED DIRECT (designator) (significant point)*
G: **TURN LEFT / RIGHT** (figures) **DEGREES / HEADING** (three figures)
G: **TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY** (number of degrees) **DEGREES / HEADING** (three figures) **TO AVOID** *UNIDENTIFIED* **TRAFFIC** (bearing by clock-reference and distance)
G: **MAKE A LEFT / RIGHT THREE SIXTY** *(reason)*
G: **ORBIT LEFT / RIGHT** *(reason)*
G: **STOP TURN HEADING** (three figures)

Anmerkung : Bei der Notwendigkeit einer Begründung der obigen Anweisungen sollten die folgenden Sprechgruppen genutzt werden :
Note : When it is necessary to specify a reason for the above instructions, the following phraseologies should be used :

- **DUE** *TO* **TRAFFIC**
- **FOR SPACING**
- **FOR SEPARATION**
- **FOR DOWNWIND / BASE / FINAL**

7.32 Geschwindigkeiten
Speeds

A: **SPEED** (figures) **KNOTS / MACH** (number)
G: **REPORT INDICATED AIRSPEED / MACH NUMBER / SPEED**
G: **MAINTAIN** (figures) **KNOTS / MACH** (number) *UNTIL (significant point)* * OR MORE / OR LESS*
G: **MAINTAIN PRESENT SPEED**
G: **DO NOT EXCEED MACH** (number) **/** (figures) **KNOTS**
G: **INCREASE / REDUCE SPEED** *TO* (figures) **KNOTS / MACH** (number)
G: **INCREASE / REDUCE SPEED BY** (figures) **KNOTS / MACH** (number)
G: **RESUME NORMAL SPEED**
G: **NO SPEED RESTRICTIONS**
A: **UNABLE TO COMPLY INDICATED AIRSPEED WILL BE** (figures) **KNOTS / MACH** (number)

Anmerkung : Wurde eine Geschwindigkeit angewiesen, ist diese Geschwindigkeit mit der Positionsmeldung zu übermitteln. Die angewiesene Geschwindigkeit ist auch regelmäßig, unabhängig von der Tatsache, ob eine Positionsmeldung zu übermitteln ist oder nicht, mit dem ersten Anruf nach einem Frequenzwechsel zu übermitteln.

Note : When assigned a speed to maintain, the flight crew shall include this speed in their position reports. The assigned speed shall also be advised on first contact with an ATC unit after a frequency / channel change, whether or not a full position report is required.

7.33 Kurs über Grund (abgesetzt) parallel zur freigegebenen Strecke
Track (offset) parallel to the cleared route

G: **ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET**
G: **PROCEED OFFSET** (distance) **RIGHT / LEFT OF** (route) (track) *CENTRE LINE* *AT* (significant point / time) *UNTIL (significant point / time)*
G: **CANCEL OFFSET** (instructions to rejoin cleared flight route / other information)

7.4 Identifizierung von Luftfahrzeugen
Identification of aircraft

G: **SQUAWK *(code)* *IDENT***
G: **REPORT HEADING / FLIGHT LEVEL / ALTITUDE**
G: **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) **FOR** (maximum time 2 minutes) **MINUTE(S) / SECONDS**
G: **TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING**
G: **IDENTIFIED *(significant point)***
G: **RADAR CONTACT *(significant point)***
G: **NOT IDENTIFIED CONTINUE OWN NAVIGATION**

7.5 Position
Position

7.51 Positionsinformation durch Flugverkehrskontrolle
Position information by Air Traffic Control

G: **POSITION** (distance) (direction) **OF** (significant point)
G: **POSITION OVER / ABEAM** (significant point)

7.52 Positionsmeldungen durch Luftfahrzeugführer
Position reports by pilots

1. Flüge nach Instrumentenflugregeln
IFR flights

A : a) (significant point);
b) (actual time over);
c) (level, including passed level and cleared level if not maintaining the cleared level);
d) (next significant point and estimated time over);
e) (ensuing significant point).
f) (speed, if a speed was assigned)

1.1 Teile c), d) und e) :
Können bei Positionsmeldungen über Funk ausgelassen werden;
Elements c), d) and e) :
May be omitted from position reports transmitted by voice.

1.2 Teil f) :
Wurde eine Geschwindigkeit angewiesen, ist diese Geschwindigkeit mit der Positionsmeldung zu übermitteln;
Element f) :
If assigned a speed to maintain, this speed shall be included in the position report.

2. Flüge nach Sichtflugregeln
VFR flights

L : a) (Position)
b) (Überflugzeit)
c) (Flughöhe)

A : a) (significant point)
b) (actual time over)
c) (level)

2.1 Die Angabe der Überflugzeit kann entfallen, wenn die gemeldete Position zum Zeitpunkt der Meldung erreicht wird.
The announcement of the actual time over may be omitted if the significant point is reached at the moment of the report.

3. Flüge in der Platzrunde
Flights in the traffic circuit

L: (Teil der Platzrunde) A: (part of traffic circuit)

7.53 Wenn Positionsmeldungen während der Radarkontrolle unterbleiben sollen
To omit position reports when under radar control

G: **OMIT POSITION REPORTS** *UNTIL (specify)*
G: **NEXT REPORT AT** (significant point)
G: **REPORT(S) REQUIRED ONLY AT** (significant point(s))
G: **RESUME POSITION REPORTING**

7.6 Beendigung des Dienstes
Termination of service

G: **RADAR CONTROL TERMINATED *DUE TO (reason)***
G: **RADAR SERVICE TERMINATED *(instructions)***
G: **RESUME OWN NAVIGATION** (position) *(instructions)***
G: **WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION** (instructions / information)
G: **IDENTIFICATION LOST *(reasons)* *(instructions)***

7.7 Transponder

B: **HABEN SIE TRANSPONDER**
L: **TRANSPONDER NEGATIV / POSITIV**

G: **ARE YOU TRANSPONDER EQUIPPED**
A: **NEGATIVE TRANSPONDER / AFFIRM**

B:	**MELDEN SIE TYP / MODE / CODE DES TRANSPONDERS**	G:	**ADVISE TYPE / MODE / CODE OF TRANSPONDER**
B:	***NACH DEM ABHEBEN*** **SQUAWK** (Code)	G:	***WHEN AIRBORNE*** **SQUAWK** (code)
B:	**RESET SQUAWK** *(Mode)* (Code)	G:	**RESET SQUAWK** *(mode)* (code)
L:	**RESETTING** (Code)	A:	**RESETTING** (code)
B:	**BESTÄTIGEN SIE SQUAWK**	G:	**CONFIRM SQUAWK**
L:	**SQUAWK** (Code)	A:	**SQUAWKING** (code)
B:	**SQUAWK** (nach Bedarf gefolgt von) - *(Code)* *UND* **IDENT** - **CHARLIE** - **STANDBY**	G:	**SQUAWK** (followed as necessary by) - *(code)* *AND* **IDENT** - **CHARLIE** - **STANDBY**
B:	**ÜBERPRÜFEN SIE HÖHENMESSEREINSTELLUNG UND BESTÄTIGEN SIE FLUGHÖHE /** (Flughöhe)	G:	**CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL /** (level)
B:	**STOP SQUAWK CHARLIE FALSCHE ANZEIGE**	G:	**STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION**
B:	**STOP SQUAWK**	G:	**STOP SQUAWK**

7.8 Besondere Sprechgruppen
Special phraseologies

7.81 TCAS (ACAS) Sprechgruppen
TCAS (ACAS) phraseologies

A: **TCAS CLIMB / DESCENT**
G: **ROGER**
A: **RETURNING TO** (assigned clearance)

Note : To be used after CLEAR OF CONFLICT indication was shown in the aircraft.

A: **TCAS** *CLIMB / DESCENT* **COMPLETED** (assigned clearance) **RESUMED**
G: **ROGER** (or alternative instructions)
A: **UNABLE TCAS RESOLUTION ADVISORY / TCAS RA**
G: **ROGER** (or alternative instructions)

7.82 RVSM Sprechgruppen
RVSM phraseologies

G: **CONFIRM RVSM APPROVED**
A: **NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT**
A: **NEGATIVE RVSM** *(status)*
G: **NEGATIVE RVSM**
G: **UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE MAINTAIN / DESCEND / CLIMB FLIGHT LEVEL** (number)

A: **UNABLE RVSM DUE** *TO* **TURBULENCE / EQUIPMENT**
A: **READY TO RESUME RVSM**
G: **REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM**
G: **CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM**
G: **NEGATIVE RVSM / NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT**
G: **UNABLE RVSM DUE** *TO* **TURBULENCE / EQUIPMENT**

7.83 Allgemeine ADS Sprechgruppen
General ADS phraseologies

G: **ADS / AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE OUT OF SERVICE** (appropriate information, as necessary)

7.84 ATFCM-Sprechgruppen
ATFCM phraseologies

G: **SLOT** *IS* (time)
G: **REVISED SLOT** *IS* (time)
G: **SLOT CANCELLED** *REPORT READY*
G: **FLIGHT SUSPENDED UNTIL** (time) **/ UNTIL FURTHER NOTICE/ DUE** *TO* (reason)
G: **SUSPENSION CANCELLED REPORT READY**
G: **UNABLE TO APPROVE START UP** *CLEARANCE* **DUE** *TO* **SLOT EXPIRED REQUEST A NEW SLOT**
G: **SLOT EXPIRES AT** (time)
G: **UNABLE TO APPROVE START UP** *CLEARANCE* **DUE** *TO* **SLOT** (time) **REQUEST START UP AT** (time)

8. **FLUGINFORMATIONSDIENST** (erteilt lediglich Informationen und Empfehlungen)
FLIGHT INFORMATION SERVICE (issues information and recommendations only)

8.1 Wetterinformationen
Weather information

8.11 Informationen über besondere Wettererscheinungen (Radarbeobachtung)
Information about special weather phenomena (radar observation)

B:	**FLUGSICHERUNGSRADAR ZEIGT STARKES NIEDERSCHLAGSGEBIET** (Ziffern) **UHR** (Entfernung) **MEILEN GEBIET IST** (Ziffern) **MEILEN TIEF UND ERSTRECKT SICH VON** (Richtung) **NACH** (Richtung) **ÜBER** (Entfernung) **MEILEN**	G:	**ATC RADAR SHOWS HEAVY PRECIPITATION AREA** (figures) **O'CLOCK** (distance) **MILES AREA** (figures) **MILES DEEP EXTENDING FROM** (direction) **TO** (direction) **FOR** (figures) **MILES**

B: (Lfz.-Muster) **MELDET** (Beschreibung) **VEREISUNG / TURBULENZ** *IN WOLKEN* (Gebiet) (Zeit)
G: (type of aircraft) **REPORTED** (description) **ICING / TURBULENCE** *IN CLOUD* (area) (time)

B: ***KONTROLL*TURM BEOBACHTET** (Wetterinformation)
G: **TOWER OBSERVES** (weather information)

B: **LUFTFAHRZEUGFÜHRER BERICHTET** (Wetterinformation)
G: **PILOT REPORTS** (weather information)

8.12 Von offizieller Wettermeldung abweichende Beobachtung
Observation deviating from official weather report

B: **TURMBEOBACHTUNG SICHT NACH** (Richtung) (Ziffern) **METER**
G: **TOWER OBSERVATION VISIBILITY TO** (direction) (distance) **METRES**

8.2 Verkehrsinformation
Traffic information

B: *UNBEKANNTER* **VERKEHR** (Richtung, Entfernung und andere Informationen)
G: ***UNKNOWN* TRAFFIC** (direction, distance and other information)

B: *UNBEKANNTER* **VERKEHR** (Ziffer) **UHR** (Entfernung) **MEILEN** (Flugrichtung) (Informationen)
G: *UNKNOWN* **TRAFFIC** (figure) **O'CLOCK** (bearing by clock reference and distance) **MILES** (direction of flight) (information)

B: (Verkehr) (Position)
- **SCHNELL / LANGSAM FLIEGEND**
- **KOMMT NÄHER**
- **VON VORNE / SELBE RICHTUNG**
- **ÜBERHOLT**
- **KREUZT VON LINKS / VON RECHTS**

Falls bekannt :
- (Lfz.-Muster)
- (Flughöhe) / (Flughöhenunterschied) (Ziffern)*NICHT BESTÄTIGT*
- **STEIGT / SINKT**

G: (traffic) (significant point)
- **SLOW / FAST MOVING**
- **CLOSING**
- **OPPOSITE / SAME DIRECTION**
- **OVERTAKING**
- **CROSSING LEFT TO RIGHT / RIGHT TO LEFT**

If known :
- (type of aircraft)
- (level) / (relative level) (figures) *NOT CONFIRMED*
- **CLIMBING / DESCENDING**

L: **HALTE AUSSCHAU**
A: **LOOKING OUT**

L: **VERKEHR /** (Lfz.-Muster) **IN SICHT**
A: **TRAFFIC /** (type of aircraft) **IN SIGHT**

L: **KEIN** *SICHT* **KONTAKT**
A: **NEGATIVE CONTACT**

L: **ERBITTE AUSWEICHEMPFEHLUNG / KURSFÜHRUNG**
A: **REQUEST AVOIDANCE ADVICE / VECTORS**

B: **EMPFEHLE** *LINKS- / RECHTSKURVE* **STEUERKURS** (drei Ziffern)
G: **SUGGEST** *LEFT / RIGHT TURN* **HEADING** (three figures)

B: **FREI VON VERKEHR**
G: **CLEAR OF TRAFFIC**

B: **KEIN GEMELDETER VERKEHR**
G: **NO REPORTED TRAFFIC**

8.3 Navigatorische Unterstützung
Navigational assistance

L: *POSITION UNBEKANNT* **ERBITTE NAVIGATORISCHE UNTERSTÜTZUNG** *NACH (Position)*
A: *POSITION UNKNOWN* **REQUEST NAVIGATIONAL ASSISTANCE** *TO (significant point)*

B: **SENDEN SIE FÜR PEILUNG**
G: **TRANSMIT FOR DF**

B: **QDM / QDR** (drei Ziffern)
G: **QDM / QDR** (three figures)

B: **SQUAWK** (Code)
G: **SQUAWK** (code)

B: **IDENTIFIZIERT** *(Position)*
G: **IDENTIFIED** *(significant point)*

B: **RADARKONTAKT** *(Position)*
G: **RADAR CONTACT** *(significant point)*

B: **BLEIBEN SIE VMC**
G: **MAINTAIN VMC**

B: **ACHTEN SIE AUF SICHERHEITSMINDESTHÖHE / HINDERNISFREIHEIT**
G: **OBSERVE MINIMUM SAFE HEIGHT / OBSTACLE CLEARANCE**

B: **EMPFEHLE** *LINKS- / RECHTSKURVE* **STEUERKURS** (drei Ziffern)
G: **SUGGEST** *LEFT / RIGHT TURN* **HEADING** (three figures)

B: **NAVIGATORISCHE UNTERSTÜTZUNG BEENDET ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION POSITION** (Position oder navigatorische Hinweise)
G: **NAVIGATIONAL ASSISTANCE TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION POSITION** (significant point or navigational information)

8.4 Anweisung zum Schalten des Transponders
To instruct setting of transponder

B: **RESET SQUAWK** *(Mode)* (Code)
G: **RESET SQUAWK** *(mode)* (code)

L: **RESETTING** (Code)
A: **RESETTING** (code)

B: **BESTÄTIGEN SIE SQUAWK**
G: **CONFIRM SQUAWK**

L: **SQUAWK** (Code)
A: **SQUAWKING** (code)

B: **SQUAWK** (nach Bedarf gefolgt von)
- **IDENT**
- **CHARLIE**
- **STANDBY**

G: **SQUAWK** (followed as necessary by)
- **IDENT**
- **CHARLIE**
- **STANDBY**

B: **STOP SQUAWK**
G: **STOP SQUAWK**

8.5 Übungsanflug
Practise Approach

L: **ERBITTE** (Art des IFR Anfluges) **ÜBUNGSANFLUG**	A: **REQUEST** (type of IFR approach) **PRACTISE APPROACH**
B: **ÜBUNGS-** (Art des IFR Anfluges) **ANFLUG GENEHMIGT/ *NICHT GENEHMIGT***	G: **PRACTISE** (type of IFR approach) **APPROACH APPROVED /*NOT APPROVED***

Anmerkung : Der Begriff „Simulated Approach“ darf nicht verwendet werden.

Note : The term „Simulated Approach “shall not be used.

9. AUFHEBEN UND SCHLIESSEN DES FLUGPLANS CANCELLING AND CLOSING OF FLIGHT PLAN

9.1 Aufheben
Cancelling

L: **ICH HEBE MEINEN FLUGPLAN AUF**	A: **CANCELLING MY FLIGHT PLAN**
B: **FLUGPLAN AUFGEHOBEN UM** (Zeit)	G: **FLIGHT PLAN CANCELLED AT** (time)

Anmerkung : Der Flugplan ist aufgehoben, Landemeldung nicht erforderlich.
Note : Flight plan is cancelled, report of arrival not necessary.

9.2 Aufheben des IFR-Teils des Flugplans
Cancelling the IFR part of the flight plan

A: **CANCELLING** *MY* **IFR** *FLIGHT*
G: **IFR** *FLIGHT* **CANCELLED AT** (time) *(instructions)*
G: **UNABLE TO ACCEPT CANCELLATION** *DUE TO (reason)*

Anmerkung : Der IFR-Teil des Flugplans ist aufgehoben, der VFR-Teil besteht immer noch. Landemeldung erforderlich.
Note : The IFR part of the flight plan is cancelled, the VFR part is still valid. Report of arrival required.

9.3 Schließen des Flugplans
Closing of flight plan

L: *LANDEZEIT (Ziffern)* **ERBITTE SCHLIESSUNG MEINES FLUGPLANS**	A: *LANDING TIME (figures)* **REQUEST TO CLOSE MY FLIGHT PLAN**
B: **FLUGPLAN GESCHLOSSEN UM** (Ziffern)	G: **FLIGHT PLAN CLOSED AT** (figures)

Anmerkung : Anstelle der Landemeldung kann die Schließung des Flugplans durch die Übermittlung der voraussichtlichen Landezeit erfolgen, sofern das Luftfahrzeug sich bereits in der Platzrunde befindet und die Landung sichergestellt erscheint.
Note : Instead of the report of arrival the flight plan may be closed by transmission of the estimated time of landing, provided the aircraft is already in the traffic circuit and a safe landing may be expected.

10. NOTVERFAHREN EMERGENCY PROCEDURES

10.1 Funkausfall
Radio failure

B: **FALLS SIE HÖREN BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN / EINSCHALTEN DER LANDESCHEINWERFER**	G: **IF YOU READ ROCK YOUR WINGS / SHOW LANDING LIGHTS**
B: **FALLS SIE HÖREN DREHEN SIE LINKS / RECHTS STEUERKURS** (drei Ziffern) **FÜR** (Zeitmaximum 2 Minuten) **MINUTE(N) / SEKUNDEN**	G: **IF YOU READ TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) **FOR** (maximum time 2 minutes) **MINUTE(S) / SECONDS**
B: (Manöver) / **SQUAWK BEOBACHTET** *POSITION (Position)* **WERDE MIT RADARKONTROLLE FORTFAHREN**	G: (manoeuvre) / **SQUAWK OBSERVED** *POSITION (significant point)* **WILL CONTINUE RADAR CONTROL**
B: **FALLS FUNKVERBINDUNG UNTERBROCHEN** (Anweisungen)	G: **IF RADIO CONTACT LOST** (instructions)
B: **FALLS KEINE SENDUNG EMPFANGEN WURDE FÜR** (Ziffer(n)) **MINUTE(N) / SEKUNDEN** (Anweisungen)	G: **IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR** (number) **MINUTES / SECONDS** (instructions)
B: **ANTWORT NICHT EMPFANGEN** (Anweisungen)	G: **REPLY NOT RECEIVED** (instructions)
B: **FALLS SIE HÖREN** (Anweisungen)	G: **IF YOU READ** (instructions)

10.11 Blindsendung
Blind transmission

B: **BLINDSENDUNG** (Anweisungen / Information)	G: **TRANSMITTING BLIND** (instructions / information)

10.2 Notsinkflug
Emergency descent

A: **EMERGENCY DESCENT** (intentions / actions)
G: **EMERGENCY DESCENT ALL STATIONS** (unit) **IN THE VICINITY OF / AT** (significant point or location) **EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM** (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.)

Anmerkung : Diese Meldung wird im Falle eines Notsinkflugs auf Kontroll- und ggf. auf Fluginformationsfrequenz / -kanal ausgestrahlt.

Note : In the event of an emergency descent this message will be broadcast on control and if necessary on flight information frequency / channel.

10.3 Verfahren bei Ausfall des Kurskreisels
No gyro procedures

G: **THIS WILL BE A NO GYRO VECTOR FOR** (type of approach) **TO** (runway or other limit) **MAKE ALL TURNS RATE ONE / HALF /** (number) **DEGREES PER SECOND START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND NOW**
G: **TURN LEFT / RIGHT NOW**
G: **STOP TURN NOW**

10.31 Nach Erreichen des Endanflugs
When established on final

G: **MAKE ALL TURNS RATE HALF**

10.4 Transponderschaltung
Transponder setting

10.41 Wenn der Notfallcode gesendet werden soll
To request emergency code

G: **SQUAWK MAYDAY / *CODE SEVEN SEVEN ZERO ZERO***

10.5 Treibstoffschnellablaß
Fuel dumping

B: **AN ALLE** (Bodenfunkstelle) **VORSICHT TREIBSTOFFSCHNELLABLASS WIRD DURCHGEFÜHRT VON** (Lfz.-Muster) **ÜBER** (Position) **MIT KURS** (Richtung) **VON** (Flughöhe) **DER LUFTRAUM BIS 5 MEILEN UM DAS GEBIET DES TREIBSTOFFSCHNELLABLASSES IST ZU MEIDEN**

G: **ALL STATIONS** (unit) **USE CAUTION FUEL DUMPING IN PROGRESS BY** (type of aircraft) **AT** (significant point) **ON COURSE** (direction) **FROM** (level) **AVOID FLIGHT WITHIN 5 MILES OF FUEL DUMPING AREA**

B: **AN ALLE** (Bodenfunkstelle) **TREIBSTOFFSCHNELLABLASS WURDE DURCHGEFÜHRT ÜBER** (Position) **VON** (Flughöhe) **DIESES GEBIET IST BIS** (Zeit) **ZU MEIDEN**

G: **ALL STATIONS** (unit) **FUEL DUMPING HAD BEEN IN PROGRESS AT** (significant point) **FROM** (level) **AVOID THIS AREA UNTIL** (time)

10.6 Unterstützung von VFR-Flügen in navigatorischen Schwierigkeiten
Assistance for VFR flights encountering navigational difficulties

L: **HABE ORIENTIERUNGSVERLUST ERBITTE UNTERSTÜTZUNG**
A: **LOSS OF POSITION REQUEST ASSISTANCE**

B: **ERBITTE VERBLEIBENDE FLUGZEIT**
G: **REQUEST REMAINING FLIGHT TIME**

B: **KÖNNEN SIE NACH SICHT WEITERFLIEGEN**
G: **ARE YOU ABLE TO CONTINUE VISUALLY**

B: **SIE KÖNNEN AUF** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **SINKEN**
G: **YOU MAY DESCEND** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)

B: **SIE SOLLTEN** (Ziffern) **GRAD NACH LINKS / RECHTS DREHEN**
G: **YOU SHOULD TURN** (figures) **DEGREES TO THE LEFT / RIGHT**

10.7 Ausfall von Radar
Radar equipment degradation

B: **SEKUNDÄRRADAR AUSGEFALLEN** (weitere Information wie benötigt)
G: **SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)

B: **PRIMÄRRADAR AUSGEFALLEN** (weitere Information wie benötigt)
G: **PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)

10.8 Sprechgruppen für Warnanzeigen
Alerting phraseologies

10.81 Warnanzeige für Unterschreitung der Mindestflughöhe
Low altitude warning

G: **LOW ALTITUDE WARNING CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY QNH** (number) *MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)*

10.82 Warnanzeige für Bodenannäherung
Terrain alert

G: **TERRAIN ALERT** (suggested pilot action, if possible)

10.83 Warnanzeige für Luftfahrzeugannäherung
Collision alert

G: **COLLISION ALERT** (appropriate information or instructions, as necessary)

Diese Bekanntmachung tritt am 01.05.2005 in Kraft.

Gleichzeitig wird die „Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren“ vom 13.05.2004 (NfL I-134/04) zurückgezogen.

NfL I-134/04 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 16.03.2005

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
TWR/FP

i. V. G e b a u e r

i. V. S c h a l l e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 82/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 14. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Sechzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertdreiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 4093, am 18. März 2005 verkündete Verordnung vom 25. Februar 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 18. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Sechzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Vom 25. Februar 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 18. Oktober 1993 (BAnz. S. 9838; NfL I-321/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13. Januar 2005 (BAnz. S. 1817, NfL I-45/05), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird die Tabelle der Warteverfahren wie folgt geändert:

Vor dem Warteverfahren "Kurskreuzung SEDOR" wird das folgende Warteverfahren eingefügt:

Wartepunkt (Kennung)	Missweisender Anflugkurs in Grad	Wartehöhe in Fuß über NN / FL MNM	MAX	Kurven-führung	Anmerkungen/ Kontrollstelle
1	2	3		4	5
Kurskreuzung RAVED (R 267 - 27,6 DME KPT)	267	FL 120	FL 240	links	München ACC

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, 25. Februar 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 83/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 14. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Neunten Verordnung zur Änderung der Hundertachtundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Friedrichshafen)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 4693, am 30. März 2005 verkündete Verordnung vom 10. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 30. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Neunte Verordnung zur Änderung der Hundertachtundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Friedrichshafen)

Vom 10. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertachtundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Friedrichshafen) vom 1. November 1995 (BAnz. S. 11 926, NfL I-312/95), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. Mai 2003 (BAnz. S. 12 130, NfL I-165/03), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird die Liste der Meldepunkte wie folgt gefasst:

"Meldepunkt ABEBO
47 40 51 N 09 55 00 O

Meldepunkt ALAGO — Peilung 157° FHA / 8 DME FHD
47 47 59 N 09 27 46 O

Meldepunkt ALGOI
47 26 51 N 10 29 19 O

Meldepunkt AMIKI — R 097 - 9 DME ZUE
47 34 26 N 09 02 15 O

Meldepunkt BENEG
47 35 18 N 10 08 41 O

Meldepunkt DINUG
47 34 15 N 10 11 17 O

Meldepunkt ELVUM
47 30 26 N 10 20 36 O

Meldepunkt LAGOS — R 095 - 27 DME ZUE
47 32 28 N 09 31 53 O — Peilung 360° FHA / 8 DME FHD

Meldepunkt NEGRA — R 072 - 26 DME ZUE
47 43 20 N 09 25 38 O — Peilung 118° FHA / 5 DME FHD

Meldepunkt ROLSA — R 171 - 18 DME ZUE
47 17 23 N 08 53 21 O

Meldepunkt TINBO
47 38 47 N 10 00 07 O

Meldepunkt TINOX — R 073 - 29 DME TRA
47 50 07 N 09 07 40 O — Peilung 119° FHA / 18 DME FHD"

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt gefasst:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisen- der Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
KEMPTEN FIVE PAPA ARRIVAL **(KPT 5P)**				
Δ Kempten DVOR/DME				
		18	7000 (7600)*	
17,0 DME FHD				
		5	4800 (6600)*	
12,0 DME FHD	263			
		2	4000 (6600)*	
10,0 DME FHD				* Die Werte in Klammern gelten während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems.
		8	4000	
Δ Friedrichshafen NDB				
ROLSA ONE PAPA ARRIVAL **(ROLSA 1P)**				
Δ ROLSA				
		15	8000	
19,0 DME FHD				
	047	12	6000	
7,0 DME FHD				
		8	4000	
Δ Friedrichshafen NDB				
ZÜRICH THREE PAPA ARRIVAL **(ZUE 3P)**				
Δ Zürich East VOR				
		17	6000	
11,0 DME FHD	079			
		13	4000	
Δ Friedrichshafen NDB				
NEGRA TWO PAPA ARRIVAL **(NEGRA 2P)**				
Δ NEGRA				
	118	5	4000	
Δ Friedrichshafen NDB				

b) In Absatz 5 Nr. 2 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1573 (206)	1583 (216)	1593 (226)	1603 (236)
Betriebsstufe II	1419 (52)	1436 (69)	1449 (82)	1462 (95)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Anflug ohne Gleitweg führung	1730 (360)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

3. § 3 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

Hinweis 1: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.
Hinweis 2: Auf Hindernisse im Abflugbereich ist zu achten.

1. Bei Benutzung der Startbahn 06:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
KEMPTEN ONE ECHO DEPARTURE (KPT 1E) Auf Kurs 059° FHA bis 4,8 DME FHD; Rechtskurve, auf R 265 KPT bis KPT (Δ). 22,0 DME KPT in 4800 oder darüber, 18,0 DME KPT in 6500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY069 [R] - NY080 [A4800+] - NY081 [A6500+] - KPT	5000	von 26,0 DME FHD (8,0 DME KPT) bis KPT: 7000	1. Verfahrensplanungsgradient: 5,3% (320 ft/NM) bis zum Passieren von 6500 aufgrund der Luftraumstruktur. 2. Während der Betriebszeiten des Nachttiefflugsystems Verfahrensplanungsgradient 10,7% (650 ft/NM) bis 6600 (26,0 DME FHD). 3. Können die Steigraten nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.
ALGOI ONE ECHO DEPARTURE (ALGOI 1E) Auf Kurs 059° FHA bis 4,8 DME FHD; Rechtskurve, auf R 265 KPT bis 23,0 DME KPT; Rechtskurve, auf Kurs 120° über ABEBO, TINBO, BENEG, DINUG, ELVUM bis ALGOI (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY069 [R] - NY080 [A4800+; R] - ABEBO [A6500+] - TINBO [A8500+] - BENEG [A9000+] - DINUG [A9500+] - ELVUM [A12000+] - ALGOI [A12000+]	5000		1. Ab 23,0 DME KPT BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Verfahrensplanungsgradient: 5,6% (340 ft/NM) bis zum Passieren von 11500 aufgrund der Luftraumstruktur. 3. Während der Betriebszeiten des Nachttiefflugsystems Mindeststeiggradient 10,7% (650 ft/NM) bis 7400. 4. Können die Steigraten nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.
LAGOS ONE ECHO DEPARTURE (LAGOS 1E) Auf Kurs 059° FHA bis 4,8 DME FHD; Rechtskurve, Flug auf Kurs 239°; beim Passieren von Peilung 346° FHA Linkskurve, Kurs 180° FHA erfliegen; auf Kurs 180° FHA bis LAGOS (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY063 [K220-; R] - NY064 - NY068 [L] - LAGOS	5000		1. Nur für Flüge nach LSZR. 2. Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve maximal 220 kt.
AMIKI ONE ECHO DEPARTURE (AMIKI 1E) Auf Kurs 059° FHA bis 4,8 DME FHD; Rechtskurve, Flug auf Kurs 239°; beim Passieren von Peilung 340° FHA Rechtskurve, R 088 ZUE erfliegen; auf R 088 ZUE bis 20,0 DME ZUE; Linkskurve, auf Kurs 244° FHA R 097 ZUE erfliegen; auf R097 ZUE bis AMIKI (Δ). 20,0 DME ZUE in 6000 oder darüber, AMIKI in 7000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY063 [K220-; R] - NY064 - NY065 [R] - NY066 [A6000+; L] - NY067 [R] - AMIKI [A7000+]	5000		Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve maximal 220 kt.

TRASADINGEN ONE ECHO DEPARTURE **(TRA 1E)** Auf Kurs 059° FHA bis 4,8 DME FHD; Rechtskurve, auf Kurs 306° bis FHA; Linkskurve, auf Kurs 299° FHA bis 17,0 DME FHD; Linkskurve, R 073 TRA erfliegen; auf R 073 TRA bis TRA*). 12,0 DME FHD in 5400 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY063 [K220-; R] - NY071 [R] - FHA [L] - NY049 [A5400+] - TINOX [A6000+; L] - TRA	5000		Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve maximal 220 kt. *) Pflichtmeldepunkt
ALAGO FOUR ECHO DEPARTURE **(ALAGO 4E)** Auf Kurs 059° FHA bis 2,8 DME FHD; Linkskurve, auf Kurs 269° Kurs 337° FHA erfliegen; auf Kurs 337° FHA bis ALAGO (Δ). ALAGO in 5000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY060 [K220-; L] - NY061 - NY062 [R] - ALAGO [A5000+]	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve maximal 220 kt. 2. Verfahrensplanungsgradient: 5,4% (328 ft/NM) bis zum Passieren von 5000 aufgrund der Luftraumstruktur. 3. Ab ALAGO BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

2. Bei Benutzung der Startbahn 24:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
KEMPTEN ONE WHISKEY DEPARTURE **(KPT 1W)** Auf Kurs 239° FHA bis 4,0 DME FHD; Linkskurve, auf R 253 KPT bis KPT (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY040 [K220-; L] - NY041 - KPT	5000	von 26,0 DME FHD (8,0 DME KPT) bis KPT: 7000	Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve maximal 220 kt.
ALGOI ONE WHISKEY DEPARTURE **(ALGOI 1W)** Auf Kurs 239° FHA bis 4,0 DME FHD; Linkskurve, auf R 253 KPT bis 18,0 DME KPT; Rechtskurve, auf Kurs 120° über TINBO, BENEG, DINUG, ELVUM bis ALGOI (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY040 [K220-; L] - NY041 - NY075 [A7400+; R] - TINBO [A8500+] - BENEG [A9000+] - DINUG [A9500+] - ELVUM [A12000+] - ALGOI [A12000+]	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt während der Abflugkurve. 2. Ab 18,0 DME KPT BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Verfahrensplanungsgradient: 3,6% (220 ft/NM) bis zum Passieren von 12000 aufgrund der Luftraumstruktur. 4. Können die Steigraten nicht eingehalten werden, ist eine Streckenführung über KPT nach ALGOI zu beantragen.
LAGOS ONE WHISKEY DEPARTURE **(LAGOS 1W)** Auf Kurs 239° FHA bis 1,8 DME FHD; Linkskurve, auf Kurs 100° Kurs 180° FHA erfliegen; auf Kurs 180° FHA bis LAGOS (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY050 [K220-; L] - NY051 [R] - LAGOS	5000		1. Nur für Flüge nach LSZR. 2. Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve maximal 220 kt.
AMIKI ONE WHISKEY DEPARTURE **(AMIKI 1W)** Auf Kurs 239° FHA bis 12,0 DME FHD; Rechtskurve, R 097 ZUE erfliegen; auf R 097 ZUE bis AMIKI (Δ). 12,0 DME FHD in 6000 oder darüber, AMIKI in 7000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY046 [A6000+; R] - AMIKI [A7000+]	5000		Verfahrensplanungsgradient: 6,5% (395 ft/NM) bis zum Passieren von 6000 aufgrund der Luftraumstruktur.

TRASADINGEN ONE WHISKEY DEPARTURE (TRA 1W) Auf Kurs 239° FHA bis 5,0 DME FHD; Rechtskurve, auf Kurs 003°; Linkskurve, Kurs 299° FHA erfliegen; auf Kurs 299° FHA bis 17,0 DME FHD; Linkskurve, R 073 TRA erfliegen; auf R 073 TRA bis TRA*). Peilung 079° FHA in 3600 oder darüber, 12,0 DME FHD in 5400 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY043 [K220-; R] - NY045 [A3600+] - NY048 [L] - NY049 [A5400+] - TINOX [A6000+; L] - TRA	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve maximal 220 kt. 2. Verfahrensplanungsgradient: 4,3% (261 ft/NM) bis zum Passieren von 5400 aufgrund der Luftraumstruktur. *) Pflichtmeldepunkt
ALAGO FOUR WHISKEY DEPARTURE (ALAGO 4W) Auf Kurs 239° FHA bis 5,0 DME FHD; Rechtskurve, auf Kurs 054° Kurs 337° FHA erfliegen; auf Kurs 337° FHA bis ALAGO (Δ). Peilung 089° FHA in 4000 oder darüber passieren. **GPS/FMS RNAV**: [A1800+] - NY043 [K220-; R] - NY047 [R] - NY042 [A4000+] - NY044 [L] - ALAGO	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve maximal 220 kt. 2. Verfahrensplanungsgradient: 4,3% (261 ft/NM) bis zum Passieren von 4000 aufgrund der Luftraumstruktur. 3. Ab ALAGO BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, 10. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 84/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 14. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Neunten Verordnung zur Änderung der Hundertsechsundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Siegerland)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 4693, am 30. März 2005 verkündete Verordnung vom 8. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 30. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Neunte Verordnung zur Änderung der Hundertsechsundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Siegerland)

Vom 8. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsechsundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Siegerland) vom 10. September 1999 (BAnz. S. 16 650, NfL I-308/99), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. August 2004 (BAnz. S. 20 209, NfL I-238/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkte TABUM wie folgt gefasst:

"Meldepunkt TABUM
50 17 27 N 08 24 18 O"

2. In § 2 Abs. 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt gefasst:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen/Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
NÖRVENICH TWO ALPHA ARRIVAL (NOR 2A)				
Δ Nörvenich VORTAC	095	34	6000	
Δ Cola DVORTAC	106	22		
Δ Siegerland NDB				
SIGEN THREE ALPHA ARRIVAL (SIGEN 3A)				
Δ SIGEN	198	10	6000	
Δ Siegerland NDB				
TABUM TWO ALPHA ARRIVAL (TABUM 2A)				1. Zwischen TABUM und EBOGI BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Direkter Übergang in den Endanflug ILS 31 nur mit ATC-Genehmigung.
Δ TABUM	007 (007,3)	14,1	6000	
Δ EBOGI	308	5		
Δ BEDSI		10		
Δ Siegerland NDB				

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, 8. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 85/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 14. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dritten Verordnung zur Änderung der Zweihundertzweiten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Donaueschingen-Villingen)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 4549, am 24. März 2005 verkündete Verordnung vom 3. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 24. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Dritte Verordnung zur Änderung der Zweihundertzweiten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Donaueschingen-Villingen)

Vom 3. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertzweite Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Donaueschingen-Villingen) vom 15. Dezember 2000 (BAnz. 2001 S. 353, NfL I-31/01), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. Juli 2004 (BAnz. S. 15 721, NfL I-185/04), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird die Liste der Meldepunkte wie folgt gefasst:

"Meldepunkt EMKIL R 216 - 33 DME TGO
48 10 27 N 08 45 53 O

Meldepunkt MOPAN R 123 - 28 DME STR
48 14 47 N 08 09 16 O

Meldepunkt NATOR R 351 - 29 DME TRA
48 10 12 N 08 19 17 O

Meldepunkt NEDOV R 198 - 40 DME TGO
47 59 35 N 08 56 56 O"

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

"(4) Die Koordinaten der in § 2 Abs. 5 und § 3 Abs. 2 genannten Overlay-Wegpunkte sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, aufgelistet."

2. In § 2 Abs. 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt gefasst:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
EMKIL ONE DELTA ARRIVAL (EMKIL 1D) Δ EMKIL				*) 6300 während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems.
	217	4	6000 *)	
12,0 DME DON		12	6000	
Δ Donaueschingen NDB				
NATOR TWO DELTA ARRIVAL (NATOR 2D) Δ NATOR				*) 7100 während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems.
	146	3	6000 *)	
12,0 DME DON		12	6000	
Δ Donaueschingen NDB				
TRASADINGEN ONE DELTA ARRIVAL (TRA 1D) Trasadingen DVOR/DME *)				
	011	17	6000	
Δ Donaueschingen NDB				*) Pflichtmeldepunkt

3. § 3 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

Hinweis 1: Abflüge von Startbahn 18 nur bei einer Pistensichtweite von mindestens 400 m erlaubt.
Hinweis 2: Abflüge von Startbahn 36 nur bei einer Pistensichtweite von mindestens 1200 m und einer Wolkenuntergrenze von 400 ft über Flugplatzhöhe erlaubt.
Hinweis 3: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.

1. Bei Benutzung der Startbahn 18:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
MOPAN ONE SIERRA DEPARTURE (MOPAN 1S) Auf Kurs 178° über DVI bis 4,5 DME DON; Rechtskurve, auf Kurs 029° bis DVI; Linkskurve, auf Kurs 319° DVI bis MOPAN (Δ). 14,0 DME DON in 7100 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: **:** [A2700+] – TD181 [R] – TD182 – DVI [L] – TD183 [A7100+] – MOPAN	6000		1. Für Flüge nach EDSB/EDTL ist MOPAN - DENEL dct KBA im Flugplan anzugeben. 2. Die Höhenbeschränkung gilt nur während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems.
TRASADINGEN ONE SIERRA DEPARTURE (TRA 1S) Auf Kurs 178° über DVI bis 2,0 DME DON; Rechtskurve, auf Kurs 257° bis zum Kreuzen von R 346 TRA; Linkskurve, R 341 TRA erfliegen; auf R 341 TRA bis TRA *). TRA in FL90 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: **:** [A2700+] – TD180 [R] – TD184 [L] – TD185 – TRA [F090+]	6000		1. Steiggradient 4,9 % (300 ft/NM) oder mehr bis zum Überfliegen von TRA in FL90 oder darüber aufgrund der Luftraumstruktur. 2. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, sind von ATC neue Anweisungen einzuholen. *) Pflichtmeldepunkt
NEDOV ONE SIERRA DEPARTURE (NEDOV 1S) Auf Kurs 178° über DVI bis 4,5 DME DON; Rechtskurve, auf Kurs 029° bis DVI; Rechtskurve, auf Kurs 083° DVI bis NEDOV (Δ). **GPS/FMS RNAV**: **:** [A2700+] – TD181 [R] – TD182 – DVI [R] – NEDOV	6000		

2. Bei Benutzung der Startbahn 36:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
MOPAN ONE NOVEMBER DEPARTURE (MOPAN 1N) Auf Kurs 352° DVI bis 6,5 DME DON; Linkskurve, auf Kurs 275° bis zum Erfliegen von Kurs 319°; auf Kurs 319° bis MOPAN (Δ). 14,0 DME DON in 7100 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: **:** [A2700+] – TD361 [L] – TD362 [R] – TD183 [A7100+] – MOPAN	6000		1. Die Höhenbeschränkung gilt nur während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems. 2. Steiggradient 5 % (304 ft/NM) oder mehr aufgrund der Luftraumstruktur. 3. Für Flüge nach EDSB, EDTL ist MOPAN - DENEL dct KBA im Flugplan anzugeben.
TRASADINGEN ONE NOVEMBER DEPARTURE (TRA 1N) Auf Kurs 352° DVI bis 6,5 DME DON; Linkskurve, auf Kurs 151° bis DVI; Rechtskurve, auf Kurs 249° DVI bis 7,0 DME DON; Linkskurve, R 341 TRA erfliegen; auf R 341 TRA bis TRA *). TRA in FL90 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: **:** [A2700+] – TD360 [L] – TD363 – DVI [R] – TD364 [L] – TRA [F090+]	6000		Höhenbeschränkung aufgrund der Luftraumstruktur *) Pflichtmeldepunkt
NEDOV ONE NOVEMBER DEPARTURE (NEDOV 1N) Auf Kurs 352° DVI bis 6,5 DME DON; Linkskurve, auf Kurs 151° bis DVI; Linkskurve, auf Kurs 083° DVI bis NEDOV (Δ). **GPS/FMS RNAV**: **:** [A2700+] – TD360 [L] – TD363 – DVI [L] – NEDOV	6000		

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, 3. März 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 86/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Rügen

Die Bekanntmachung zur Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Rügen (EDCG) vom 10.06.1993 (NfL I - 189/93) wird wie folgt neu gefasst:

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden

zusätzlich: **5. Ballone**

6. Fallschirmsprung

NfL I -189/93 wird hiermit geändert.

Schwerin, 24.3.2005
V510-623-23-2
Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern

i . A . M ü l l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 87/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im Zusammenhang mit der militärischen Übung ELITE 2005

vom 23. März 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBI, I S. 2304) werden in den Fluginformationsgebieten Frankfurt und München folgende Gebiete mit Flugbeschränkungen vorübergehend festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1.1 Übungsgebiet 1 (Exercise Restricted Area 1 [ERA 1])

1.1.1 Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten

48 05 00 N 012 30 30 O - 48 17 00 N 012 34 00 O - 48 17 00 N 012 47 00 O - 48 08 00 N 012 42 00 O - 47 59 40 N 012 39 40 O - 47 55 55 N 011 42 24 O - 47 48 40 N 011 19 20 O - 47 43 30 N 011 08 00 O - 47 43 00 N 010 45 00 O - 47 49 00 N 010 00 00 O - 48 00 00 N 010 00 00 O - 47 47 20 N 010 47 20 O - 47 47 20 N 011 06 00 O - 47 53 40 N 011 17 20 O - 48 00 45 N 011 40 00 O - 48 05 00 N 012 30 30 O.

gegebenen seitlichen Begrenzung.

1.1.2 Vertikale Begrenzung:

Von 600 Fuß über Grund bis Flugfläche 60.

1.2 Übungsgebiet 2 (Exercise Restricted Area 2 [ERA 2])

1.2.1 Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten

48 05 00 N 008 54 00 O - 47 52 30 N 009 21 30 O - 47 52 30 N 009 44 00 O - 47 49 00 N 010 00 00 O - 48 10 00 N 010 00 00 O - 48 10 29 N 009 47 20 O - 48 16 29 N 009 47 27 O - 48 16 10 N 010 00 00 O - 48 20 00 N 010 00 00 O - 48 20 00 N 009 40 00 O - 48 12 30 N 008 54 00 O - 48 05 00 N 008 54 00 O.

gegebenen seitlichen Begrenzung.

1.2.2 Vertikale Begrenzung:

von 200 Fuß über Grund bis Flugfläche 60.

1.3 Übungsgebiet 3 (Exercise Restricted Area 3 [ERA 3])

1.3.1 Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten

48 05 00 N 008 54 00 O - 48 13 00 N 008 31 00 O - 48 18 00 N 008 31 00 O - 48 21 04 N 008 57 33 O - 48 15 14 N 009 10 32 O - 48 12 30 N 008 54 00 O - 48 05 00 N 008 54 00 O.

gegebenen seitlichen Begrenzung.

1.3.2 Vertikale Begrenzung:

von 600 Fuß über Grund bis Flugfläche 70.

1.4 Übungsgebiet 4 (Exercise Restricted Area 4 [ERA 4])

1.4.1 Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten

48 21 04 N 008 57 34 O - 48 20 00 N 009 13 00 O - 48 21 00 N 009 22 00 O - 48 24 15 N 009 33 00 O - 48 18 53 N 009 33 00 O - 48 15 16 N 009 10 35 O - 48 21 04 N 008 57 34 O.

gegebenen seitlichen Begrenzung.

1.4.2 Vertikale Begrenzung:

Flugfläche 70.

1.5 Übungsgebiet 5 (Exercise Restricted Area 5 [ERA 5])

1.5.1 Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten

49 00 00 N 011 30 00 O - 49 10 00 N 011 30 00 O - 49 10 00 N 011 00 00 O - 48 20 00 N 009 40 00 O - 48 20 00 N 009 54 00 O - 49 00 00 N 011 10 00 O - 49 00 00 N 011 30 00 O.

gegebenen seitlichen Begrenzung.

1.5.2 Vertikale Begrenzung:

von 600 Fuß über Grund bis 4000 Fuß MSL.

1.6 Daten und Zeiten:

Am 27. Mai 2005 von 0615 bis 1200 Uhr UTC,
vom 30. Mai bis 02. Juni 2005 täglich von 0630 bis 1015 Uhr UTC und von 1115 bis 1515 Uhr UTC,
am 03. Juni 2005 von 0615 bis 1200 Uhr UTC,

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

und vom 06. bis 09. Juni 2005 täglich von 0630 bis 1015 Uhr UTC und von 1115 bis 1515 Uhr UTC.

2. Art der Flugbeschränkungen

In den unter Nummer 1 beschriebenen Gebieten sind Flüge nach Sichtflugregeln von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen nur nach Genehmigung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst) möglich. Anfragen zum Durchflug können über Sprechfunk gestellt werden. Flüge nach Instrumentenflugregeln werden von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu den Gebieten gestaffelt. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann auch während der Aktivierungszeiten der Übungsgebiete zivilem Verkehr Durchflugfreigaben erteilen, falls sich kein militärischer Luftverkehr in den Übungsgebieten befindet.

Innerhalb der unter Nummer 1 beschriebenen Gebiete werden auch Flüge in Instrumentenwetterbedingungen durchgeführt. Daher wird Luftfahrzeugführern, die nach Sichtflugregeln in der Umgebung der Flugbeschränkungsgebiete operieren, dringend empfohlen, einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu den Gebieten einzuhalten.

3. Zuwiderhandlungen

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.

Bonn, 23.3.2005
LS16/60.05.04/11 B 05
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 88/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Änderung der Betriebszeiten Verkehrslandeplatz Augsburg

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - hat die Betriebszeiten für den Verkehrslandeplatz Augsburg wie folgt teilweise neu festgelegt (Änderung zu NfL I-11/05):

1. Am Verkehrslandeplatz Augsburg ist Flugbetrieb grundsätzlich nur zwischen 06.00 Uhr Ortszeit und 21.00 Uhr Ortszeit zulässig.

Ergänzend dürfen zwischen 21.00 Uhr Ortszeit bis 22.00 Uhr Ortszeit im kommerziellen Luftverkehr Streckenflüge ab/nach Augsburg zu/von einem anderen Flugplatz mit vorheriger Zustimmung (PPR) der Augsburger Flughafen Gesellschaft (AFG) durchgeführt werden.
Hierbei dürfen grundsätzlich nur Flüge mit mehrmotorigen Luftfahrzeugen nach Instrumentenflugregeln erfolgen. Die Triebwerke von Luftfahrzeugen müssen bis spätestens 22.00 Uhr Ortszeit still stehen.

2. Montags bis samstags außer feiertags dürfen zwischen 06.00 Uhr Ortszeit und 07.00 Uhr Ortszeit (für die Zeit zwischen 21.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit gilt Nr. 1) Flüge nur mit vorheriger Zustimmung (PPR) der AFG durchgeführt werden."

An Sonn- und Feiertagen dürfen zwischen 06.00 Uhr Ortszeit und 09.00 Uhr Ortszeit (für die Zeit zwischen 21.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit gilt Nr. 1) Flüge nur mit vorheriger Zustimmung (PPR) der AFG durchgeführt werden.

3. Die Regelungen zum Platzrundenbetrieb bleiben unverändert.

4. Zwischen 09.30 Uhr Ortszeit und 10.30 Uhr Ortszeit sowie zwischen 17.30 Uhr Ortszeit und 18.30 Uhr Ortszeit sind gelegentliche Verzögerungen aus betrieblichen Gründen nicht auszuschließen.

NfL I-11/05 wird hiermit geändert.

München, 30.3.05
Regierung von Oberbayern
- Luftamt Südbayern -

i . A . E h i n g e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 89/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Aufhebung der Nutzungsänderung der Start- und Landebahn 10/28 in einen Rollweg Y auf dem Flughafen Leipzig/Halle

Wir bitten, die vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit eingereichte und erfolgte Veröffentlichung zum in der Überschrift benannten Sachbezug vorerst ersatzlos zurückzuziehen. Begründet wird die Rücknahme mit noch vorzunehmenden Neuplanungen und Terminverschiebungen.

NfL I-59/05 wird hiermit aufgehoben.

Dresden, 1.4.2005
55-3847.20
Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit

i . A . K r e l l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 90/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 37. VO zur Änderung der 114. DVO zur LuftVO

Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-90/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Siebenunddreißigsten Verordnung zur Änderung der Einhundertvierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5303, am 6. April 2005 verkündete Verordnung vom 10. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 6. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Siebenunddreißigste Verordnung zur Änderung der Einhundertvierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München)

Vom 10. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertvierzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München) vom 19. Februar 1992 (BAnz. S. 1609, NfL I-66/92), zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. Januar 2005 (BAnz. S. 2305, NfL I-54/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der folgende signifikante Punkt angefügt:

Bezeichnung	Koordinaten	Definition
OBAXA	48 00 44 N 11 39 56 O	R 209 - 12 DME MUN

2. § 2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

   a) In der Einflugstrecke SALZBURG FOUR MIKE ARRIVAL (SBG 4M) werden die Angaben in Spalte 5 wie folgt gefasst:

   „1. Nur verfügbar für Abflüge von LOWS, Flüge via LNZ und Flüge mit Z-Flugplan.
   2. NAPSA ist Freigabegrenze."

b) Die folgende Einflugstrecke wird angefügt:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindest-Reiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
NAPSA ONE MIKE ARRIVAL (NAPSA 1M) Δ NAPSA				NAPSA ist Freigabegrenze für Anflüge via Q112 / Q113.
Δ München VOR/DME	267	21	5000 (FL 80)	

3. In § 3 Abs. 1 Nr. 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
26 R	GIVMI 4W, ANKER 6N, MIQ 6N, RIDAR 3N, EVIVA 1N	123,900
	EGG 1N, KPT 9N, KIRDI 8N, UNKEN 8N, SBG 8N, TULSI 7N, TURBU 1N, OBAXA 1N	127,950
26 L	GIVMI 3S, ANKER 5S, MIQ 5S, RIDAR 3S, EVIVA 1S	123,900
	EGG 1S, EGG 1W, KPT 2S, KIRDI 2S, KIRDI 6W, NEGRA 1S, UNKEN 1S, UNKEN 7W, SBG 1S, SBG 7W, TULSI 1S, TULSI 7W, TURBU 1S, TURBU 1W, OBAXA 1S, OBAXA 1W	127,950
08 R	GIVMI 3E, ANKER 5E, MIQ 6E, RIDAR 4E, EVIVA 1E	123,900
	EGG 1E, KIRDI 5E, KPT 9E, NEGRA 2E, UNKEN 7E, TULSI 8E, TURBU 2E, OBAXA 1E	127,950
08 L	GIVMI 3Q, ANKER 5Q, MIQ 6Q, RIDAR 4Q, EVIVA 1Q	123,900
	EGG 1Q, KIRDI 5Q, KPT 7Q, UNKEN 6Q, TULSI 7Q, TURBU 2Q, OBAXA 1Q	127,950

4. § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) In der Abflugstrecke TURBU ONE NOVEMBER DEPARTURE (TURBU 1N) Spalte 4 Anmerkung 2 wird die Angabe „TULSI 7N“ durch die Angabe „OBAXA 1N“ ersetzt.

b) In der Abflugstrecke TULSI SEVEN NOVEMBER DEPARTURE (TULSI 7N) werden in Spalte 4 die Anmerkungen 1 bis 3 in die Anmerkungen 2 bis 4 umbenannt und die folgende neue Anmerkung 1 eingefügt:

„1. Diese Strecke ist im Flugplan nicht anzugeben.“

c) Die Abflugstrecke KEMPTEN EIGHT NOVEMBER DEPARTURE (KPT 8N) wird zu KEMPTEN NINE NOVEMBER DEPARTURE (KPT 9N).

d) Die folgende neue Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
OBAXA ONE NOVEMBER DEPARTURE (OBAXA 1N) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME DMN oder 1900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 180° R 325 MUN erfliegen; auf R 325 MUN bis MUN (Δ); auf R 209 MUN bis OBAXA (Δ). Steigflug mit 5,5% (335 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 4200. Angezeigte Eigengeschwindigkeit während der Abflugkurve begrenzt auf 210 kt. Angezeigte Eigengeschwindigkeit bis OBAXA maximal 250 kt. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] – DM067 [K210-; L] – DM050 [L] – MUN [R] – OBAXA [K250-]	FL 70		1. Steht für Luftfahrzeuge mit Kolbenmotoren und PTL-Antrieb nicht zur Verfügung. Für diese ist TURBU 1N im Flugplan anzugeben. 2. Steiggradient aufgrund eines Gebietes hoher elektromagnetischer Feldstärke (HIRTA). 3. Um die Kursgenauigkeit durch die GPS/FMS RNAV-Ausrüstung zu erhöhen, soll die Geschwindigkeit während der Anfangsabflugkurve konstant gehalten werden.

5. § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

   a) In den Abflugstrecken TURBU ONE SIERRA DEPARTURE (TURBU 1S) und TURBU ONE WHISKEY DEPARTURE (TURBU 1W) wird jeweils in Spalte 4 Anmerkung 2 die Angabe „TULSI 1S/7W durch die Angabe „OBAXA 1S/1W“ ersetzt.

   b) In der Abflugstrecke TULSI ONE SIERRA DEPARTURE (TULSI 1S) werden in Spalte 4 die Anmerkungen 1 bis 4 in die Anmerkungen 2 bis 5 umbenannt und die folgende neue Anmerkung 1 eingefügt:

      „1. Diese Strecke ist im Flugplan nicht anzugeben.“

   c) In der Abflugstrecke TULSI SEVEN WHISKEY DEPARTURE (TULSI 7W) wird in Spalte 4 die Anmerkung in Anmerkung 2 umbenannt und die folgende neue Anmerkung 1 eingefügt:

      „1. Diese Strecke ist im Flugplan nicht anzugeben.“

   d) Die Abflugstrecke KEMPTEN ONE SIERRA DEPARTURE (KPT 1S) wird zu KEMPTEN TWO SIERRA DEPARTURE (KPT 2S).

   e) Die folgenden neuen Abflugstrecken werden angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
OBAXA ONE SIERRA DEPARTURE (OBAXA 1N) Auf Startbahnkurs bis 1,6 DME DMS oder 1900, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve (innerhalb von 4,5 DME DMS durchführen), auf Kurs 180° R 325 MUN erfliegen; auf R 325 MUN bis MUN (Δ); auf R 209 MUN bis OBAXA (Δ). Steigflug mit 6,8% (415 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 4200. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 325 MUN erflogen ist. Angezeigte Eigengeschwindigkeit bis OBAXA maximal 250 kt. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] – DM049 [K210-; L] – DM050 [K210-; L] – MUN [R] – OBAXA [K250-]	FL 70		1. Steht für Luftfahrzeuge mit Kolbenmotoren und PTL-Antrieb nicht zur Verfügung. Für diese ist TURBU 1S/1W im Flugplan anzugeben. 2. Steiggradient aufgrund eines Gebietes hoher elektromagnetischer Feldstärke (HIRTA). 3. Um die Kursgenauigkeit durch die GPS/FMS RNAV-Ausrüstung zu erhöhen, soll die Geschwindigkeit während der Anfangsabflugkurven konstant gehalten werden. 4. Können Kurvenradius und Geschwindigkeitsbeschränkung nicht eingehalten werden, ist OBAXA 1W zu beantragen.
OBAXA ONE WHISKEY DEPARTURE (OBAXA 1W) Auf Startbahnkurs bis 1900; auf Kurs 262° über MSE bis 14,0 DME DMS; Linkskurve, auf R 283 MUN bis 4,0 DME MUN (Δ); Rechtskurve, auf R 209 MUN bis OBAXA (Δ). Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt bis zum Überfliegen von MSE. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 250 kt bis zum Überfliegen von 14,0 DME DMS. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] – MSE [K220-] – DM058 [L] – DM059 [K250-; L] – MUN [R] – OBAXA	FL 70		Steht für Luftfahrzeuge mit Kolbenmotoren und PTL-Antrieb nicht zur Verfügung. Für diese ist TURBU 1S/1W im Flugplan anzugeben.

6. § 3 Abs. 2 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

   a) In der Abflugstrecke TURBU TWO ECHO DEPARTURE (TURBU 2E) Spalte 4 Anmerkung 2 wird die Angabe „TULSI 7E“ durch die Angabe „OBAXA 1E“ ersetzt.

   b) Die Abflugstrecken TULSI SEVEN ECHO DEPARTURE (TULSI 7E) und KEMPTEN EIGHT ECHO DEPARTURE (KPT 8E) werden durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
TULSI EIGHT ECHO DEPARTURE (TULSI 8E) Auf Startbahnkurs bis 1900; über MSW bis 5,6 DME DMS oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve mit maximal 230 kt angezeigter Eigengeschwindigkeit, auf R 041 MUN bis MUN (∆); auf R 181 MUN über MANAL (∆) bis TULSI (∆). 8,0 DME MUN ist in FL70 zu überfliegen. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 250 kt bis zum Überfliegen von MUN. **GPS/FMS RNAV**: **:** [A1900+] – DM081 [A4000+; K230-; R] – DM082 [K230-; R] – DM086 [F070] – MUN [K250-; L] – MANAL – TULSI	FL 70	Von 13,0 DME MUN bis TULSI: 6000	1. Diese Strecke ist im Flugplan nicht anzugeben. 2. Steht für Luftfahrzeuge mit Kolbenmotoren und PTL-Antrieb nicht zur Verfügung. Für diese ist TURBU 2E im Flugplan anzugeben.
KEMPTEN NINE ECHO DEPARTURE (KPT 9E) Auf Startbahnkurs bis 1900; über MSW bis 5,6 DME DMS oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve mit maximal 230 kt angezeigter Eigengeschwindigkeit, auf R 041 MUN bis MUN (∆); auf R 209 MUN bis OBAXA (∆); Rechtskurve, auf Kurs 265° bis MERSI (∆); Linkskurve, auf Kurs 242° bis KPT (∆). 8,0 DME MUN ist in FL70 zu überfliegen. Angezeigte Eigengeschwindigkeit bis OBAXA maximal 250 kt. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] – DM081 [A4000+; K230-; R] – DM082 [K230-; R] – DM086 [F070] – MUN [L] – OBAXA [K250-; R] – MERSI [L] – KPT	FL 70	Von OBAXA bis MERSI: 6000; von MERSI bis KPT: 6000 (FL110)*	Ab OBAXA BRNAV-Ausrüstung erforderlich. * operationelle Flughöhe

c) Die folgende neue Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
OBAXA ONE ECHO DEPARTURE (OBAXA 1E) Auf Startbahnkurs bis 1900; über MSW bis 5,6 DME DMS oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve mit maximal 230 kt angezeigter Eigengeschwindigkeit, auf R 041 MUN bis MUN (∆); auf R 209 MUN bis OBAXA (∆). 8,0 DME MUN ist in FL70 zu überfliegen. Angezeigte Eigengeschwindigkeit bis OBAXA maximal 250 kt. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] – DM081 [A4000+; K230-; R] – DM082 [K230-; R] – DM086 [F070] – MUN [L] – OBAXA [K250-]	FL 70		Steht für Luftfahrzeuge mit Kolbenmotoren und PTL-Antrieb nicht zur Verfügung. Für diese ist TURBU 2E im Flugplan anzugeben.

7. § 3 Abs. 2 Nr. 4 wird wie folgt geändert:

a) In der Abflugstrecke TURBU TWO QUEBEC DEPARTURE (TURBU 2Q) Spalte 4 Anmerkung 2 wird die Angabe „TULSI 6Q“ durch die Angabe „OBAXA 1Q“ ersetzt.

b) Die Abflugstrecke TULSI SIX QUEBEC DEPARTURE (TULSI 6Q) und KEMPTEN SIX QUEBEC DEPARTURE (KPT 6Q) werden durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
TULSI SEVEN QUEBEC DEPARTURE (TULSI 7Q) Auf Startbahnkurs bis 1900; über LO MNW bis 6,8 DME DMN oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve mit maximal 230 kt angezeigter Eigengeschwindigkeit, auf R 041 MUN bis MUN (∆); auf R 181 MUN über MANAL (∆) bis TULSI (∆). 8,0 DME MUN ist in FL70 zu überfliegen. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 250 kt bis zum Überfliegen von MUN. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] – DM071 [A4000+; K230-; R] – DM074 [K230-; R] – DM078 [F070] – MUN [K250-; L] – MANAL – TULSI	FL 70	Von 13,0 DME MUN bis TULSI: 6000	1. Diese Strecke ist im Flugplan nicht anzugeben. 2. Steht für Luftfahrzeuge mit Kolbenmotoren und PTL-Antrieb nicht zur Verfügung. Für diese ist TURBU 2Q im Flugplan anzugeben.
KEMPTEN SEVEN QUEBEC DEPARTURE (KPT 7Q) Auf Startbahnkurs bis 1900; über MNW bis 6,8 DME DMN oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve mit max. 230 kt IAS, auf R 041 MUN bis MUN (∆); auf R 209 MUN bis OBAXA (∆); Rechtskurve, auf Kurs 265° bis MERSI (∆); Linkskurve, auf Kurs 242° bis KPT (∆). 8,0 DME MUN ist in FL70 zu überfliegen. Angezeigte Eigengeschwindigkeit bis OBAXA maximal 250 kt. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] – DM071 [A4000+; K230-; R] – DM074 [K230-; R] – DM078 [F070] – MUN [L] – OBAXA [K250-; R] – MERSI [L] – KPT	FL 70	Von OBAXA bis MERSI: 6000; von MERSI bis KPT: 6000 (FL110)*	Ab OBAXA BRNAV-Ausrüstung erforderlich. * operationelle Flughöhe

c) Die folgende neue Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
OBAXA ONE QUEBEC DEPARTURE (OBAXA 1Q) Auf Startbahnkurs bis 1900; über MNW bis 6,8 DME DMN oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve mit max. 230 kt IAS, auf R 041 MUN bis MUN (∆); auf R 209 MUN bis OBAXA (∆). 8,0 DME MUN ist in FL70 zu überfliegen. Angezeigte Eigengeschwindigkeit bis OBAXA maximal 250 kt. **GPS/FMS RNAV**: [A1900+] – DM071 [A4000+; K230-; R] – DM074 [K230-; R] – DM078 [F070] – MUN [L] – OBAXA [K250-]	FL 70		Steht für Luftfahrzeuge mit Kolbenmotoren und PTL-Antrieb nicht zur Verfügung. Für diese ist TURBU 2Q im Flugplan anzugeben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft, ausgenommen Artikel 1 Nr.2, der am 12. Mai 2005 in Kraft tritt.

Langen, den 10. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 91/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 23. VO zur Änderung der 121. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-91/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dreiundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5123, am 2. April 2005 verkündete Verordnung vom 10. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 4. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Dreiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Vom 10. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Fughafen Nürnberg) vom 24. Juni 1993 (BAnz. S. 6501, NfL I-202/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. Januar 2005 (BAnz. S. 2457, NfL I-55/05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 1 wird die Einflugstrecke HAMMELBURG FIVE PAPA ARRIVAL (HAB 5P) aufgehoben.

   b) In Nummer 2 werden die Hinweise 1 bis 4 durch die folgenden Hinweise ersetzt:

      „Hinweis 1: Die Strecken DKB 1T, ROTEN 1T und VELIS 1T sind im Flugplan nicht anzugeben.
      Hinweis 2: Bei Funkausfall ist die zuletzt freigegebene Flugfläche bis zum Anfangsanflugfix beizubehalten, im Warteverfahren auf 5000 zu sinken und der Standardinstrumentenanflug durchzuführen."

2. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 1 Abflugstrecke ALLERSBERG EIGHT KILO DEPARTURE (ALB 8K) wird die Anmerkung 2 in Spalte 4 wie folgt gefasst:

      „2. Nur für Flüge, die im Bereich München enden, und Flüge nach LOWS."

b) In Nummer 2 Abflugstrecke ALLERSBERG SIX MIKE DEPARTURE (ALB 6M) wird die Anmerkung in Spalte 4 wie folgt gefasst:

„Nur für Flüge, die im Bereich München enden, und Flüge nach LOWS."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft tritt.

Langen, den 10. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 92/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 2. VO zur Änderung der 141. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Hahn)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-92/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Hunderteinundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Hahn)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 6289, am 16. April 2005 veröffentlichte Verordnung vom 30. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 18. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zweite Verordnung zur Änderung der Hunderteinundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Hahn)

Vom 30. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hunderteinundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfah-ren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Hahn) vom 15. März 1994 (BAnz. S. 3801, NfL I-110/94), geändert durch Verordnung vom 20. August 1997 (BAnz. S. 11 949, NfL I-284/97), wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift, in den §§ 1, 3 Abs. 1 und in § 4 wird die Bezeichnung „Flugplatz Hahn“ jeweils durch die Bezeichnung „Verkehrsflughafen Frankfurt-Hahn“ ersetzt.

2. In § 3 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 sowie in § 4 Nr. 1, 3 und 4 wird die Angabe „3600 Fuß über NN“ jeweils durch die Angabe “4000 Fuß über NN“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 28. April 2005 in Kraft.

Langen, den 30. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 93/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der VO zur Aufhebung der 169. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-93/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Verordnung zur Aufhebung der Hundertneunundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5808, am 12. April 2005 verkündete Verordnung vom 23. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 12. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Verordnung zur Aufhebung der Hundertneunundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)

Vom 23. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertneunundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen) vom 30. Mai 1996 (BAnz. S. 6854, NfL I-150/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. Juli 2004 (BAnz. S. 17 874, NfL I-213/04), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 23. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 94/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 222. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-94/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweihundertzweiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5919, am 13. April 2005 verkündete Verordnung vom 23. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 13. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zweihundertzweiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)

Vom 23. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen sind die in §§ 2 bis 4 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen "FL") sind in Fuß über NN angegeben. Die Angabe der Koordinaten erfolgt im geodätischen Bezugssystem WGS 84.

(2) Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH kann vorübergehend abweichende Flugverfahren festlegen, wenn dies aus zwingenden Gründen (z.B. Ausfall von Funknavigationsanlagen) erforderlich wird.
Wegen der in diesen Fällen gebotenen Eile werden diese Flugverfahren als "NOTAM" bekanntgemacht.

(3) Die nachstehend aufgeführten Meldepunkte werden als Schnittpunkte der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen und, soweit zutreffend, durch Angabe von DME-Werten in Seemeilen festgelegt:

Meldepunkt BASUM N 52 46 19 O 008 47 19	R 027 OSN / R 292 NIE R 179 - 16 DME BMN
Meldepunkt DENEN N 53 08 34 O 009 25 08	R 075 - 24 DME BMN
Meldepunkt GESTO N 53 10 30 O 010 05 01	R 079 - 48 DME BMN
Meldepunkt GIBMA N 53 12 47 O 008 46 17	R 357 - 10 DME BMN
Meldepunkt PIXUR N 52 57 49 O 008 47 14	R 177 - 5 DME BMN

Meldepunkt VERED R 119 - 18 DME BMN
N 52 53 41 O 009 12 38

(4) Die Koordinaten der in § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 2 genannten Overlay-Wegpunkte sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, aufgelistet.

§ 2

(1) Konventionelle Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Bremen sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu dem in Absatz 2 angeführten Anfangsanflugfix durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (∆) zu übermitteln.

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
GIBMA ONE PAPA ARRIVAL (GIBMA 1P)				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV und ohne RNAV-Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit Verbindungsstrecken GIBMA 09/27 rechnen.
∆ GIBMA	177	10	4000	
∆ Bremen TVOR/DME				
DENEN ONE PAPA ARRIVAL (DENEN1P)				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV und ohne RNAV-Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit Verbindungsstrecken DENEN 09/27 rechnen.
∆ DENEN	255	24	4000	
∆ Bremen TVOR/DME				
VERED ONE PAPA ARRIVAL (VERED 1P)				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV und ohne RNAV-Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit Verbindungsstrecken VERED 09/27 rechnen.
∆ VERED	299	18	4000	
∆ Bremen TVOR/DME				
PIXUR ONE PAPA ARRIVAL (PIXUR 1P)				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV und ohne RNAV-Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit Verbindungsstrecken PIXUR 09/27 rechnen.
∆ PIXUR	357	5	4000	
∆ Bremen TVOR/DME				

(2) Als Anfangsanflugfix für den Flughafen Bremen wird Bremen TVOR/DME festgelegt.

(3) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Bremen TVOR/DME	177	3000	rechts	
Kurskreuzung GIBMA	177	4000	rechts	
Kurskreuzung DENEN	255	4000	rechts	
Kurskreuzung VERED	299	4000	rechts	
Kurskreuzung PIXUR	357	4000	links	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Bremen TVOR/DME wird eine Sektorenmindesthöhe von 2100 festgelegt.

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Bremen TVOR/DME (BMN)
Abflug von BMN (IAF) auf R 095 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. R 103 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 11,0 DME BMN Linkskurve und ILS-Landekurs 267° erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM HIG in 1280 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei ROGBO (10,0 DME BMN) (FAF) beginnen; 6,0 DME BMN nicht unter 1720 und OM HIG (4,6 DME BMN) nicht unter 1280 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,5 DME BMN

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	152 (138)	162 (148)	177 (163)	187 (173)
Betriebsstufe II	64 (50)	80 (66)	98 (84)	111 (97)
Betriebsstufe III a/b	Bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	450 (430)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME BMN; Linkskurve, Flug bis BMN und Steigflug auf 3000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 219; bei 3,0 DME BMN Rechtskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 09, ausgehend von Bremen TVOR/DME (BMN)
Abflug von BMN (IAF) auf R 259 (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. R 251 (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000; bei 10,5 DME BMN Rechtskurve und ILS-Landekurs 087° erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM BW in 1280 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei BANIX (9,5 DME BMN) (FAF) beginnen; 7,0 DME BMN nicht unter 2200 und OM BW (4,1 DME BMN) nicht unter 1280 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,8 DME BMN

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	152 (139)	162 (149)	172 (159)	182 (169)
Betriebsstufe II	64 (51)	80 (67)	93 (80)	106 (93)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	440 (420)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis HIG (4,6 DME BMN); Rechtskurve, Flug bis BMN und Steigflug auf 3000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 139; bei 3,0 DME BMN Linkskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

3. TVOR/DME - Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Bremen TVOR/DME (BMN)
Abflug von BMN (IAF) auf R 088 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. R 096 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000; bei 11,0 DME BMN Linkskurve und Endanflugkurs 260° erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 10,0 DME BMN (FAF) beginnen. 6,0 DME BMN nicht unter 1720 und 3,0 DME BMN nicht unter 770 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,3 DME BMN
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
440 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 219; bei 3,0 DME BMN Rechtskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

4. TVOR/DME - Anflug zur Landebahn 09, ausgehend von Bremen TVOR/DME (BMN)
Abflug von BMN (IAF) auf R 265 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. R 256 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000; bei 10,5 DME BMN Rechtskurve und Endanflugkurs 093° erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 9,5 DME BMN (FAF) beginnen. 5,1 DME BMN nicht unter 1590 und 3,0 DME BMN nicht unter 930 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,8 DME BMN
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
440 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 2

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 139; bei 3,0 DME BMN Linkskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

5. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Bremen TVOR/DME (BMN)
Abflug von BMN (IAF) auf R 095 (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf R 103 (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000; bei 11,0 DME BMN Linkskurve und Endanflugkurs 267° in Richtung HIG erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei ROGBO (10,0 DME BMN) (FAF) beginnen; 6,0 DME BMN nicht unter 1720 und 3,0 DME BMN nicht unter 770 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,3 DME BMN
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
440 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 219; bei 3,0 DME BMN Rechtskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

6. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 09, ausgehend von Bremen TVOR/DME (BMN)
Abflug von BMN (IAF) auf R 259 (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf R 251 (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000; bei 10,5 DME BMN Rechtskurve und Endanflugkurs 087° in Richtung BW erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei BANIX (9,5 DME BMN) (FAF) beginnen; 5,1 DME BMN nicht unter 1590 und 3,0 DME BMN nicht unter 930 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,8 DME BMN

Schwellenüberflughöhe: 53

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
440 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 2

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 139; bei 3,0 DME BMN Linkskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) GPS/FMS RNAV – Verbindungsstrecken zum Endanflug

Hinweis: Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Bremen basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01.

DENEN 09	DENEN - DW401 [K220] - DW405 [K220; L] - DW420 [K220; L] - BANIX [A3000; K170+] (FAF) – Endanflug 09 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
GIBMA 09	GIBMA - DW402 [K220; R] - DW405 [K220; L] - DW420 [K220; L] - BANIX [A3000; K170+] (FAF) – Endanflug 09 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
VERED 09A	VERED - DW401 [K220; L] - DW405 [K220; L] - DW420 [K220; L] - BANIX [A3000; K170+] (FAF) – Endanflug 09 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
VERED 09B	VERED - DW400 [K220; L] - DW412 [K220; R] - DW420 [K220; R] - BANIX [A3000; K170+] (FAF) – Endanflug 09 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
PIXUR 09	PIXUR - DW412 [K220; R] - DW420 [K220; R] - BANIX [A3000; K170+] (FAF) – Endanflug 09 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
DENEN 27	DENEN [K220] - DW520 [K220; R] - ROGBO [A3000; K170+] (FAF) – Endanflug 27 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
GIBMA 27	GIBMA - DW402 [K220; L] - DENEN [K220; R] - DW520 [K220; R] - ROGBO [A3000; K170+] (FAF) – Endanflug 27 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
VERED 27	VERED - DW510 [K220; R] - DW512 [K220; L] - DW520 [K220; L] - ROGBO [A3000; K170+] (FAF) – Endanflug 27 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
PIXUR 27	PIXUR - DW510 [K220] - DW512 [K220; L] - DW520 [K220; L] - ROGBO [A3000; K170+] (FAF) – Endanflug 27 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))

Anmerkungen:
1. Die Verbindungsstrecken zum Endanflug dürfen nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle benutzt werden.
2. Im Gegenanflugteil der Verbindungsstrecke ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen sind ab dem betreffenden Wegpunkt für die gesamte Verbindungsstrecke bindend, es sei denn sie werden von ATC aufgehoben.
4. Die Flughöhen werden von ATC zugewiesen.
5. Das Eindrehen in den Endanflug darf nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle oder bei Funkausfall erfolgen.

(2) Als Anfangsanflugfix für den Flughafen Bremen wird Bremen TVOR/DME festgelegt:

(3) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Bremen TVOR/DME	177	3000	rechts	
Kurskreuzung GIBMA	177	4000	rechts	Freigabegrenze
Kurskreuzung DENEN	255	4000	rechts	Freigabegrenze
Kurskreuzung VERED	299	4000	rechts	Freigabegrenze
Kurskreuzung PIXUR	357	4000	links	Freigabegrenze

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um den Flughafenbezugspunkt (ARP) wird eine Mindesthöhe von 2100 festgelegt.

(5) RNAV (GPS)–Anflugverfahren

1. Die RNAV (GPS) – Anflugverfahren beginnen an dem in Absatz 2 genannten Anfangsanflugfix. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-120/99 und werden nachfolgend festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Verfahrenswegpunkte müssen überflogen werden.

1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Bremen TVOR/DME (BMN)
Abflug von BMN (IAF) auf Kurs 115°; DW550 (TF) mit Linkskurve in 3000 passieren und Kurs 087° erfliegen; DW551 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 357° erfliegen; DW555 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 267° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei ROGBO (FAF) beginnen. 6,0 NM vor RW27 nicht unter 1980 und 3,0 NM vor RW27 nicht unter 1020 erfliegen.
Fehlanflugwegpunkt: RW27
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
440 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Auf Kurs 267° bis DW560, Linkskurve, über DW561 auf Kurs 029° bis BMN mit Steigflug auf 3000.
DW560 [L] - DW561 - BMN [A3000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME BMN; Linkskurve, Flug bis BMN mit Steigflug auf 3000.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 09, ausgehend von Bremen TVOR/DME (BMN)
Abflug von BMN (IAF) auf Kurs 238°; DW450 (TF) mit Rechtskurve in 3000 passieren und Kurs 267° erfliegen; DW451 (TF) mit Rechtskurve passieren und Kurs 357° erfliegen; DW455 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 087° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei BANIX (FAF) beginnen. 6,0 NM vor RW09 nicht unter 1980 und 3,0 NM vor RW09 nicht unter 1030 erfliegen.
Fehlanflugwegpunkt: RW09
Schwellenüberflughöhe: 53

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
440 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Auf Kurs 087° bis DW460, Rechtskurve, über DW461 auf Kurs 308° bis BMN mit Steigflug auf 3000.
DW460 [R] - DW461 - BMN [A3000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis HIG (4,6 DME BMN); Rechtskurve, Flug bis BMN mit Steigflug auf 3000.

2. Liste der Verfahrenswegpunkte

2.1 RWY 09 von BMN

BMN (IAF)	N 53 02 38,58 O 008 46 55,70
DW450 (TF)	N 52 57 28,92 O 008 33 10,51
DW451 (TF)	N 52 57 16,38 O 008 24 54,89
DW455 (IF)	N 53 02 15,67 O 008 24 33,63
BANIX (FAF)	N 53 02 25,76 O 008 31 11,04
RW09 (MAPt)	N 53 02 47,67 O 008 46 28,03
DW460 (MATF)	N 53 02 57,61 O 008 54 31,59
DW461 (MATF)	N 52 59 50,64 O 008 52 50,32
BMN (MAHF)	N 53 02 38,58 O 008 46 55,70

2.2 RWY 27 von BMN

BMN (IAF)	N 53 02 38,58 O 008 46 55,70
DW550 (TF)	N 52 58 08,45 O 009 02 12,22
DW551 (TF)	N 52 58 18,43 O 009 10 28,16
DW555 (IF)	N 53 03 17,83 O 009 10 12,08
ROGBO (FAF)	N 53 03 09,88 O 009 03 34,41
RW27 (MAPt)	N 53 02 50,15 O 008 48 17,46
DW560 (MATF)	N 53 02 41,26 O 008 41 57,37
DW561 (MATF)	N 53 00 06,58 O 008 44 34,93
BMN (MAHF)	N 53 02 38,58 O 008 46 55,70

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten GPS/FMS RNAV – Verbindungsstrecken und RNAV (GPS) - Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 4

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Bremen ist eine der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechende Abflugstrecke zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung der Abflugstrecke im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für die einzuhaltende Abflugstrecke zutreffende Bezeichnung mitgeteilt.
Sofern die Abflugstrecke über den Bereich hinausführt, für den eine Sektorenmindesthöhe festgelegt ist, werden für die weiterführenden Streckenabschnitte gesonderte Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (∆) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit BREMEN RADAR auf der Frequenz 125,650 MHz aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.

1. Bei Benutzung der Startbahn 09:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
WESER NINE MIKE DEPARTURE (WSR 9M) Auf Kurs 087° bis 4,6 DME BMN; Linkskurve, auf R 168 WSR bis WSR (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HIG [L] – DW104 – WSR	4000		

GESTO FOUR MIKE DEPARTURE **(GESTO 4M)** Auf Kurs 087° bis 4,6 DME BMN; Linkskurve, auf Kurs 069° HIG R 079 BMN erfliegen; auf R 079 BMN bis GESTO (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HIG [L] - DW092 [R] - GESTO	4000	von 25,0 DME BMN bis GESTO: 4000	
NIENBURG EIGHT MIKE DEPARTURE **(NIE 8M)** Auf Kurs 087° bis 4,6 DME BMN; Rechtskurve, auf R 327 NIE bis NIE (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DW090 [R] - NIE	4000	von 25,0 DME BMN bis NIE: 4000	
WARBURG NINE MIKE DEPARTURE **(WRB 9M)** Auf Kurs 087° bis HIG (4,6 DME BMN); Rechtskurve, auf Kurs 189° Kurs 175° von HIG / R 355 WRB erfliegen; auf Kurs 175° von HIG / R 355 WRB bis WRB (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HIG [R] - DW091 - DW095 [L] - DW103 [A7000+] - WRB	4000	von 25,0 DME BMN bis 49,0 DME WRB: 4000; von 49,0 DME WRB bis WRB: 5000 (7000)	Von 49,0 DME WRB bis WRB nicht verfügbar für Flüge, für die FL70 oder darunter beantragt wurde; Ausweichstrecke: NIE8M-NIE-N850-WRB.
BASUM ONE MIKE DEPARTURE **(BASUM 1M)** Auf Kurs 087° bis HIG (4,6 DME BMN); Rechtskurve, auf Kurs 189° R 027 OSN erfliegen; auf R 027 OSN bis BASUM (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HIG [R] - DW091 - DW095 [R] - BASUM	4000		
EELDE EIGHT MIKE DEPARTURE **(EEL 8M)** Auf Kurs 087° bis 4,6 DME BMN; Rechtskurve, auf Kurs 287° BW bis BW (∆); auf R 269 BMN bis 22,0 DME BMN; Rechtskurve, auf R 098 EEL bis EEL. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HIG [R] - DW093 - BW [L] - DW094 [R] – EEL	4000	von 22,0 DME BMN bis FIR-Grenze: 4000	
EELDE ONE ECHO DEPARTURE **(EEL 1E)** Auf Kurs 087° bis 4,6 DME BMN; Linkskurve, auf R 168 WSR in Richtung WSR; bei 16,0 DME BMN Linkskurve, auf R 262 WSR (R 082 EEL) bis EEL. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HIG [L] – DW104 - WSR [L] – EEL	4000	von 25,0 DME BMN bis FIR-Grenze: 4000	

1. Bei Benutzung der Startbahn 27

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
EELDE SIX WHISKEY DEPARTURE **(EEL 6W)** Steigflug in Richtung BW bis 2,5 DME BMN; Rechtskurve, auf Kurs 359° R 327 BMN erfliegen; auf R 327 BMN bis 17,0 DME BMN; Linkskurve, auf R 262 WSR (R 082 EEL) bis EEL. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DW272 [R] - DW282 [L] - DW283 [L] - EEL	4000	von 25,0 DME BMN bis FIR-Grenze: 4000	
WESER SIX KILO DEPARTURE **(WSR 6K)** Geradeaussteigflug bis 2,5 DME BMN; Rechtskurve, auf R 203 WSR bis WSR (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DW271 [R] – DW286 – WSR	4000		

GESTO TWO ALPHA DEPARTURE **(GESTO 2A)** Geradeaussteigflug auf 400 ft; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BMN vollenden), auf Kurs 199° bis 3,1 DME BMN; Linkskurve, auf Kurs 044° HIG bis HIG (Δ); Rechtskurve, auf R 079 BMN bis GESTO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DW270 [A500+ ; L] - DW275 [L] - DW277 – DW280 [R] – GESTO	4000	von 25,0 DME BMN bis GESTO: 4000	Kann der Kurvenradius nicht eingehalten werden, ist GESTO3K zu beantragen.
GESTO THREE KILO DEPARTURE **(GESTO 3K)** Geradeaussteigflug bis 2,5 DME BMN; Linkskurve, auf Kurs 065° HIG über HIG (Δ) bis zum Erfliegen von R 079 BMN; auf R 079 BMN bis GESTO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DW271 [L] - DW274 - DW281 [R] – GESTO	4000	von 25,0 DME BMN bis GESTO: 4000	
NIENBURG TWO ZULU DEPARTURE **(NIE 2Z)** Geradeaussteigflug auf 400 ft; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BMN vollenden), auf Kurs 199° bis 3,1 DME BMN; Linkskurve, auf R 312 NIE bis NIE (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DW270 [A500+; L] - DW276 [L] – NIE	4000	von 25,0 DME BMN bis NIE: 4000	Kann der Kurvenradius nicht eingehalten werden, ist NIE5K zu beantragen.
NIENBURG FIVE KILO DEPARTURE **(NIE 5K)** Geradeaussteigflug bis 2,5 DME BMN; Linkskurve, auf R 312 NIE bis NIE (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DW271 [L] - DW273 - NIE	4000	von 25,0 DME BMN bis NIE: 4000	
WARBURG TWO ALPHA DEPARTURE **(WRB 2A)** Geradeaussteigflug auf 400 ft; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BMN vollenden), auf Kurs 199° bis 3,1 DME BMN; Linkskurve, auf R 312 NIE R 165 BMN erfliegen; auf R 165 BMN bis 45,0 DME BMN; Rechtskurve, auf R 358 WRB bis WRB (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DW270 [A500+; L] - DW276 [L] - DW279 [R] - DW285 [R] – WRB	4000	von 25,0 DME BMN bis 45,0 DME BMN: 4000; von 45,0 DME BMN bis WRB: 5000 (7000)	1. Kann der Kurvenradius nicht eingehalten werden, ist WRB7K zu beantragen. 2. Zwischen 45,0 DME BMN und WRB nicht verfügbar für Flüge, für die FL70 oder darunter beantragt wurde; Ausweichstrecke: NIE2Z-NIE-N850-WRB.
WARBURG SEVEN KILO DEPARTURE **(WRB 7K)** Geradeaussteigflug bis 2,5 DME BMN; Linkskurve, auf R 312 NIE R 165 BMN erfliegen; auf R 165 BMN bis 45,0 DME BMN; Rechtskurve, auf R 358 WRB bis WRB (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DW271 [L] - DW273 - DW279 [R] - DW285 [R] - WRB	4000	von 25,0 DME BMN bis 45,0 DME BMN: 4000; von 45,0 DME BMN bis WRB: 5000 (7000)	Zwischen 45,0 DME BMN und WRB nicht verfügbar für Flüge, für die FL70 oder darunter beantragt wurde; Ausweichstrecke: NIE5K-NIE-N850-WRB.
BASUM TWO ALPHA DEPARTURE **(BASUM 2A)** Geradeaussteigflug auf 400 ft; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BMN vollenden), auf Kurs 199° bis 3,1 DME BMN; Linkskurve, auf R 312 NIE R 179 BMN erfliegen; auf R 179 BMN bis BASUM (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DW270 [A500+; L] - DW276 [L] - DW278 [R] – BASUM	4000		Kann der Kurvenradius nicht eingehalten werden, ist BASUM6K zu beantragen.
BASUM SIX KILO DEPARTURE **(BASUM 6K)** Geradeaussteigflug bis 2,5 DME BMN; Linkskurve, auf R 312 NIE R 179 BMN erfliegen; auf R 179 BMN bis BASUM (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DW271 [L] - DW273 - DW278 [R] – BASUM	4000		
EELDE SIX KILO DEPARTURE **(EEL 6K)** Geradeaussteigflug bis 4,0 DME BMN; auf R 269 BMN bis 22,0 DME BMN; Rechtskurve, auf R 098 EEL bis EEL. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DW272 [R] - DW284 [R] – EEL	4000	von 22,0 DME BMN bis FIR-Grenze: 4000	

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 5

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 23. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 95/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 20. VO zur Änderung der 170. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-95/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5807, am 12. April 2005 verkündete Verordnung vom 22. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 12. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Vom 22. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 4. Juli 1996 (BAnz. S. 8405, NfL I-193/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Dezember 2004 (BAnz. 2005 S. 2, NfL I-21/05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

   a) In den Nummern 1 bis 3 wird die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung“ jeweils durch die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)“ ersetzt.

   b) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

   „Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	271 (228)	281 (238)	291 (248)	301 (258)	312 (269)
Betriebsstufe II	95 (52)	111 (68)	125 (82)	138 (95)	178 (135)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	500 (450)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

c) In Nummer 2 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	231 (178)	241 (188)	267 (214)	277 (224)	
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	500 (450)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

d) In Nummer 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	231 (199)	241 (209)	260 (228)	270 (238)	271 (239)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	560 (530)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

e) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aa) Der Teilsatz „7 DME ALF nicht unter 2190 überfliegen" wird durch den Teilsatz „7,0 DME ALF nicht unter 2190 und 3,0 DME ALF nicht unter 920 überfliegen" ersetzt.

bb) In der Tabelle der Hindernisfreihöhen wird die Angabe „470 (440)" durch die Angabe „480 (440)" ersetzt.

f) In Nummer 5, Tabelle der Hindernisfreihöhen, wir die Angabe „520 (480)" durch die Angabe „570 (530)" ersetzt.

g) In Nummer 7, Tabelle der Hindernisfreihöhen, wir die Angabe „640 (600)" durch die Angabe „560 (530)" ersetzt.

2. § 2 Abs. 6 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1, Tabelle der Hindernisfreihöhen, wir die Angabe „520 (480)" durch die Angabe „570 (530)" ersetzt.

b) In Nummer 2, Tabelle der Hindernisfreihöhen, wir die Angabe „640 (600)" durch die Angabe „560 (530)" ersetzt.

c) In Nummer 3, Tabelle der Hindernisfreihöhen, wir die Angabe „560 (510)" durch die Angabe „500 (450)" ersetzt.

3. In § 3 Abs. 4 Nr. 1.4, Tabelle der Hindernisfreihöhen, wir die Angabe „560 (520)" durch die Angabe „550 (510)" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft, ausgenommen Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe e Unterbuchstage aa, der am 14. April 2005 in Kraft tritt.

Langen, den 22. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 96/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der VO zur Aufhebung der 171. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-96/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Verordnung zur Aufhebung der Hunderteinundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5919, am 13. April 2005 verkündete Verordnung vom 4. April 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 13. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Verordnung zur Aufhebung der Hunderteinundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

Vom 4. April 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hunderteinundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 24. September 1996 (BAnz. S. 11 469, NfL I-265/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. November 2004 (BAnz. S. 23 274, NfL I-291/04), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 4. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 97/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der VO zur Aufhebung der 172. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-97/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Verordnung zur Aufhebung der Hundertzweiundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5919, am 13. April 2005 verkündete Verordnung vom 4. April 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 13. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Verordung zur Aufhebung der Hundertzweiundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Vom 4. April 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertzweiundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum) vom 30. September 1996 (BAnz. S. 11 573, NfL I-267/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. November 2004 (BAnz. S. 23 275, NfL I-291/04), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 4. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 98/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 221. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-98/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweihunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5921, am 13. April 2005 verkündete Verordnung vom 4. April 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 13. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zweihunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Vom 4. April 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1
Allgemeines

Für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland werden nachfolgend in den §§ 2 bis 4 die Meldepunkte, die Streckenführungen und die Reiseflughöhen festgelegt.

Die Meldepunkte sind mit einem Dreieck gekennzeichnet und bedeuten:

▲ = Pflichtmeldepunkt, bei dessen Überfliegen der Luftfahrzeugführer nach § 26b Abs. 1 LuftVO unverzüglich eine Standortmeldung an die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu übermitteln hat;

Δ = Meldepunkt auf Anforderung, bei dessen Überfliegen der Luftfahrzeugführer nach § 26b Abs.1 LuftVO eine Standortmeldung nur auf besondere Anforderung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu übermitteln hat.

Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend) angegeben.
Die Angabe der Koordinaten erfolgt im geodätischen Bezugssystem WGS 84. Ausnahmen sind durch *) gekennzeichnet.
Höchste und niedrigste Flughöhen sind in Fuß über NN oder Flugflächen (FL) angegeben.

Anmerkungen:

1. Das Befliegen von Flächennavigationsstrecken und durch bodenseitige Navigationsanlagen (VOR/DME/NDB) definierte Flugverkehrsstrecken (einschließlich Einflug- und Abflugstrecken) und individuell zugewiesenen Direktstreckenführungen ist mit Flächennavigationsausrüstung gemäß Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der

Luftfahrzeuge (FSAV) zulässig.

Dabei ist die Benutzung von GPS-Empfängern/Systemen als ergänzendes Navigationssystem unter Beachtung der "Bekanntmachung über die Musterzulassung und Verwendung von GPS-Empfängern/Systemen als ergänzendes Navigationssystem (Supplemental Navigation System)" zulässig. Insbesondere muß die von der FSAV geforderte IFR-Navigationsausrüstung bei Benutzung von "Stand-alone" GPS-Empfängern in jedem Fall betriebsbereit, ihre Anzeigen müssen kontinuierlich vorhanden sein und vom Piloten überwacht werden; bei Benutzung von GPS-Multisensorsystemen muss sie in jedem Fall vorhanden und betriebsbereit sein.

2. Um einen sicheren und verzögerungsfreien Ablauf des Fluges zu gewährleisten, ist es notwendig, die Flugplanung entsprechend den veröffentlichten Standardstreckenführungen vorzunehmen.
Die Standardstrecken werden monatlich als Broschüre und auf Diskette von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH im Jahresabonnement herausgegeben.

3. Die in Spalte 5 der nachfolgenden Tabellen verwendeten Bezeichnungen und Pfeilsymbole haben folgende Bedeutung:
Die Bezeichnung "ungerade" umfaßt die Flughöhen/Flugflächen, die mit einer ungeraden Zahl beginnen (z.B. FL 70, FL 90, FL 110 usw., oberhalb FL 410, FL 450, FL 490);
Die Bezeichnung "gerade" umfaßt die Flughöhen/Flugflächen, die mit einer geraden Zahl beginnen (z.B. FL 60, FL 80, FL 100 usw., oberhalb FL 400, FL 430, FL 470).
Diese Flugflächen sind normalerweise nur in der in Spalte 5 mit jeweils einem Pfeil angegebenen Richtung zu befliegen.

4. Die Höhenangaben in Klammern in Spalte 4 der Tabellen sind die normalerweise aus betrieblichen Erfordernissen zur Verfügung stehenden Mindestflughöhen.

5. Bedingt nutzbare Strecken (Conditional Routes - CDRs)

5.1 Begriff
„Bedingt nutzbare Strecken (Conditional Routes - CDRs)" sind ATS-Strecken, die zur Vervollständigung des permanenten ATS-Streckennetzes eingerichtet sind. Sie sollen die Planung und Nutzung von ATS-Strecken oder Streckenabschnitten ermöglichen, die nicht ständig verfügbar sind. CDRs werden insbesondere durch Lufträume, die zeitweilig einer besonderen Nutzung vorbehalten sind, eingerichtet. Die Bedingungen (Zeiten, Flugflächen) für die Nutzung bzw. die Nichtverfügbarkeit von CDRs wird täglich in der international verteilten "Meldung über die Verfügbarkeit bedingt nutzbarer Strecken" (Conditional Route Availability Message - CRAM) durch Eurocontrol-CFMU veröffentlicht.

5.2 Einteilung der CDRs
Die Einteilung der CDRs erfolgt, je nach ihrer vorgesehenen Verfügbarkeit und damit ihrer Planbarkeit, in verschiedene Kategorien. Die Verfügbarkeit richtet sich insbesondere nach dem zu erwartenden Aktivitätsumfang in den Lufträumen, die einer besonderen Nutzung vorbehalten sind.
In der Spalte für Anmerkungen der jeweiligen Streckenbeschreibung wird die Kategorie und die Aktivierungszeit einer CDR festgelegt. Es wird zwischen folgenden CDR-Kategorien unterschieden:

<u>Bedingt nutzbare Strecke der Kategorie 1 (CDR 1)</u>
- Permanent planbare CDR
- Überwiegend verfügbar; eine Schließung wird grundsätzlich mittels CRAM veröffentlicht.
- Flugplanung erfolgt in gleicher Weise wie für alle permanenten ATS-Strecken.
- Eine Umleitung erfolgt in der Regel nur nach Anweisung durch die Flugverkehrskontrolle.

<u>Bedingt nutzbare Strecke der Kategorie 2 (CDR 2)</u>
- Nicht permanent planbare CDR
- Ihre Verfügbarkeit wird in der täglich veröffentlichten CRAM bekanntgemacht, eine Flugplanung kann nur hierauf basieren.
- Eine mögliche Umleitung erfolgt durch die Flugverkehrskontrolle.

<u>Bedingt planbare Strecke der Kategorie 3 (CDR 3)</u>
- Nicht planbare CDR
- Nur kurzfristig auf Anweisung der Flugverkehrskontrolle verfügbar

§ 2
ATS-Strecken im unteren Luftraum

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Reiseflug höhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
A 7						Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC
Δ JUIST N 53 33 46 O 006 55 12						
	203 / 023	6	FL 240 / 4000ftMSL	↑	↓	
TEMLU (FIR BDRY) N 53 28 28 O 006 51 49		20				
Eelde VOR/DME (EEL) N 53 09 50 O 006 40 00						
A 905						Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC
Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) N 54 18 20 O 011 00 19	217	47	FL 240 / 4000ftMSL	↓		
Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18						
B 5						1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC 2. Luftfahrzeuge, die sich ARPEG auf B5 nähern, haben die Rechtskurve so rechtzeitig einzuleiten, dass ein Überfliegen von ARPEG in Richtung Nordwest vermieden wird. 3. Flüge nach ETUO sind von ARPEG nach SONOR (R090 DOM - R303 WRB; N 514325 O 0083426; MNM 6000 ft MSL) durchzuführen. 4. Zwischen ARPEG und FUL in östliche Richtung verfügbar für Flüge in maximal FL110. 5. Kein Übergang zur N858 und T201 möglich.
Δ Fulda DVOR/DME (FUL) N 50 35 33 O 009 34 20	298	16	FL 240 / 6000 ft MSL	↑ 4.	↓	
Δ SWALM N 50 43 02 O 009 12 20		14				
Δ OHMAR N 50 49 30 O 008 53 06		25				
Δ ARPEG N 51 01 00 O 008 18 23	118 / 337	15			↓	
Δ RENNE N 51 14 32 O 008 08 50		10	FL 260 / 6000 ft MSL			
Δ MOHNE N 51 24 04 O 008 02 07		30				
Δ Hamm DVOR/DME (HMM) N 51 51 25 O 007 42 30	296	37	FL 240 / 4000 ft MSL	↑	↓	
RELBI (FIR BDRY) N 52 07 06 O 006 48 49		2				
Rekken VOR (RKN) N 52 08 00 O 006 45 50	116					

B 29 Kleine Brogel NDB (ONT) N 51 12 51 O 005 33 31 *) ROMIN N 51 13 28 O 005 57 37 DIBIR (FIR BDRY) N 51 16 37 O 006 07 28 Δ Lima NDB (LMA) N 51 21 59 O 006 24 12 Δ Bottrop NDB (BOT) N 51 35 09 O 007 01 23 Δ Osnabrück DVOR (OSN) N 52 12 00 O 008 17 08 Δ ROBEG N 52 14 01 O 009 16 11 Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01 Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43					1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Langen ACC 2. Zwischen BOT und ROMIN nicht verfügbar für Flüge nach / Abflüge von EBBR und EBMB. 3. Der Streckenabschnitt DLE-OSN steht für Flüge nach Paris TMA und Brussels FIR in FL200 oder darüber nicht zur Verfügung. Für diese Flüge ist DLE - Z717 im Flugplan anzugeben.
	089 269	15			
	065 245	7			
		12	FL 240 4000ftMSL	↓	
	062 242	27	FL 240 3000ftMSL		
	053 233	60	FL 240 4000ftMSL (7000ftMSL)		
	087 267	36	FL 240 4000ft MSL		
	079 259	23	FL 240 3000ftMSL		
		34	FL 240 4000ftMSL	↑	
B 293 Δ Germinghausen DVOR/DME (GMH) N 51 10 14 O 007 53 31 Δ RENNE N 51 14 32 O 008 08 50 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 0 09 06 39 Δ NORTA N 51 52 07 O 009 48 35 Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43 Δ BATEL N 52 32 49 O 011 05 59 Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC, Langen ACC 2. Zwischen GMH und WRB ist der Übergang in den oberen Luftraum nicht möglich. 3. Für Luftfahrzeuge, die via GMH/RENNE nach WRB fliegen, ist bei WRB der Übergang zur UL126 und (U)N850 in südliche Richtung nicht möglich.
	066 246	11	FL 240 6000ftMSL	↓	
		39			
	051 231	34	FL 240 5000ftMSL		
		47			
	044 224	16			
	028 208	34			
				↑	
B 505 Δ Gießen NDB (GIN) N 50 38 08 O 008 49 10 Δ ARPEG N 51 01 00 O 008 18 23					Bezirkskontrollstelle: Langen ACC
	320	30,1	FL 240 6000ft MSL	↓	

G 5					1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Langen ACC 2. Während der Betriebszeiten von ED-R 31 und ED-R 32 beträgt die IFR-Mindestreiseflughöhe zwischen HAM und DLE FL160. 3. Zwischen FUL und WUR sind Flüge in FL 80 oder darunter über MAMBU (R 171 - 35,9 DME FUL, R 331 - 19,4 NM WUR, 500000 N 094215 O) durchzuführen. 4. Flüge in FL 150 oder darunter und Flüge zu Bestimmungsflug-plätzen westlich N 850 innerhalb Bremen FIR sind auf der Strecken-führung LAU-Z190-WRB-N850 durchzuführen. 5. Ab DKB nur als Zugangsstrecke zur (U)L603 für Luftfahrzeuge, die über W718 anfliegen. 6. Bei WUR kein Übergang zu UL603 möglich.
∆ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18					
	188 OO8	46,9	FL 240 5000 ft MSL (FL 160)	↓ ↑	
∆ AGATI N 52 54 42 O 010 01 44					
		40,1		↓ ↑	
∆ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01					
	187 OO7	23	FL 240 5000 ft MSL	↓ ↑	
∆ NORTA N 51 52 07 O 009 48 35					
		25		↓ ↑	
∆ WERRA N 51 28 12 O 009 44 03					
		15		↓ ↑	
∆ Lichtenau NDB (LAU) N 51 12 15 O 009 41 27					
		4,9		↓ ↑	
∆ KEMAD N 51 07 25 O 009 40 30					
		23,9		↓ ↑	
∆ MASEK N 50 43 45 O 009 35 54					
		8,3		↓ ↑	
∆ Fulda DVOR/DME (FUL) N 50 35 33 O 009 34 20					
	165 345	31	FL 240 5000 ft MSL (FL 90)	↓ ↑	
∆ Hammelburg NDB (HAB) N 50 05 35 O 009 46 53					
		23		↓ ↑	
∆ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49					
	162 342	24	FL 240 5000 ft MSL	↓ ↑	
∆ TAKUT N 49 19 56 O 010 08 35					
		12		↓ ↑	
∆ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) N 49 08 34 O 010 14 18					
	101	14		↓ 5.	
∆ AKANU N 49 05 47 O 010 35 26					
G 9					1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Langen ACC 2. Der Streckenabschnitt DLE-OSN steht für Flüge nach Paris TMA und Brussels FIR in FL200 oder darüber nicht zur Verfügung. Für diese Flüge ist DLE - Z717 im Flugplan anzugeben.
Rekken VOR (RKN) N 52 08 00 O 006 45 50					
	267	4			
ETEBO (FIR BDRY) N 52 08 18 O 006 52 31					
		52	FL 240 6000ft MSL	↑	
∆ Osnabrück DVOR (OSN) N 52 12 00 O 008 17 08					
	087 267	36	FL 240 4000ft MSL	↓ ↑	
∆ ROBEG N 52 14 01 O 009 16 11					
		7	FL 240 3000ft MSL	↓ ↑	
∆ MEGEL N 52 14 20 O 009 27 04					
		16		↓ ↑	
∆ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01					
G 10					Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC
∆ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42					
	234 054	32	FL240 4000ft MSL	↓ ↑	
∆ Weser VOR (WSR) N 53 20 51 O 008 52 31					
	262 082	50		↑ ↓	
∆ EMPIT N 53 14 14 O 007 29 22					
		10		↑ ↓	
DOBAK (FIR BDRY) N 53 12 48 O 007 13 01					
		20			
Eelde VOR/DME (EEL) N 53 09 50 O 006 40 00					

G 21 Δ Saarbrücken NDB (SBN) N 49 13 08 O 007 07 06 MAKOT (FIR BDRY) N 49 10 20 O 007 02 22					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. CDR 1: FL100 - FL240 Freitag 1700 (1600*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, Montag - Donnerstag 2300 (2200*) - 0000 (2300*) Uhr UTC, Dienstag - Freitag 0000 (2300*) - 0600 (0500*) Uhr UTC sowie an gesetzlichen Feiertagen. Während der übrigen Zeit ist die Strecke zwischen FL100 und FL240 nicht verfügbar. *) während der gesetzlichen Sommerzeit“
	228 048	4	FL 240 3000ft MSL (FL60)	↓ ↑	
G 60 BODAN (FIR BDRY) N 47 35 15 O 009 27 05 Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59					Bezirkskontrollstelle: München ACC
	075	38	FL 120 7000ft MSL	↓	
G 95 Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40 Δ ABGUS N 51 52 01 O 011 03 12 Δ LARET N 51 50 04 O 010 52 10 Δ BOKSO N 51 47 48 O 010 39 32 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39					Bezirkskontrollstellen: Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC
	253	28,6	FL240 4000 ft MSL	↓	
		7,1			
		8	FL240 7000 ft MSL		
		61			
G 99 Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) N 54 18 20 O 011 00 19 Δ TOSPA N 54 06 50 O 010 59 01 Δ RAMAR N 53 42 39 O 010 56 20 Δ NIKUS N 53 21 06 O 010 53 59 Δ IRKIS N 53 14 56 O 010 53 19 Δ DIRBO N 52 49 56 O 010 50 39 Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43 O					Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC
	184 004	11	FL 240 5000 ft MSL	↓ ↑	
		24			
		22			
		7			
		25			
		28	FL 240 5000 ft MSL (FL 120)		
G 103 Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29 Δ BUGEK N 49 45 18 O 010 50 44 Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49					1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Berlin ACC 2. Steht in östliche Richtung nur in FL130 und darunter zur Verfügung.
	266 086	14,8	FL 240 5000 ft MSL	↑ ↓	
		35,1			

J 25 BODAN (FIR BDRY) N 47 35 15 O 009 27 05 O ∆ FUSSE N 47 34 27 O 010 25 47 ALGOI N 47 26 51 O 010 29 19 NORTO N 47 15 59 O 011 15 07 Innsbruck NDB (INN) N 47 13 48 O 011 24 07 Rattenberg NDB (RTT) N 47 25 51 O 011 56 24					1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Nur verfügbar für Flüge ohne RNAV-Ausrüstung unterhalb FL200. 3. Für Abflüge von LSZH und LSMD ist bei Luftfahrzeugen mit RNAV-Ausrüstung Z 2 via NEBEL im Flugplan anzugeben.
	090	40	FL 195 10000ftMSL	↓	
	162	8			
	108 289	33	FL 195 12000ftMSL	↓ ↑	
		7			
	060 241	25			
J 803 ∆ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46 ∆ DIRBO N 52 49 56 O 010 50 39 ∆ Celle NDB (CEL) N 52 35 23 O 010 01 46					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC 2. Nur für Abflüge von / Flüge nach EDDV, EDVE.
	244 064	28	FL 240 4000ft MSL	↑ ↓	
		33			
J 906 ∆ Nörvenich VORTAC (NOR) N 50 50 26 O 006 41 39 FIR Boundary N 50 50 O 006 01 O NAVAK N 50 49 38 O 005 55 18 HORTA N 50 48 23 O 005 02 43					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDK
	270	26	FL240 4000 ft MSL	↓	
		4			
		33			
R 1 ∆ GOLEN N 54 03 35 O 008 19 15 KUBAT (FIR BDRY) N 53 20 11 O 006 59 37 Eelde VOR/DME (EEL) N 53 09 50 O 006 40 00					1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit
	229	64	FL 240 FL 200	↓	
		16			
R 12 BEDUM N 53 20 53 O 006 35 20 LABIL (FIR BDRY) N 53 29 45 O 006 48 59 O ∆ JUIST N 53 33 46 O 006 55 12 ∆ Helgoland VORTAC (DHE) N 54 11 08 O 007 54 39					1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Der Streckenabschnitt zwischen JUIST und DHE steht nur von Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit.
		12			
	045	5	FL 240 4000ftMSL	↓	
		51	FL 240 FL 200		

R 15

Olno DVOR/DME (LNO)
N 50 35 09 O 005 42 36

PODAT (FIR BDRY)
N 50 41 45 O 006 08 11

Δ KENUM
N 50 43 21 O 006 14 22

Δ Nörvenich VORTAC (NOR)
N 50 50 26 O 006 41 39

Δ NOSTU
N 50 59 24 O 006 50 27

Δ Barmen DVORTAC (BAM)
N 51 19 40 O 007 10 38

Δ ABAMI
N 51 25 30 O 007 16 50

Δ Dortmund DVOR/DME (DOM)
N 51 42 34 O 007 35 14

Δ Osnabrück DVOR (OSN)
N 52 12 00 O 008 17 08

Δ BASUM
N 52 46 19 O 008 47 19

Δ STADE
N 53 29 43 O 009 26 49

Δ Elbe VOR/DME (LBE)
N 53 39 15 O 009 35 42

069 / 249	17			
	4	FL 240 / 5000ftMSL	↓	↑
	19			
033 / 213	11	FL 110 / 3000ftMSL		
	24			
035 / 215	7	FL 110 / 4000ftMSL		
	21	FL 240 / 4000ftMSL		
042 / 222	39	FL 240 / 5000ftMSL		
029 / 209	39	FL 240 / 4000ftMSL		
	49		↑	↓
	11			

1. Bezirkskontrollstellen:
Bremen ACC, Langen ACC
2. Zwischen den Streckenpunkten ABAMI und Olno DVOR/DME (LNO) nicht verfügbar für Flüge nach Paris TMA und Brussels FIR in FL 120 oder darüber. Für diese Flüge ist ABAMI-Z717 im Flugplan anzugeben.
3. Flüge von/nach EDHK und EDXW, die via R 15 geplant sind, sind über BASUM-WSR-OSTOR-MELDU durchzuführen.
4. Luftfahrzeuge auf R 15, die sich DOM von OSN her nähern und de-ren Weiterflug über T841 geplant ist, haben die Linkskurve so recht-zeitig einzuleiten, dass ein Über-fliegen von DOM in westliche Rich-tung vermieden wird.
5. Zwischen LNO und ABAMI nur benutzbar für
- Überflüge in FL110 oder darunter;
- Ab-/Anflüge innerhalb EDLL sowie Abflüge von / Flüge nach EDGS. Sie werden oberhalb FL110 akzeptiert.
6. Zwischen PODAT und ABAMI nicht verfügbar für Flüge nach / Abflüge aus Brüssel FIR.
Zwischen NOR und PODAT je-doch verfügbar für Flüge von/nach EDDK/EDKB nach/von EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EBLG, ELLX in maximal FL160.
7. Zwischen DOM und ABAMI nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID.

R 125

Eelde VOR/DME (EEL)
N 53 09 50 O 006 40 00

SOMPO (FIR BDRY)
N 53 23 56 O 006 56 58

Δ Helgoland VORTAC (DHE)
N 54 11 08 O 007 54 39

037 / 217	17			
	58	FL 240 / 4000ftMSL	↓	↑

1. Bezirkskontrollstelle:
Bremen ACC
2. Diese ATS-Strecke führt durch ein Gefahrengebiet über der Nordsee. IFR-Verkehr auf dieser Strecke hat Vorrang vor militärischem Verkehr in diesem Gefahrengebiet und wird von ihm gestaffelt.

V 282 Δ FOXTO (FIR BDRY) N 51 52 07 O 006 30 12 Δ Bottrop NDB (BOT) N 51 35 09 O 007 01 23	131	26	FL240 6000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDL, EDLN. 3. CDR 1: an Wochenenden Freitag 1600 (1500*) - Montag 0800 (0700*) Uhr UTC; nachts Montag - Freitag 2200 (2100*) - 0700 (0600*) Uhr UTC. Während der übrigen Zeit wird die Strecke nur von ATC zugewiesen. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
W 93 Δ Lübeck DVOR (LUB) N 53 56 27 O 010 40 04 Δ RAMAR N 53 42 39 O 010 56 20 Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	145 325	17	FL 240 4000ftMSL	↓ ↑	Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC.
	151 331	46	FL 240 4000ftMSL (FL 140)		
W 718 Δ Nördlingen NDB (NDG) N 48 49 46 O 010 25 08 Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) N 49 08 34 O 010 14 18 Δ GOLTU N 49 13 25 O 009 09 16 Δ NEKOM N 49 20 12 O 008 43 58 Δ MANEM N 49 17 40 O 008 11 30 Δ LADAT N 49 15 55 O 007 50 22 Δ Zweibrücken DVOR/DME (ZWN) N 49 13 45 O 007 25 04 Δ Saarbrücken NDB (SBN) N 49 13 08 O 007 07 06	339 159	20,1	FL 240 5000ft MSL	↓ ↑	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC. 2. Zwischen SBN und NEKOM nur für Abflüg aus dem / Anflüge in den Bereich EDFF. 3. Zwischen SBN und NEKOM: FL100 CDR1 ganztägig. 4. Zwischen NEKOM und GOLTU nicht verfügbar für Abflüge von ETAR.
	275 095	42,9			
	292 112	17,9			
	263 O83	21,4	FL 100 5000ft MSL		
		13,9			
		16,7			
	267 O87	11,8			

§ 3
ATS-Strecken im oberen Luftraum

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Reiseflug höhen Höchste Niedrigste	ungerade	gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
UA 7 Δ JUIST N 53 33 46 O 006 55 12 TEMLU (UIR BDRY) N 53 28 28 O 006 51 49 Eelde VOR/DME (EEL) N 53 09 50 O 006 40 00	203 O23	6	FL 660 FL 250	↑	↓	Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
		20				
UG 10 Δ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42 Δ Weser VOR (WSR) N 53 20 51 O 008 52 31 DOBAK (UIR BDRY) N 53 12 48 O 007 13 01 Eelde VOR/DME (EEL) N 53 09 50 O 006 40 00	234	32	FL 660 FL 250		↓	1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. FL250 - FL280: CDR1: nur An-/Abflüge in den /aus dem Nahbereich Bremen 3. FL 250 – FL 350; CDR 1: Freitag 1100 (1000*) – Montag 0700 (0600*) Uhr UTC CDR 2: Montag 0700 (0600*) – Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC *) während der gesetzlichen Sommerzeit
	263 O83	60		↑	↓	
		20				

UJ 158 Δ Barmen DVORTAC (BAM) N 51 19 40 O 007 10 38 AGENI (UIR BDRY) N 50 45 O 006 02 Olno DVOR/DME (LNO) N 50 35 09 O 005 42 36					1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Nicht verfügbar für Abflüge aus EDLL ausgenommen von EDDG. 3. CDR 1: jedes Wochenende von Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC bis Montag 0600 (0500*) Uhr UTC; jede Nacht von 2300 (2200*) bis 0600 (0500*) Uhr UTC 4. CDR 2: montags bis donnerstags 0600 (0500*) - 2300 (2200*) Uhr UTC; freitags 0600 (0500*) - 1700 (1600*) Uhr UTC * während der gesetzlichen Som-merzeit
	233	56	FL 660 FL 250	↓	
		15			
UR 1 Δ GOLEN N 54 03 35 O 008 19 15 KUBAT (UIR BDRY) N 53 20 11 O 006 59 37 Eelde VOR/DME (EEL) N 53 09 50 O 006 40 00					Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
	229	64	FL 660 FL 250	↓	
		16			
UR 12 Spijkerboor VORTAC (SPY) N 52 32 25 O 004 51 14 BEDUM N 53 20 53 O 006 35 20 LABIL (UIR BDRY) N 53 29 45 O 006 48 59 Δ JUIST N 53 33 46 O 006 55 12					Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
	054 234	79			
	045	12			
		5	FL 660 FL 250	↓	
UW 188 Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01 Δ DENOL N 52 01 50 O 008 38 11 Δ Hamm DVOR/DME (HMM) N 51 51 25 O 007 42 30					1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Ab HMM unterhalb F 250 nur für Flüge nach EDDL und EDLN.
	254	48	FL 660 FL 250	↓	
		36			
UW 189 Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01 Δ LARBU N 51 53 08 O 009 11 35 Δ PODER N 51 36 45 O 008 41 17 Δ Germinghausen DVOR/DME (GMH) N 51 10 14 O 007 53 31					1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Ab GMH unterhalb FL 250 nur für Flüge nach EDDK verfügbar.
	229	33			
		25	FL 660 FL 250	↓	
		40			

§ 4
Flächennavigationsstrecken (RNAV-Strecken)

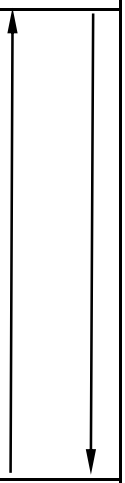
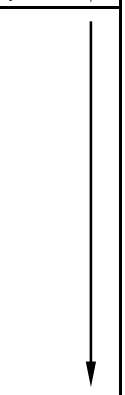
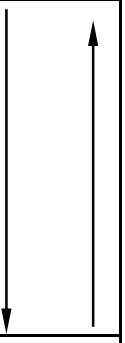
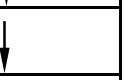
Auf Flächennavigationsstrecken (RNAV-Strecken) gelten rechtweisende Anfangskurse. Für die Benutzung ist RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV erforderlich.

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Rechtweisender Anfangskurs	Entfernung in NM	Reiseflug höhen Höchste Niedrigste Flughöhe	Reiseflug höhen in Flugrichtung ungerade	Reiseflug höhen in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
L 12						Bezirkskontrollstelle: München ACC
Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59						
	332,8	43,7	FL 240 14000ft MSL (FL200)	↑		
OTSIS N 47 06 03 O 010 50 44						
L 87						Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC
Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40	251,8	28,2	FL 240 4000 ft MSL	↑	↓	
Δ GUDOP N 53 01 47 O 013 10 15		13,O				
Δ PODUS N 52 57 33 O 012 49 50	O70,9					
L 132						1. Bezirkskontrollstellen: München ACC, Berlin ACC 2. Während der Aktivierung von ED-R138 ist mit Umleitungen durch ATC zu rechnen. 3. Ab ABKIS nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB. Für diese Flüge ist ABKIS-Q240-BESIP-T203 im Flugplan anzugeben. 4. Zur Streckenführung zwischen AGNAV und KILNU siehe AIP Tschechien.
Δ Maisach DVOR/DME (MAH) N 48 15 48 O 011 18 43	43,8	52,1	FL 240 5000 ft MSL	↓		
Δ MAMOR N 48 53 09 O 012 13 20	24,8	29,8	FL 240 5500 ft MSL			
Δ RUDNO N 49 20 09 O 012 32 29	11,6	14,2	FL 240 6000 ft MSL			
Δ AGNAV N 49 34 05 O 012 36 52		55,8				
Δ KILNU N 50 28 37 O 012 54 42	O31,2	10,7	FL 240 7000 ft MSL			
Δ ABKIS N 50 37 47 O 013 03 26	O26,5	22,5				
Δ EKPEK N 50 57 52 O 013 19 17	O11,2	8,8				
Δ RIVSA N 51 06 31 O 013 22 00		24,O	FL 240 FL 180			
Δ OGSEN N 51 30 04 O 013 29 31		13,8				
Δ DOBUR N 51 43 36 O 013 33 53		24,7				
Δ PEPOL N 52 07 49 O 013 41 50		8,7				
Δ SONUD N 52 16 17 O 013 44 39		39,5				
Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42	O36,6	27,1	FL 240 4000ft MSL	↓		
Δ BODLA (UIR BDRY) N 53 16 33 O 014 24 36	O19,5	35,6				
GOLAB N 53 50 00 O 014 44 40						

L 173 Δ Salzburg VOR/DME (SBG) N 48 00 09 O 012 53 34 Δ TITIG N 48 03 32 O 012 33 34 Δ München VOR/DME (MUN) N 48 10 49 O 011 48 58 Δ Maisach DVOR/DME (MAH) N 48 15 48 O 011 18 43 Δ RIDAR N 48 35 18 O 010 48 10 Δ DODIL N 48 43 57 O 010 34 25 Δ Nördlingen NDB (NDG) N 48 49 46 O 010 25 08 Δ GUPIN N 48 52 57 O 009 44 53 Δ Luburg VOR/DME (LBU) N 48 54 47 O 009 20 24 Δ NEKOM N 49 20 12 O 008 43 58	284,3 103,5 284,O 314,O 277,1 O96,3 317,O 136,5	13,9 30,8 20,8 28,2 12,6 8,5 26,8 16,3 34,9	FL 240 6000ft MSL FL 240 4000ft MSL FL 240 6000ft MSL FL 230 6000ft MSL FL 230 5000ft MSL	↑↓ ↓ ↑↓	1. Bezirkskontrollstellen: München ACC, Langen ACC 2. Zwischen SBG und MAH in nordwestliche Richtung nur für Flüge nach EDDS, EDSB, EDTY, ETOR, ETAR und zu Zielen innerhalb EDMM ausgenommen nach EDDM und Flüge mit HUM-Status. 3. Von MUN nach SBG nur für Abflüge aus EDMM nach LOWS. 4. Der Übergang zur (U)M726 ist nicht möglich. 5. Zwischen NEKOM und LBU nicht verfügbar für Abflüge von ETAR.
L 174 Δ KIRDI N 48 12 28 O 012 49 18 VELOM N 48 13 16 O 013 29 58	O88,1	27,2	FL 240 5000ft MSL	↓	Bezirkskontrollstelle: München ACC
L 175 Δ LAMSI N 48 39 12 O 013 35 00 RINIG N 48 30 10 O 015 11 42	O97,4	64,8	FL 240 9000ft MSL	↓	Bezirkskontrollstelle: München ACC
L 602 Δ DONAD N 50 04 51 O 013 00 00 Δ VARIK N 50 17 28 O 012 22 52 Δ PEROX N 50 20 41 O 012 11 58 Δ SODRO N 50 27 53 O 011 49 38 Δ TABAT N 50 32 41 O 011 34 29	297,5	27,O 7,7 16,0 10,8	FL 240 7000 ft MSL	↓	Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Langen ACC

L 603

DIDAM N 52 02 03 O 006 19 37	130,9	12,8			1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC 2. Zwischen TEBRO und GMH nicht verfügbar für Flüge nach EDDK, EDDF. 3. Ab HAREM nicht verfügbar für Flüge nach EDTY, EDDM, EDMA, EDMO, ETSI, ETSN. 4. Bei TESGA kein Übergang zur UZ729 / UN858 möglich. 5. Bei TESGA kein Übergang zur UL603 für Abflüge von EDDL möglich. Für diese Flüge ist via BETZO SIDs - Y853 - Y854 im Flugplan anzugeben.
Δ TEBRO (FIR BDRY) N 51 53 39 O 006 35 16		24,2	FL 240 5000 ft MSL		
Δ KOMOT N 51 37 43 O 007 04 27		41,3			
Δ Germinghausen DVOR/DME (GMH) N 51 10 14 O 007 53 31	147,3	23,3	FL 240 6000 ft MSL		
Δ SIGEN N 50 50 37 O 008 13 22		28,3			
Δ TESGA N 50 26 42 O 008 37 08	163,2	24,3			
Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01		7,9			
Δ DONIS N 49 55 50 O 008 51 34	130,8	15,8	FL 240 5000 ft MSL		
Δ AKONI N 49 45 31 O 009 10 01		12,8			
Δ HAREM N 49 37 06 O 009 24 52	120,8	33,3			
Δ TAKUT N 49 19 56 O 010 08 35		11,1			
Δ DINKU N 49 14 10 O 010 22 59	135,7	11,7			
Δ AKANU N 49 05 47 O 010 35 26		43,4			
Δ TEGBA N 48 34 31 O 011 21 00	141,7	5,1	FL 240 4000ft MSL		
Δ SITKU N 48 30 31 O 011 25 45		25,1			
Δ München VOR/DME (MUN) N 48 10 49 O 011 48 58	129,3	10,3			
Δ LAKOL N 48 04 16 O 012 00 53		12,1	FL 240 5500 ft MSL		
Δ ROTIN N 47 56 34 O 012 14 47		11,0			
Δ CHIEM N 47 49 31 O 012 27 21		12,7	FL 240 10000ft MSL		
UNKEN (FIR BDRY) N 47 41 25 O 012 41 49		33,7			
OBEDI N 47 19 40 O 013 19 47					

L 604 Linz VOR/DME (LNZ) N 48 13 47 O 014 06 11	321,O	23,1	FL 240 6000 ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: München ACC, Langen ACC, Berlin ACC 2. Zwischen MOOCE und LAMSI in südliche Richtung nur für Abflüge von EDDN, EDQ**.** und aus EDMM. 3. Zwischen ANELA und RUDNO in südliche Richtung nur zu Zielen innerhalb EDMM bis MAX FL130. 4. Zwischen RUDNO und MOOCE nicht verfügbar für Abflüge von EDDM. 5. Ab SULUS nicht verfügbar für Flüge nach EDDK, EDGS. Für diese Flüge ist 'SULUS-L984-FFM-T840' im Flugplan anzugeben. 6. Zwischen RUDNO und MOOCE FL100-FL245: CDR1 ganztägig. Während der Aktivierung von ED-R TRA 210 Sektor A ist mit Umleitungen durch ATC zu rechnen.
Δ PABSA N 48 31 42 O 013 44 17		9,7			
Δ LAMSI N 48 39 12 O 013 35 00		19,8	FL 240 8000 ft MSL		
Δ LALIN N 48 54 27 O 013 15 58	140,3 312,3	38,4			
Δ RUDNO N 49 20 09 O 012 32 29	131,7 290,0	41,3	FL 240 6000 ft MSL		
Δ MOOCE N 49 33 59 O 011 32 48	110,0 314,2	7,6			
Δ EKSOS N 49 39 15 O 011 24 27		9,9	FL 240 5500ft MSL		
Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29	133,O 314,2	9,6			
Δ BAMAS N 49 52 48 O 011 02 45		17,0	FL 240 5000 ft MSL		
Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44		13,0			
Δ GORKO N 50 13 28 O 010 29 02		11,0	FL 240 6500 ft MSL		
Δ GASKA N 50 21 07 O 010 16 43		16,8			
Δ DEMAB N 50 32 28 O 009 57 21	282,0	15,0			
Δ Fulda DVOR/DME (FUL) N 50 35 33 O 009 34 20					
L 605 Δ RIDAR N 48 35 18 O 010 48 10	O92,3	13,O			1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. In westliche Richtung nur für An- und Abflüge innerhalb EDMM und Abflüge aus EDMM nach EDDS und EDSB. 3. Bei WLD ist der Übergang zur Q700 nicht möglich. 4. Der Übergang zur (U)L603 ist nicht möglich. 5. In östliche Richtung nicht verfügbar für Abflüge von EDDM.
Δ Walda DVOR/DME (WLD) N 48 34 46 O 011 07 46	272,5 O91,5	8,8	FL 240 4000ft MSL		
Δ TEGBA N 48 34 31 O 011 21 00		9,9			
Δ Mike NDB (MIQ) N 48 34 13 O 011 35 51	271,9 102,3	36,1			
Δ VIBUG N 48 26 19 O 012 28 51		11,O	FL 240 5000ft MSL		
Δ Eggenfelden NDB (EGG) N 48 23 49 O 012 44 59	283,2 109,1	18,3			
Δ ESEGA N 48 17 47 O 013 10 53		13,5			
VELOM N 48 13 16 O 013 29 58					

L 607 ARCKY N 50 17 57 O 006 07 56 GELPA (FIR Boundary) N 50 16 59 O 006 17 18 Δ NEKIR N 50 15 34 O 006 31 08 Δ ULMEN N 50 13 18 O 006 52 31 Δ NANOK N 50 09 48 O 007 17 20 Δ PINEM N 50 08 54 O 007 23 37 Δ LAGES N 50 06 39 O 007 39 05 Δ UBIDU N 50 04 24 O 007 54 23 Δ RUDUS N 50 02 51 O 008 04 42	O99,O 102,2	6,O 9,1 13,9 16,3 4,1 10,2 10,1 6,8	FL 240 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFE, ETOU, ETID, ETAR. 3. Ab ULMEN nicht verfügbar unterhalb FL120. Für diese Flüge ist ULMEN dct KIR dct OLIVI dct RID dct AKONI - WUR im Flugplan anzugeben. 4. Für Abflüge von ELLX, EDDR, EDRZ, EHBK und EBLG ist bei NANOK der Übergang zur UN858 nicht möglich.
Nicht verfügbar zwischen RUDUS und KPT					
Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59 ALGOI N 47 26 51 O 010 29 19	162	19	FL 240 12000 ft MSL	↓	
L 608 ERKIR N 47 32 16 O 012 00 32 Δ KOGOL N 47 37 17 O 011 22 05 Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59	281,1	26,5 42,0	FL 240 11000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Bei Position KOGOL ist der Übergang zur (U)M 726 nicht möglich.
L 610 Freistadt DVOR/DME (FRE) N 48 25 54 O 014 07 47 Δ PABSA N 48 31 42 O 013 44 17 Δ RENKA N 48 35 05 O 013 30 19 Δ GONBA N 48 41 16 O 013 04 33 Δ STAUB N 48 47 09 O 012 39 29 Δ MAMOR N 48 53 09 O 012 13 20 Δ UNKUL N 49 08 14 O 011 27 35 Δ Allersberg VOR/DME (ALB) N 49 12 52 O 011 13 17 Δ LANGI N 49 29 19 O 010 46 43	290,5 296,9 313,6	16,7 9,9 18,2 17,6 18,3 33,7 10,5 23,9	FL 240 6000ft MSL FL 240 6500ft MSL FL 240 5000ft MSL FL 240 4500ft MSL FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC 2. Zwischen FRE und GONBA nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFM, ETOR, ETAR, ETOU, ETID und EDDN. Für diese Flüge ist via T161 im Flugplan anzugeben. 3. Bei ALB kein Übergang zur (U)M726· ANELA-(U)L604 für Flüge, die via LNZ/SBG/FRE in den Bereich EDMM/EDUU einfliegen. Für diese Flüge ist via (U)L604 im Flugplan anzugeben. 4. Zwischen MAMOR und ALB FL75 - FL155 CDR 1 ganztägig. Während der Aktivierung von ED-R144 und/oder ED-R TRA 210 Sektor B ist mit Umleitungen durch ATC zu rechnen. 5. Bei GONBA ist der Übergang zur UZ39/N871 nicht möglich. 6. Bei MAMOR ist der Übergang zur (U)L132 nicht möglich. 7. Zwischen ALB und STAUB in östliche Richtung nur für Flüge zu Zielen innerhalb EDMM und nach LOWS in max. FL130.

L 619

Δ Helgoland VORTAC (DHE) N 54 11 08 O 007 54 39	117,4	45,8	FL 240 3000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC 2. Während der Aktivierung von ED-R201 ist FL70 zwischen DHE und LBE die größte benutzbare Flugfläche. 3. Diese ATS-Strecke führt durch ein Gefahrengebiet über der Nordsee. IFR-Verkehr auf dieser Strecke hat Vorrang vor militärischem Verkehr in diesem Gefahrengebiet und wird von ihm gestaffelt.
Δ OSTOR N 53 49 46 O 009 03 10		22,O			
Δ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42	298,8 117,2	29,3	FL 240 2000ft MSL		
Δ AMLUH N 53 25 44 O 010 19 21		23,O	FL 240 4000ft MSL		
Δ IRKIS N 53 14 56 O 010 53 19		27,O	FL 240 4000ft MSL (FL 80)		
Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	298,7 105,4	10,O			
Δ PITEN N 52 59 24 O 011 48 41	285,7 O92,5	19,1			
Δ VIBIS N 52 58 31 O 012 20 19		17,9			
Δ PODUS N 52 57 33 O 012 49 50		10,O	FL 240 4000ft MSL		
Δ RADEL N 52 56 58 O 013 06 19		31,2			
Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42		7,1			
Δ ERGON (FIR BDRY) N 52 54 22 O 014 09 24		5,5			
Δ ALUKA N 52 53 57 O 014 18 24	274,4			↑	

L 620 ARNEM N 52 05 47 O 006 04 36					1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Berlin ACC 2. Zwischen SUVOX und EXOBA nur für Abflüge aus EHAA mit Weiterflug ab EXOBA auf UL620. 3. Unterhalb FL180 nur verfügbar für Flüge nach ETUO, EDLP und EDDG. 4. Bei BESIP ist der Übergang zur T203 und Q240 nicht möglich 5. Zwischen SULED und BESIP: FL100 - FL240 a) CDR 1: jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. b) CDR 2: zu den übrigen Zeiten Ausweichstrecke: Z21 *) während der gesetzlichen Sommerzeit
SONEB (FIR BDRY) N 52 01 25 O 006 45 51	099,5	25,8			
Δ SUVOX N 51 58 09 O 007 06 29	104,2	13,2	FL 240 5000ft MSL	↓	
Δ Hamm DVOR/DME (HMM) N 51 51 25 O 007 42 30	106,6	23,3			
Δ EXOBA N 51 46 02 O 008 19 37	103,0	23,7			
Nicht verfügbar zwischen EXOBA und NOMKA					
Δ NOMKA N 51 26 52 O 010 30 07	104,1	16,6	FL 240 5000ft MSL	↓	
Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54		13,2			
Δ OBADI N 51 19 26 O 011 16 20		7,7			
Δ SONDU N 51 17 28 O 011 28 16		3,2			
Δ SOPLA N 51 16 38 O 011 33 11		15,4			
Δ NOTGO N 51 12 38 O 011 56 48		11,7			
Δ SULED N 51 09 33 O 012 14 43		42,3			
Δ EKPEK N 50 57 52 O 013 19 17		6,5			
Δ BESIP N 50 56 07 O 013 29 07		8,9			
Δ LISBA N 50 53 36 O 013 42 33		14,5			
Δ OMELO (FIR BDRY) N 50 49 25 O 014 04 31					
L 725 Δ TULSI N 47 42 06 O 011 47 20					1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Zum weiteren Streckenverlauf siehe AIP Österreich.
Δ CHIEM N 47 49 31 O 012 27 21	O74,4	28,0	FL 240 9000ft MSL	↓	
Δ MORED N 47 52 35 O 013 00 56	O82,1	22,8	FL 240 5000ft MSL (FL 120)		

L 856 Salzburg VOR/DME (SBG) N 48 00 09 O 012 53 34 Δ TRAUN N 47 58 29 O 012 35 15 Δ ROTIN N 47 56 34 O 012 14 47 Δ MANAL N 47 53 58 O 011 48 00 Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59 Δ RAVED N 47 43 45 O 009 40 10 Δ ETOXU N 47 43 33 O 009 33 02 Δ NEGRA N 47 43 20 O 009 25 38 Δ AKABI (FIR BDRY) N 47 43 01 O 009 14 00	262,4 080,5 268,2	12,4 13,9 18,2 59,4 27,6 4,8 5,O 7,9	FL 240 6000ft MSL FL 240 7000ft MSL	2.	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. In östliche Richtung nur in FL120 und darunter verfügbar. 3. Zwischen KPT und MANAL ist während der Aktivierung von ED-R141 für Flüge in FL 100 oder darunter mit Umleitungen durch ATC zu rechnen.
L 984 Δ RUDUS N 50 02 51 O 008 04 42 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) N 50 03 14 O 008 38 14 Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01 Δ Hammelburg NDB (HAB) N 50 05 35 O 009 46 53 Δ PIGMI N 50 04 26 O 010 19 23 Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44 Δ LONLI N 50 04 29 O 011 13 35 Δ KULOK N 50 04 22 O 011 37 50 Δ ABERU N 50 04 10 O 012 01 43 FIR BDRY N 50 04 03 O 012 15 50 Cheb VOR/DME (OKG) N 50 03 55 O 012 24 21	O87,6 088,3 268,4 086,3 267,1 092,9 273,3 089,6 269,6	21,6 6,3 38,0 21,0 15,7 19,2 15,7 15,4 8,3 5,5	FL240 5000 ft MSL (FL 120) FL240 5000 ft MSL (FL90) FL240 5000 ft MSL FL 240 6000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFE, ETID, ETOU. 3. Zwischen OKG und SULUS nicht verfügbar für Abflüge von LKPR, LKKB, LKVO. Ausgenommen sind Luftfahrzeuge ohne RNAV-Ausrüstung unterhalb FL100 und Flüge nach EDQM, EDQD, EDQC. 4. Zwischen SULUS und OKG nicht verfügbar für Flüge nach LKPR, LKKB, LKPD, LKVO, LOWL, LOWS und in den Bereich EDMM. Ausgenommen sind Luftfahrzeuge ohne RNAV-Ausrüstung unterhalb FL100. 5. Zwischen OKG und KULOK nicht verfügbar für Flüge nach EDDN. Für diese Flüge ist OKG-N869-ANELA im Flugplan anzugeben.
L 986 Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40 Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40 Δ ROSNO N 51 56 11 O 012 12 12 Δ KOSIX N 51 53 58 O 012 27 22 Δ BOLBO N 51 47 41 O 013 09 04	102,2 282,2 284,O	35,6 36,7 15,6 9,7 26,6	FL240 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Berlin ACC 2. Zwischen MAG und POVEL nicht verfügbar für Flüge nach EDDV. Für diese Flüge ist T804 im Flugplan anzugeben.

M 150 Diekirch DVOR/DME (DIK) N 49 51 41 O 006 07 47 PITES (FIR BDRY) N 49 43 43 O 006 31 10 Δ LADAT N 49 15 55 O 007 50 22 Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) N 48 59 35 O 008 35 03	117,5	17,1 58,7 33,6	FL 240 FL 80	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Zwischen PITES und KRH CDR1: jedes Wochenende Freitag 1700 (1600*) - Mon 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. Zu anderen Zeiten nicht verfügbar. 3. Nicht für Abflüge von ELLX. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
M 602 Δ BINKA (FIR BDRY) N 53 45 34 O 014 16 32 Δ USEDU N 53 57 11 O 013 58 00 Δ PENET N 54 06 01 O 013 43 44 Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01 Δ SOTOT N 54 44 39 O 013 01 54 Δ BANKU N 54 47 45 O 012 56 07 Δ SONAL (FIR BDRY) N 54 52 44 O 012 46 49	316,8 136,3 333,5 153,1 313,2 132,7	16 12,2 33,5 12,8 4,6 7,3	FL 240 4000 ft MSL	↑ ↓ 2.	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Ab PENET nicht verfügbar für Flüge nach EKCH. Für diese Flüge ist via T299 im Flugplan anzugeben.

M 725

Δ SONAL (FIR BDRY) N 54 52 44 O 012 46 49	132,7	7,3			1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Ab RODEP nicht vefügbar für Flüge nach EDDT, EDDI und EDDB. 3. Zwischen KOBUS und HDO nicht verfügbar für Flüge nach EDDC. Für diese Flüge ist KOBUS Z715-GARKI(IAF) im Flugplan anzugeben. 4. Bei KOBUS ist der Übergang zur (U)Z220 nicht möglich.
Δ BANKU N 54 47 45 O 012 56 07		4,6			
Δ SOTOT N 54 44 39 O 013 01 54		12,8			
Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01	313,2 172,6	16,6			
Δ ADUKI N 54 19 32 O 013 21 37		34,1			
Δ GEVNI N 53 45 43 O 013 28 53		4,3			
Δ RITEV N 53 41 25 O 013 29 48		13,6			
Δ RODEP N 53 27 55 O 013 32 39		8,1			
Δ TELDO N 53 19 55 O 013 34 19		12,8	FL 240 4000ft MSL		
Δ GOLBO N 53 07 12 O 013 36 57	134,4	17,6			
Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42	172,6	18,9			
Δ GERGA N 52 36 09 O 014 01 41		12,3			
Δ TUVAK N 52 23 59 O 014 04 15		5,O			
Δ GORIG N 52 19 00 O 014 05 17		4,3			
Δ BESKO N 52 14 44 O 014 06 11		21,O			
Δ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28		23,3			
Δ KOBUS N 51 30 48 O 014 15 09		23,8			
Δ BUSIR N 51 07 15 O 014 19 51		11,7	FL 240 5000ft MSL		
Δ Hermsdorf DVOR/DME (HDO) N 50 55 41 O 014 22 08	352,9				

M 726

MONAK N 54 56 44 O 012 18 49					1. Bezirkskontrollstellen: München ACC, Berlin ACC, Langen ACC 2. Für Flüge in FL200 oder darüber nach EDDM und EDMO ist T101 im Flugplan anzugeben. 3. Für Flüge unterhalb FL200 nach EDDM und EDMO ist BZO-M726-INN NORTO-T101 im Flugplan anzugeben. 4. Ab MAH nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI und EDDB. Für diese Flüge ist (U)L132 im Flugplan anzugeben. 5. Zwischen ERF und LASGA in südliche Richtung nur für Flüge nach EDQC in FL130 oder darunter. 6. Zwischen LONLI und ANELA in südliche Richtung nur für Abflüge von EDQC in FL130 oder darunter mit Weiterflug über N869. 7. Zwischen NOBRI und NIKDA FL80 FL240 - CDR 1 jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC - CDR 2 jede Woche Montag 0700 (0600*) - Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC Ausweichstrecke: BKD-L619-PODUS-L87-GUDOP-Z131-TORLO-Z400-PENET-T299-MONAK 8. Zwischen ROSOK und BKD in südliche Richtung nur für Abflüge von ETNL und EDBH. *) während der gesetzlichen Sommerzeit Hinweis: Zum Streckenverlauf ab INN siehe AIP Österreich oder Italien.
Δ NIKDA (FIR BDRY) N 54 36 31 O 012 17 08	002,8	20,3			
Δ ROSOK N 54 12 36 O 012 04 36	O16,9 196,9	25,1 29,8			
Δ TAGOB N 53 44 05 O 011 49 59		20,7			
Δ PABMI N 53 24 19 O 011 40 03		9,7	FL 240 4000ft MSL	8.	
Δ NOBRI N 53 15 05 O 011 35 27	O16,5 187,1	13,1			
Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	006,8	23,6			
Δ GARGU N 52 38 40 O 011 28 00		16,1	FL 240 FL100		
Δ LEGDA N 52 22 40 O 011 24 47		19,4			
Δ EMBOX N 52 03 27 O 011 20 59		26,5			
Δ KENIG N 51 37 10 O 011 15 52	O06,8	40,2	FL 240 5000ft MSL		
Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	O01,5 180,5	23,O			
Δ NARUS N 50 34 04 O 011 13 52		12,4	FL 240 6000ft MSL	5.	
Δ LASGA N 50 21 38 O 011 13 41	O00,5	17,2			
Δ LONLI N 50 04 29 O 011 13 35	O00,2 180,2	18,4		6.	
Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29	O00,2	33,3			
Δ Allersberg VOR/DME (ALB) N 49 12 52 O 011 13 17		22,2	FL 240 5000ft MSL		
Δ ERNAS N 48 50 41 O 011 13 10	O00,2	35,1	FL 240 3500ft MSL		
Δ Maisach DVOR/DME (MAH) N 48 15 48 O 011 18 43	354,O	24,6	FL 240 5500ft MSL		
Δ KONIN N 47 51 13 O 011 20 53		14,O	FL 240 9000ft MSL		
Δ KOGOL N 47 37 17 O 011 22 05		14,1	FL 240 12500ft MSL		
Δ NORIN N 47 23 14 O 011 23 18		9,5	FL 240 12000ft MSL		
Innsbruck NDB (INN) N 47 13 48 O 011 24 07	356,7				

M 736

Δ SALLO (FIR BDRY) N 54 55 00 O 013 23 10	188,9	19,3			1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, München ACC 2. Ab RELKO nicht verfügbar für Flüge nach EDDM, EDMA, EDMO, LOWS, LOWL. Für diese Flüge ist T703 im Flugplan anzugeben. 3. Ab RELKO nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID, EDFE, LKPR, LKKB und LKVO. 4. Zwischen KULOK und VIBUG nicht verfügbar für Abflüge von EDDT, EDDI und EDDB. 5. Zwischen RDG und RUDNO in nördliche Richtung nur für Abflüge von EDMS. 6. Der Übergang zu den Strecken T173 und (U)L856 ist nicht möglich. 7. Der Übergang zur (U)L605 ist nicht möglich ausgenommen für Flüge nach EDME.
Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01	172,6	16,6			
Δ ADUKI N 54 19 32 O 013 21 37		34,1			
Δ GEVNI N 53 45 43 O 013 28 53		4,3			
Δ RITEV N 53 41 25 O 013 29 48	205,O	29,2			
Δ LINVO N 53 14 59 O 013 09 18	214,0	21,0			
Δ PODUS N 52 57 33 O 012 49 50	250,9	32,2	FL 240 4000ft MSL		
Δ SUVAL N 52 46 54 O 011 59 47	200,7	9,4			
Δ SOGMA N 52 38 07 O 011 54 19	186,1	11,8			
Δ GUGSU N 52 26 24 O 011 52 16		5,8			Hinweis: Zum weiteren Streckenverlauf siehe AIP Österreich.
Δ BUREL N 52 20 40 O 011 51 16		13,3			
Δ LODRO N 52 07 26 O 011 48 59		7,8			
Δ Magdeburg DVOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40	O06,O 199,8	13,1			
Δ ELTED N 51 47 24 O 011 40 31		25,O			
Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04	173,3	6,5	FL 240 5000ft MSL		
Δ SONDU N 51 17 28 O 011 28 16		13,4			
Δ RELKO N 51 04 09 O 011 30 44	175,6	31,6	FL 240 5000ft MSL		
Δ TABAT N 50 32 41 O 011 34 29		28,4	FL 240 6000 ft MSL		
Δ KULOK N 50 04 22 O 011 37 50	140,9	11,8	FL 240 6500ft MSL		
Δ NOGRA N 49 55 14 O 011 49 18		16,4	FL 240 5500ft MSL		
Δ AKOSI N 49 42 28 O 012 05 10		28,6			
Δ RUDNO N 49 20 09 O 012 32 29	181,9	17,8	FL 240 6000ft MSL		
Δ Roding VORTAC (RDG) N 49 02 25 O 012 31 36	OO1,9 182,9	36,2	FL 240 5000ft MSL		
Δ VIBUG N 48 26 19 O 012 28 51	220,4	28,9	FL 240 6000ft MSL		
Δ LAKOL N 48 04 16 O 012 00 53		13,5	FL 240 5000ft MSL		
Δ MANAL N 47 53 58 O 011 48 00	182,2	11,9	FL 240 6000ft MSL		
Δ TULSI N 47 42 06 O 011 47 20		20,6			
BERAS N 47 21 34 O 011 46 10		14,7	FL 240 15000ft MSL		
LIZUM N 47 06 54 O 011 45 22					

<table>
<tr>
<td>M 738

ALGOI
N 47 26 51 O 10 29 19

PITAR
N 47 01 45 O 010 40 50

RENTA
N 46 18 20 O 010 51 49</td>
<td>
162,6

170,1
</td>
<td>
26,3

44,1
</td>
<td>
FL 240
FL 200
</td>
<td>
 
</td>
<td>Bezirkskontrollstelle:
München ACC</td>
</tr>
<tr>
<td>M 748

Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD)
N 53 02 04 O 011 32 46

Δ GARMA
N 52 44 07 O 011 48 58

Δ SOGMA
N 52 38 07 O 011 54 19

Δ SOBLU
N 52 23 32 O 012 16 22

Δ ESIKA
N 52 07 26 O 012 40 17

Δ MOSEX
N 51 55 09 O 012 58 15

Δ BOLBO
N 51 47 41 O 013 09 04

Δ OLBIK
N 51 39 45 O 013 20 28

Δ OSKAN
N 51 25 39 O 013 40 29

Δ RENDO
N 51 16 41 O 013 53 05

Δ ESLOR
N 51 03 57 O 014 10 46

Δ Hermsdorf DVOR/DME (HDO)
N 50 55 41 O 014 22 08</td>
<td>
151,3

331,6
137,2

319,1
</td>
<td>
20,5

6,8

19,9

21,8

16,6

10,O

10,7

18,9

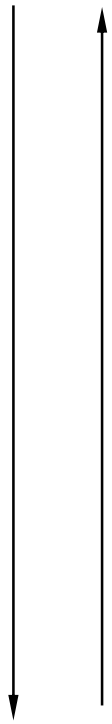
12,O

16,9

11,O
</td>
<td>

FL 240
4000ft MSL

FL 240
5000ft MSL

</td>
<td>
 
</td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Berlin ACC
2. Bei ESIKA ist der Übergang zur (U)Z20 nicht möglich.
3. Ab HDO in nördliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB.
4. Ab RENDO in nördliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach EDDV, EDVE, EDBM.</td>
</tr>
<tr>
<td>M 749

Δ Eggenfelden NDB (EGG)
N 48 23 49 O 012 44 59

Δ AKIMA
N 48 24 47 O 013 18 37

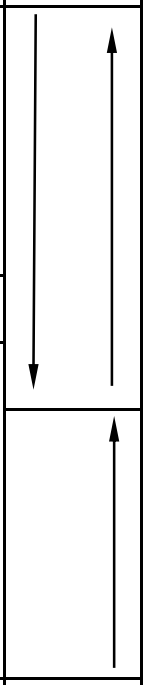
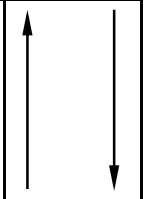
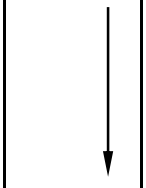
Freistadt DVOR/DME (FRE)
N 48 25 54 O 014 07 47</td>
<td>
O87,3

</td>
<td>
22,4

32,8
</td>
<td>
FL 240
5000ft MSL

</td>
<td>

</td>
<td>Bezirkskontrollstelle:
München ACC</td>
</tr>
</table>

M 852 Alsie VOR (ALS) N 54 54 19 O 009 59 36 ALASA (FIR BDRY) N 54 48 31 O 009 57 42 Δ EKERN N 54 30 21 O 009 51 50 Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18 Δ AMLUH N 53 25 44 O 010 19 21 Δ ULSEN N 52 50 45 O 010 34 55 Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40 Δ LARET N 51 50 04 O 010 52 10 Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54 Δ SOMIX N 51 15 19 O 011 01 15 Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	190,7 010,6 166,1 346,4 164,7 345,2 175,1 355,2 355,1 336,0	5,9 18,5 50,7 16,0 36,3 30,0 14,2 17,7 27,4 8,2 20,0	FL 240 4000ft MSL FL 240 5000ft MSL (FL120) FL 240 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC 2. Zwischen ERF und BIRKA nicht verfügbar für Flüge nach EKCH.
M 864 Δ DETNI N 54 55 00 O 014 20 39 Δ ASDIN N 54 50 29 O 014 05 36 Δ ARGAD N 54 41 36 O 013 36 27 Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01	242,7 O61,8	9,8 19,1 12,1	FL 240 4000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. a) CDR1: 7000ft MSL - FL240 jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC 2. b) CDR2: 7000ft MSL - FL240 während der übrigen Zeit Ausweichstrecken: in östl. Richtung Z400-BAKLI-ROE in westl. Richtung ROE-SALLO-M736 *) während der gesetzlichen Sommerzeit
N 624 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33 Δ NOTGA N 48 55 39 O 009 27 04 Δ LAMPU N 49 25 18 O 009 45 31 Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49	022,1	20,1 32,0 19,2	FL 240 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Für Flüge nach EDDE ist WUR-Z94 im Flugplan anzugeben.

N 850

Δ BAGOS (FIR BDRY) N 54 34 22 O 011 16 12	209,0	18,6		
Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) N 54 18 20 O 011 00 19	232,5	11,9		
Δ NUSTA N 54 11 03 O 010 44 11		51,5		
Δ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42	187,5	7,8	FL 240 4000ft MSL	
Δ ESTAD N 53 31 31 O 009 33 53		32,2		
Δ IDEKO N 52 59 38 O 009 27 02 O		22,3		
Δ Nienburg VOR (NIE) N 52 37 33 O 009 22 19		23,9	FL 240 3000ft MSL	
Δ ROBEG N 52 14 01 O 009 16 11		44,1	FL 240 5000ft MSL	
Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39	007,3 191,9	53,4	FL 240 6000ft MSL	
Δ Giessen NDB (GIN) N 50 38 08 O 008 49 10	011,5 172,3	16,2		
Δ UTUBI N 50 22 07 O 008 52 33		13,8		
Δ ABUMO N 50 08 30 O 008 55 24	352,4 223,0	7,0	FL 240 5000ft MSL	
Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01	042,9 196,3	17,5		
Δ NISTE N 49 46 38 O 008 40 28	175,0	26,6	FL 240 4000ft MSL	
Δ NEKOM N 49 20 12 O 008 43 58	195,9	21,5	FL 240 5000ft MSL	
Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) N 48 59 35 O 008 35 03	192,1	22,3		
Δ GAGSI N 48 37 47 O 008 28 01		10,1		
Δ TUBLO N 48 27 57 O 008 24 53		2,7	FL 240 6000ft MSL	
Δ LUGUS N 48 25 19 O 008 24 03		15,5		
Δ NATOR N 48 10 12 O 008 19 17	170,8	18,9		
Δ TITIX N 47 51 30 O 008 23 48		10,3		
Δ Trasadingen DVOR/DME (TRA) N 47 41 22 O 008 26 13				

1. Bezirkskontrollstellen:
Bremen ACC, Langen ACC
2. Flüge nach ETUO sind von WRB nach SONOR (R 303 - 24 DME WRB; 514325 N 083426 O; MNM 5000 ft MSL) durchzuführen.

N 851 Δ KUDES N 47 31 15 O 008 51 26 Δ ROMIR N 47 42 47 O 009 06 28 Δ TINOX N 47 50 07 O 009 07 40 Δ HEUSE N 48 02 39 O 009 09 45 Δ LOKTA N 48 10 00 O 009 10 58 Δ ESULI N 48 26 03 O 009 13 39 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33	041,3 006,3	15,4 7,4 12,6 7,4 16,2 11,1	FL 240 6000ft MSL FL 240 FL 150	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDC, für die FL200 oder darüber beantragt wurde. 3. Flüge in FL140 oder darunter sind auf Z728 nach UNSIN (T164/Z11) oder NOTGA (N624/Y712) durchzuführen.
N 858 Δ TOBAK N 50 34 18 O 008 47 09 Δ SWALM N 50 43 02 O 009 12 20 Δ FULNO N 50 50 50 O 009 37 16 Δ ERSET N 50 57 09 O 009 57 47 Δ ERSIL N 51 03 02 O 010 17 12 Δ SOMIX N 51 15 19 O 011 01 15 Δ OBADI N 51 19 26 O 011 16 20 Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04 Δ DESAR N 51 38 24 O 012 02 34 Δ LORBO N 51 41 22 O 012 12 18 Δ MOSEX N 51 55 09 O 012 58 15 Δ PEPOL N 52 07 49 O 013 41 50 Δ BESKO N 52 14 44 O 014 06 11 Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08	O61,2 O63,6 O66,2 56,4 63,8	18,3 17,6 14,4 13,6 30,3 10,3 8,1 26,5 6,7 31,7 29,8 16,5 19,5	FL 240 5000ft MSL FL 240 4000ft MSL	↓	1.Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Berlin ACC 2. Ab SWALM nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB, EDDE, EDDP, EDAC.

N 869

Cheb VOR (OKG) N 50 03 55 O 012 24 21	249,2	4,0			1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Berlin ACC 2. Zwischen DKB und ANELA in nordöstliche Richtung nur verfügbar für Abflüge von EDDS, EDTY und EDSB. 3. Zwischen TGO und DKB in nordöstliche Richtung nur verfügbar für Flüge nach EDDN. 4. Kein Übergang zur (U)M726 möglich. 5. Zwischen OKG und ANELA nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID.
FIR Boundary N 50 02 41 O 012 19 17		9,3			
Δ RONIG N 49 59 21 O 012 05 50		11,4			
Δ NOGRA N 49 55 14 O 011 49 18		8,7	FL 240 6000ft MSL		
Δ NIBIL N 49 52 04 O 011 36 45		16,2			
Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29	226,1	19,5		2.	
Δ RENTI N 49 32 36 O 010 51 54		9,8	FL 240 5000ft MSL		
Δ NORAS N 49 25 45 O 010 41 05		16,6			
Δ DINKU N 49 14 10 O 010 22 59		8,0			
Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) N 49 08 34 O 010 14 18	045,4 231,3	24,9	FL 230 5000ft MSL	3.	
Δ GUPIN N 48 52 57 O 009 44 53		25,1			
Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33	050,6 234,7	46,2	FL 240 6000ft MSL		
Δ NATOR N 48 10 12 O 008 19 17	208,5	58,9	FL240 8000ft MSL		
Δ OLBEN N 47 18 16 O 007 37 46					

N 871 Δ BAMUR N 47 32 41 O 009 32 37 Δ ALGOI N 47 26 51 O 010 29 19 Δ KOGOL N 47 37 17 O 011 22 05 Δ TULSI N 47 42 06 O 011 47 20 Δ ROTIN N 47 56 34 O 012 14 47 Δ MEBEK N 48 13 55 O 012 33 56 Δ Eggenfelden NDB (EGG) N 48 23 49 O 012 44 59 Δ ABABI N 48 32 19 O 012 56 52 Δ GONBA N 48 41 16 O 013 04 33 Δ LALIN N 48 54 27 O 013 15 58 Δ LUSAN N 49 01 20 O 013 21 58 Δ DOMAL N 49 05 40 O 013 25 43	098,3 073,4 051,8 036,4 042,9 O29,6	38,9 37,3 17,7 23,5 21,6 12,4 11,6 10,3 15,2 7,9 5,O	FL 240 12000 ft MSL FL 240 13000 ft MSL FL 240 10000 ft MSL FL 240 5500ft MSL FL 240 5000ft MSL FL 240 6500ft MSL FL 240 7500 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Zwischen BAMUR und ALGOI nicht verfügbar für Abflüge von LSZH und LSMD. 3. Der Übergang zur (U)M726 ist nicht möglich, ausgenommen sind Flüge zu Zielen innerhalb EDMM. 4. Für Flüge nach EDDM, EDMA und EDMO ist via KUDES-T102 im Flugplan anzugeben. 5. Der Übergang zur (U)M749 und (U)L605 ist nicht möglich.
N 872 Alsie VOR (ALS) N 54 54 19 O 009 59 36 DEMIR (FIR BDRY) N 54 50 11 O 009 51 10 Δ GOLEN N 54 03 35 O 008 19 15	229,7	6,4 71,1	FL 240 FL 200	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Steht nur von Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit
N 873 Vesta VOR (VES) N 55 36 11 O 008 18 00 TUSKA (FIR BDRY) N 55 00 00 O 007 52 34 Δ WELGO N 54 17 54 O 007 24 57 Δ JUIST N 53 33 46 O 006 55 12	202,0 020,9	39,0 45,2 47,6	FL 240 4000ft MSL	↑↓	1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Diese Strecke führt durch ein Gefahrengebiet über der Nordsee, IFR-Verkehr auf dieser Strecke hat Vorrang vor militärischem Verkehr in diesem Gefahrengebiet und wird von ihm gestaffelt.

P 31 Δ Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08 Δ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28 Δ BEBKU N 51 28 21 O 013 58 28 Δ RENDO N 51 16 41 O 013 53 05 Δ LISBA N 50 53 36 O 013 42 33 Δ MAREM (FIR BDRY) N 50 42 56 O 013 37 44 Δ MEDOV N 49 50 47 O 013 23 24 Δ CERNO N 49 16 21 O 013 14 12 Δ ETIMA N 49 09 06 O 013 10 07 Δ DEGIN N 48 36 05 O 012 42 22 Δ VIBUG N 48 26 19 O 012 28 51	207,9 O27,6 196,3 190,1 200,3 209,2 222,7	32,7 26,7 12,2 24,O 11,1 53,O 35,O 7,7 37,8 13,3	FL 240 7000ft MSL FL 240 8000ft MSL FL 240 5000ft MSL	2.	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, München ACC 2. Vor LUROS bis SUI nur für Abflüge von EDDP, EDDC, EDAC, EDAB, EDCD. 3. Kein Übergang zur (U)L605 möglich. 4. Ab MAREM nicht verfügbar für Flüge nach EDDM, LOWS, LOWL. Für diese Flüge ist T106 im Flugplan anzugeben. 5. Zur Streckenführung zwischen MAREM und CERNO siehe AIP Tschechien.
P 96 Δ BESIP N 50 56 07 O 013 29 07 Δ RIKLU N 50 55 52 O 013 48 40 Δ Hermsdorf DVOR/DME (HDO) N 50 55 41 O 014 22 08 FIR Boundary Praha FIR/ Berlin FIR N 50 55 O 014 39 GUDON (FIR BDRY) N 50 55 O 014 52 Frydlant VOR (OKX) N 50 54 10 O 015 01 55	O90,4 O93,2 273,7	12,4 21,2 10 8 7	FL240 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. In östliche Richtung nur für Flüge, die über OKX fortgesetzt werden.
P 605 Gedser VOR (GES) N 54 37 03 O 011 55 57 MEGAR (FIR BDRY) N 54 28 06 O 011 38 54 Δ AMICH N 54 12 20 O 011 09 13 Δ TOSPA N 54 06 50 O 010 59 01 Δ Lübeck DVOR (LUB) N 53 56 27 O 010 40 04 Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18	 047,1 227,2 046,8	13,4 23,5 8,1 15,3 22,5	FL 240 4000ft MSL		Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC

P 615 ∆ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42 ∆ RENSU N 54 14 37 O 009 46 48 ∆ EKERN N 54 30 21 O 009 51 50 ALASA (FIR BDRY) N 54 48 31 O 009 57 42 Alsie VOR (ALS) N 54 54 19 O 009 59 36	010,4 190,7	36,0 16,0 18,5 5,9	FL 240 4000ft MSL	↑ ↓	Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC
P 992 Vesta VOR/DME (VES) N 55 36 11 O 008 18 00 ATTUS (FIR BDRY) N 54 53 59 O 008 46 58 ∆ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42	158,4 339,5	45,4 80,1	FL 240 4000ft MSL	↓ ↑	1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Zwischen ATTUS und LBE CDR 1: FL 80 bis FL 240 jedes Wochenende von Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht von 2300 (2200*) bis 0600 (0500*) Uhr UTC CDR 2: FL80 - FL240 während der übrigen Zeit Ausweichstrecke: ALS - P 615 *) während der gesetzlichen Sommerzeit
P 994 ∆ TURBU N 47 43 44 O 012 07 03 FIR Boundary N 47 36 21 O 012 11 56 ARTUS N 47 31 08 O 012 15 21	155,9	8,1 5,7	FL 660 10000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Nur für Abflüge von EDDM.
P 995 ∆ CHIEM N 47 49 31 O 012 27 21 LOMRO (FIR BDRY) N 47 40 00 O 012 35 49 ARNOS N 46 32 29 O 013 34 10	149,O	11,1 78,4	FL 240 FL 150	↓	1. Bezirkskontrollstellen: München ACC 2. Zwischen CHIEM und LOMRO nicht verfügbar für Abflüge von EDDM.
P 999 ∆ Helgoland VORTAC (DHE) N 54 11 08 O 007 54 39 AMRAK (FIR BDRY) N 54 49 28 O 009 45 02 Alsie VOR (ALS) N 54 54 19 O 009 59 36	058,4 240,1	74,9 9,7	FL 240 4000ft MSL	↓ ↑	1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Diese Strecke führt durch ein Gefahrengebiet über der Nordsee, IFR-Verkehr auf dieser Strecke hat Vorrang vor militärischem Verkehr in diesem Gefahrengebiet und wird von ihm gestaffelt. 3. Zwischen DHE und AMRAK: CDR 1: ganztägig FL80 - FL100 und FL210 - FL 240 CDR 1: FL110 - FL200 jedes Wochenende von Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht von 2300 (2200*) bis 0600 (0500*) Uhr UTC CDR 2: FL110 - FL200 während der übrigen Zeit *) während der gesetzlichen Sommerzeit

Q 200 Δ GOVEN (FIR BDRY) N 52 03 30 O 014 45 20 Δ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28 Δ OLBIK N 51 39 45 O 013 20 28 Δ TORVU N 51 35 09 O 013 04 37 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53	246,2 O64,5	23,6 34,1 10,9 21,9	FL 660 5000ft MSL	3. 3. 2. 4. 2.	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Von LUROS bis TADUV nur für Flüge in FL290 oder darüber nach EDDF, ETID, ETOU und für Flüge mit Y-Flugplänen. 3. Von TORVU bis GOVEN nur für Abflüge von EDDP und für Flüge mit Z-Flugplänen. 4. Von TADUV bis TORVU nur für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB sowie Abflüge von EDDP und für Flüge mit Y/Z-Flugplänen.
Q 230 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53 Δ NERID N 51 24 17 O 012 51 08 Δ BEBEX N 51 22 03 O 013 16 57 Δ RENDO N 51 16 41 O 013 53 05	 278,5 283,6	11,5 16,3 23,3	FL 280 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge - mit Weiterflug über Z21 - BERDI; - nach EDDV mit Weiterflug über HDO-UM748-RENDO in FL280 oder darunter; - nach EDVE, EDDP, EDDE, EDAC, EDBM.
Q 240 Δ Dresden DVOR/DME (DRN) N 51 00 56 O 013 35 56 Δ BESIP N 50 56 07 O 013 29 07 Δ ABKIS N 50 37 47 O 013 03 26	221,9 041,4	6,5 24,6	FL 660 5000ft MSL FL 660 7000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDC oder Flüge nach EDDI, EDDT, EDDB und EDDC.
Q 246 Δ RIKLU N 50 55 52 O 013 48 40 Δ PIRAP N 50 59 38 O 013 58 54 Δ ESLOR N 51 03 57 O 014 10 46 Δ BUSIR N 51 07 15 O 014 19 51 Δ Bautzen NDB (BA) N 51 11 56 O 014 32 52	O59,7 240,3	7,5 8,6 6,6 9,4	FL 240 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Abflüge von / Flüge nach EDAB.
Q 280 Δ NEDIK (FIR BDRY) N 54 29 11 O 012 03 54 Δ GASBO N 54 16 29 O 012 16 36 Δ LEGSA N 53 45 12 O 012 47 23	149,5 330,2	14,7 36,2	FL70 4000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Abflüge von / Flüge nach EDBH, ETNL, ETNU.
Q 282 Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46 Δ BIGTI N 53 31 48 O 012 53 48	O58,O 239,1	57,O	FL70 4000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach/Abflüge von ETNU.

Q 700 Δ Walda DVOR/DME (WLD) N 48 34 46 N 011 07 46 Δ München VOR/DME (MUN) N 48 10 49 O 011 48 58	130,8	36,4	FL 660 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC. 2. Nur verfügbar für Flüge nach LOWI, EDMO und Abflüge aus EDMM.
Q760 Δ Saarbrücken NDB (SBN) N 49 13 08 O 007 07 06 Δ TOMPI N 49 23 31 O 007 03 27 Δ MAPIG N 49 26 53 O 007 02 22 Δ TOLEY N 49 30 24 O 007 01 14 Δ IDARO N 49 42 25 O 006 57 19 Δ RUDOT N 49 59 36 O 006 54 16 Δ ULMEN N 50 13 18 O 006 52 31 Δ POBIX N 50 20 00 O 006 49 38 Δ Nörvenich VORTAC (NOR) N 50 50 26 O 006 41 39	347,1 167,0 348,1 168,0 353,5 173,4 355,3 175,3 344,6 350,6	10,7 3,4 3,6 12,3 17,3 13,8 7,O 30,9	FL240 6000 ft MSL FL240 7000 ft MSL	↑↓ ↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Zwischen ULMEN - NOR nur für - Abflüge von ETAR, ETSB, ETAD - Abflüge von EDDR, EDRZ mit Ziel EDDK. 3. Zwischen ULMEN - SBN nur für Abflüge von / Flüge nach EDDR, EDRZ, ETAR, EDFH und Flüge mit Y-/Z-Flugplan. 4. Für Abflüge von EDFH nur ver-fügbar in FL110 und darüber (CDR1). 5. Zwischen TOLEY - TOMPI zusätzlich verfügbar für Abflüge von ELLX mit Weiterflug über Z729. 6. Abschnitt RUDOT - SBN CDR1: a) FL110-FL240: Freitag 1700 (1600*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, Montag - Donnerstag 2300 (2200*) - 0000 (2300*) Uhr UTC, Dienstag - Freitag 0000 (2300*) - 0600 (0500*) Uhr UTC sowie an gesetzlichen Feiertagen. Während der übrigen Zeit ist die Strecke zwischen FL110 und FL240 nicht verfügbar. b) FL100: ganztägig *) während der gesetzlichen Sommerzeit
Q 762 Δ BADLI N 49 03 49 O 008 26 51 Δ MANEM N 49 17 40 O 008 11 30 Δ FRANK N 49 27 16 O 008 01 33 Δ BOLKI N 49 33 59 O 007 56 08 Δ OLIVI N 49 46 42 O 007 36 20 Δ Kirn VORTAC (KIR) N 49 51 01 O 007 22 10 Δ RUDOT N 49 59 36 O 006 54 16 Δ TALUK N 50 05 19 O 006 38 53	324,1 143,9 326,0 145,8 332,1 152,2 314,9 134,6 295,7 115,1 300,1	17,1 11,6 7,6 18,1 10,1 20,0 11,5	3.) FL 100 6000ft MSL FL 240 6000ft MSL	↕ ↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Zwischen RUDOT und TALUK nicht verfügbar für Abflüge von ETAR. 3. Zwischen BADLI und RUDOT FL100 CDR1 ganztägig.
Q 763 Δ TOLEY N 49 30 24 O 007 01 14 Δ DISKI N 49 34 20 O 006 28 14 LIMGO N 49 38 14 O 006 16 54	280,6 100,2 297,9 117,8	21,9 8,3	3.) FL 100 6000ft MSL	↕	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von / Flüge nach EDDR, EDRZ, ETAR, ELLX. 3. Zwischen TOLEY und DISKI FL100 CDR1 ganztägig.

Q 800 Δ GASBO N 54 16 29 O 012 16 36 Δ ROSOK N 54 12 36 O 012 04 36 Δ RUBET N 54 04 08 O 011 38 52 Δ ALUBA N 53 55 49 O 011 14 00 Δ Lübeck DVOR (LUB) N 53 56 27 O 010 40 04	242,8 O60,2 272,O O91,6	8,0 17,4 16,9 20,1	FL 70 4000ft MSL FL 240 4000ft MSL	↕	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC 2. Nur für Abflüge von / Flüge nach EDBH.
Q 870 Δ DENEN N 53 08 34 O 009 25 08 Δ GESTO N 53 10 30 O 010 05 01 Δ RIDNI N 53 06 05 O 010 52 22 Δ Brünkendorf DVOR/DME(BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	265,7 098,5 279,6	24,1 28,9 24,7	FL 660 4000ft MSL	↑ ↓ ↑	1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Nur für Abflüge von / Anflüge nach EDDW.
T 50 Skrydstrup VOR/DME (SKR) N 55 13 44 O 009 12 51 LUNUD (FIR BDRY) N 54 48 19 O 009 19 10 Δ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42	171,8 352,1	24,0 71,5	FL 240 4000ft MSL	↓ ↑	1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Zwischen LUNUD und LBE: CDR 1: FL 80 - FL 240 jedes Wochenende von Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht von 2300 (2200*) bis 0600 (0500*) Uhr UTC CDR 2: FL 80 - FL 240 während der übrigen Zeit; Ausweichstrecke: ALS - P 615 *) während der gesetzlichen Sommerzeit
T 101 Δ NORTO N 47 15 59 O 011 15 07 Δ OBAGA N 47 35 55 O 011 15 00 Δ Eurach DVOR/DME (EUR) N 47 44 06 O 011 14 58 Δ ANDEC N 47 53 12 O 011 20 04	359,8 020,7	19,9 8,2 9,7	FL 660 12000ft MSL FL 660 6000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Flüge nach EDDM und EDMO. 3. Für Flüge unterhalb FL200 ist via M726-INN-J25-NORTO im Flugplan anzugeben. Hinweis: Zum weiteren Strecken-verlauf siehe AIP Österreich.
T 102 KUDES N 47 31 15 O 008 51 26 Δ BODAN (FIR BDRY) N 47 35 15 O 009 27 05 Δ NUNRI N 47 35 12 O 009 39 09 Δ FUSSE N 47 34 27 O 010 25 47 Δ TEGAD N 47 39 55 O 010 55 05 Δ DISUN N 47 51 46 O 011 06 18	080,4 090,8 074,4 032,5	24,5 8,2 31,6 20,6 14,1	FL 660 10000ftMSL FL 660 11000ftMSL FL 660 6000ftMSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Flüge nach EDDM, EDMO und EDMA.

T 103 Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59 Δ MERSI N 47 58 56 O 011 02 33 Δ TILGO N 48 07 15 O 011 28 00	063,0	31,4 19,0	FL 660 6000 ft MSL	↓ ↑ ↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Flüge nach EDDM, EDMA und EDMO in max. FL120 verfügbar. 3. Zwischen MERSI und KPT auch verfügbar für Abflüge aus EDMM. 4. Während der Aktivierungszeiten der ED-R 141 muss für Flüge in FL100 oder darunter mit Umleitungen durch ATC gerechnet werden.
T 104 Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01 Δ HAREM N 49 37 06 O 009 24 52 Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) N 49 08 34 O 010 14 18 Δ XERUM N 48 48 40 O 010 46 04 Δ BURAM N 48 41 44 O 010 56 56 Δ Walda DVOR/DME (WLD) N 48 34 46 O 011 07 46	137,6 131,2 133,4	35,5 43,1 28,9 10,0 10,0	FL 660 FL 250 FL 660 5000ft MSL FL 660 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC, München ACC 2. Nur für Flüge - in den Bereich EDMM, nach EDTY, LOWI, LOWS - LOWI, LOWS in FL250 oder darüber. 3. Zwischen BOMBI und WLD CDR 1: FL270 - FL320, FL360 - FL460. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen. 4. Nicht verfügbar für Abflüge von EDDW nach EDDM.
T 105 Δ LEKMI N 49 23 21 O 012 47 36 Δ MAXAL N 49 13 14 O 012 44 19 Δ VAMAS N 48 43 22 O 012 22 16 Δ LANDU N 48 35 47 O 012 16 26 Δ ANKER N 48 34 21 O 012 00 08 Δ Mike NDB (MIQ) N 48 34 13 O 011 35 51	192,O 206,1 207,8 262,6 269,4 089,3	10,4 33,2 8,5 10,9 16,1	FL 660 6000 ft MSL FL 660 5000 ft MSL FL 660 4000 ft MSL	↓ ↓ ↑	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Flüge zu Zielen innerhalb EDMM. 3. Zwischen ANKER und MIQ für Abflüge aus EDMM verfügbar. 4. Zwischen MAXAL und MIQ CDR 1: FL360 - FL460 Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
T 106 Δ KOLAD N 49 21 40 O 013 05 19 Δ ARBER N 49 14 13 O 013 02 14 Δ ABISI N 48 55 14 O 012 46 14 Δ STAUB N 48 47 09 O 012 39 29 Δ BIXEL N 48 41 51 O 012 35 05 Δ DINOG N 48 36 49 O 012 30 56 Δ LANDU N 48 35 47 O 012 16 26	195,2 209,1 263,9	7,7 21,7 9,2 6,1 5,7 9,7	FL 660 7500ft MSL FL 660 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für FLüge zu Zielen innerhalb EDMM, nach LOWS und LOWL. 3. Zwischen DINOG und LANDU CDR 1: FL360 - FL460 Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.

T 125 Δ ROMIR N 47 42 47 O 009 06 28 Δ GARMO N 47 47 35 O 009 18 01 Δ LAPAG N 47 51 37 O 009 18 19 Δ ARSUT N 48 10 00 O 009 19 43 Δ REUTL N 48 22 12 O 009 17 45	058,2 002,9 353,9	9,2 4,O 18,4 12,3	FL 230 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDS.
T 126 Δ LUPEN N 48 26 06 O 007 44 01 Δ Sulz DVOR (SUL) N 48 22 54 O 008 38 41 Δ REUTL N 48 22 12 O 009 17 45	094,7 091,3	36,6 26,0	FL 230 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDS, ETAR, ETOR, EDFM und Flüge mit Y-Flugplan.
T 127 Δ DODIL N 48 43 57 O 010 34 25 Δ TEKSI N 48 41 26 O 010 04 05	263,O	20,3	FL 240 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC 2. Nur für Flüge nach EDDS und Flüge mit Y-Flugplan.
T 150 Δ TEBRO N 51 53 39 O 006 35 16 Δ ABAMI N 51 25 30 O 007 16 50 Δ BEGOK N 51 07 54 O 007 26 39 Δ NASUM N 50 47 12 O 007 38 04 Δ ROLIS N 50 26 06 O 007 49 31	137,2 160,6	38,3 18,7 21,9 22,3	FL660 5000 ft MSL FL660 6000 ft MSL FL240 5000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID und für Flüge mit Y-Flugplan.
T 152 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39 Δ NATSU N 51 06 41 O 009 16 54 Δ RANIN N 50 55 57 O 009 16 38 Δ Gedern DVORTAC (GED) N 50 24 43 O 009 14 57	164,7 180,9 182,0	24,5 10,8 31,3	FL 660 5000 ft MSL FL 240 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID und für Flüge mit Y-Flugplan.
T 153 Δ Fulda DVOR/DME (FUL) N 50 35 33 O 009 34 20 Δ Gedern DVORTAC (GED) N 50 24 43 O 009 14 57	228,8	16,5	FL 240 5000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID und für Flüge mit Y-Flugplan.

T 154 Δ TOLTA N 51 41 14 O 009 30 45 Δ NATSU N 51 06 41 O 009 16 54					1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDV, EDVE mit Ziel EDDF, ETOU, ETID und für Flüge mit Y-Flugplan.
	194,1	35,7	FL 240 5000 ft MSL	↓	
T 161 Linz VOR/DME (LNZ) N 48 13 47 O 014 06 11 Δ SUBEN N 48 26 11 O 013 20 12 Δ ABABI N 48 32 19 O 012 56 52 Δ AKINI N 48 44 59 O 012 07 27 Δ NIMDI N 48 48 08 O 011 38 01 Δ ERNAS N 48 50 41 O 011 13 10 Δ ASPAT N 49 11 46 O 010 43 33 Δ ROTAX N 49 21 06 O 010 33 47 Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49 Δ Spessart NDB (PSA) N 49 51 44 O 009 20 54					1. Bezirkskontrollstellen: München ACC/UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDF, EDFM, ETOR, ETAR, ETOU, ETID und EDDN und für Flüge mit Y-Flugplan. 3. Zwischen AKINI und NIMDI 5000ft MSL-FL120: CDR1, ganztägig. Bei Aktivierung von ED-R138 ist mit Umleitungen durch ATC zu rechnen. 4. Der Übergang zur (U)L610 / (U)M726 ist nicht möglich. 5. Zwischen ABABI und ROTAX CDR 1 FL360-FL470. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen. 6. Zwischen NIMDI und ROTAX CDR 1 FL270-FL320. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
	292,3	33,1			
		16,7	FL 660 5500ft MSL		
		35,1			
	279,4	19,7			
		16,6	FL660 5000ft MSL		
	317,5	28,7	FL660 5500ft MSL		
	325,7	11,3			
	312,6	32,6			
	290,8	24,8	FL 240 5000ft MSL		
T 163 Δ KUDES n 47 31 15 O 008 51 26 Δ LADOL N 48 10 00 O 008 57 12 Δ NELLI N 48 37 40 O 009 01 25 Δ LOPNI N 49 07 49 O 009 20 31 Δ Spessart NDB (PSA) N 49 51 44 O 009 20 54					1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDF, ETOU und ETID und Flüge mit Y-Flugplan. 3. Zwischen KUDES und NELLI für alle Flüge, die im unteren Luftraum fortgesetzt werden und für die ab NELLI UZ725 oder UZ726 im Flugplan angegeben wurde, ausgenommen Flüge nach EDFM, ETOR, EDDN, EDDC und ETAR.
	005,7	39,0	FL 660 6000ft MSL (FL 250)		
		27,8			
	022,6	32,7			
	000,3	44,0	FL 250 5000ft MSL		
T 164 Δ UNSIN N 48 47 29 O 009 18 25 Δ Luburg VOR/DME (LBU) N 48 54 47 O 009 20 24 Δ LOPNI N 49 07 49 O 009 20 31					1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDF, ETOU und ETID und für Flüge mit Y-Flugplan.
	010,2	7,4			
	000,3	13,0	FL220 5000ft MSL		

<table>
<tr>
<td>T 170

Δ RAPET
N 50 11 26 O 012 20 19

Δ URONA
N 50 15 15 O 011 55 57

Δ RONTU
N 50 18 18 O 011 36 12

Δ LASGA
N 50 21 38 O 011 13 41

Δ PILAM
N 50 26 06 O 010 42 40

Δ VELIS
N 50 28 09 O 010 28 29

Δ DEMAB
N 50 32 28 O 009 57 21

Δ ARNIX
N 50 31 44 O 009 33 42</td>
<td>283,9

267,4</td>
<td>16,1
13,O
14,8
20,3
9,3
20,3
15,1</td>
<td>FL 660
7000ft MSL

FL 660
FL250</td>
<td>↓</td>
<td>1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Langen ACC, München ACC, Karlsruhe UAC
2. Nur für Flüge nach
- EDDF, ETOU, ETID und für Flüge mit Y-Flugplan;
- EDDL, EDDG, EDLE, EDLM, EDLN, EDLV in FL250 oder darüber.
3. Abschnitt DEMAB-ARNIX nur verfügbar für Flüge nach EDDL, EDDG, EDLE, EDLM, EDLN, EDLV.</td>
</tr>
<tr>
<td>T 172

Δ Dresden DVOR/DME(DRN)
N 51 00 56 O 013 35 56

Δ EKPEK
N 50 57 52 O 013 19 17

Δ GOLAT
N 50 54 53 O 011 58 33

Δ MAGDA
N 50 51 34 O 011 18 48

Δ GERDO
N 50 50 39 O 011 08 14

Δ TAMEB
N 50 48 28 O 010 43 48</td>
<td>253,9

267,2

262,8</td>
<td>10,9
51,1
25,4
6,8
15,6</td>
<td>FL240
5000ft MSL

FL 240
5000ft MSL
(FL 160)</td>
<td>↓</td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Berlin ACC
2. Zwischen EKPEK und GOLAT
FL100 - FL240
a) CDR 1: Jedes Wochenende von Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht von 2300 (2200*) bis 0600 (0500*) Uhr UTC
b) CDR 2: während der übrigen Zeit Ausweichstrecke: (U)Z715
3. Nur für Flüge nach EDDF, ETID, ETOU, EDDE, Abflüge von EDAC und für Flüge mit Y-Flugplänen.
*) während der gesetzlichen Sommerzeit</td>
</tr>
</table>

T 173 Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40 Δ KETAP N 52 55 40 O 013 39 18 Δ BANSI N 52 23 59 O 013 15 19 Δ KUBOG N 51 57 04 O 012 55 27 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53 Δ NOTGO N 51 12 39 O 011 56 48 Δ RELKO N 51 04 09 O 011 30 44 Δ TAMEB N 50 48 28 O 010 43 48 Δ GAPLA N 50 39 14 O 010 16 50 Δ DEMAB N 50 32 28 O 009 57 21 Δ SOLVU N 50 28 50 O 009 37 15 Δ Gedern DVORTAC (GED) N 50 24 43 O 009 14 57					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID und für Flüge mit Y-Flugplan. 3. Ab TADUV zusätzlich für Flüge nach EDDE.
	211,7	17,7	FL 660 FL 290	↓	
	204,9	34,9			
		29,6			
		34,3			
	240,1	26,2	FL 660 5000 ft MSL		
	242,8	18,5			
		33,6	FL 660 5000 ft MSL (FL 160)		
		19,5	FL 240 6000 ft MSL		
		14,1			
	254,3	13,3	FL 240 7000 ft MSL		
		14,8	FL 240 5000 ft MSL		
T 174 Δ KORUP N 51 34 59 O 014 44 17 Δ NOKDO N 51 33 08 O 014 14 41 Δ OGSEN N 51 30 04 O 013 29 31 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53					1. Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID und für Flüge mit Y-Flugplan.
	264,5	18,6	FL 660 FL290	↓	
		28,4			
		35,7			
T 180 DITEL (FIR/UIR BDRY) N 50 20 41 O 006 23 48 Δ BENAK N 50 20 34 O 006 28 33 Δ POBIX N 50 20 00 O 006 49 38 Δ AKIGO N 50 18 20 O 007 01 11 Δ OSMAX N 50 15 38 O 007 19 24					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDF, EDFE, ETID, ETOU, ETAR und für Flüge mit Y-Flugplänen. 3. Ab POBIX zusätzlich für Flüge nach EDDS, EDSB, ETOR, EDFM, EDFV, EDRY verfügbar.
	O92,2	3,0	FL 660 6000ft MSL	↓	
		13,5			
	102,7	7,6			
		12,O	FL 240 6000ft MSL		

T 190 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39 Δ KEMAD N 51 07 25 O 009 40 30 Δ VELIS N 50 28 09 O 010 28 29 Δ BOKNI N 50 20 27 O 010 36 32 Δ KODUK N 50 11 52 O 010 56 32 Δ LONLI N 50 04 29 O 011 13 35	137,1 141,9 146,3 123,6	31,3 49,7 9,3 15,4 13,2	FL 290 FL 250 FL 240 7000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Karlsruhe UAC, Berlin ACC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDN, EDQC, EDQD, EDQM, EDQT. 3. Flüge nach EDDN müssen über LONLI durchgeführt werden.
T 200 Δ MASEK N 50 43 45 O 009 35 54 Δ ROBEL N 50 53 51 O 010 26 06 Δ LASTO N 51 04 55 O 0 10 58 19 Δ SOPLA N 51 16 38 O 011 33 11 Δ ABVIG N 51 24 52 O 011 58 10 Δ RUDAK N 51 43 38 O 012 56 47	072,1 061,2	33,4 23,2 24,9 17,7 41,1	FL 660 FL 250 FL 660 6000ft MSL FL 660 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Nur verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB, EDAC, EDDP und für Flüge mit Y-Flugplan.
T 201 Δ SOGMI N 50 31 39 O 008 53 57 Δ SWALM N 50 43 02 O 009 12 20 Δ LARUB N 50 46 40 O 009 36 28 Δ MAGES N 50 50 47 O 010 04 35 Δ ROBEL N 50 53 51 O 010 26 06	O45,6 076,5	16,3 15,8 18,3 14,0	FL 290 5000ft MSL FL 290 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB, EDAC, EDDP, EDDE. 3. Zwischen SOGMI und SWALM nur verfügbar für Flüge nach EDDE.
T 202 Δ LASGA N 50 21 38 O 011 13 41 Δ TABAT N 50 32 41 O 011 34 29 Δ ALOSO N 50 40 38 O 011 43 03 Δ GOLAT N 50 54 53 O 011 58 33 Δ SULED N 51 09 33 O 012 14 43 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53	050,1 034,4 214,7 034,4	17,3 9,6 17,3 17,9 19,9	FL 660 7000ft MSL FL 660 5000ft MSL	↓ ↓ ↑ ↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB, EDAC, EDDP und Abflüge von EDAC.

T 203 Δ BESIP N 50 56 07 O 013 29 07 Δ OSKAN N 51 25 39 O 013 40 29 Δ AKUDI N 51 33 54 O 013 43 42	O13,5	30,4 8,5	FL 660 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB und für Flüge mit Y-Flugplan.
T 204 Δ Hermsdorf DVOR/DME (HDO) N 50 55 41 O 014 22 08 Δ LOBMA N 51 07 11 O 014 33 35 Δ ABLOX N 51 22 51 O 014 31 12 Δ NUKRO N 52 02 51 O 014 24 59	O32,1 354,6	13,6 15,8 40,2	FL 660 5000ft MSL FL 660 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB und für Flüge mit Y-Flugplan.
T 205 Δ GOVEN (FIR BDRY) N 52 03 30 O 014 45 20 Δ NUKRO N 52 02 51 O 014 24 59	267,2	12,6	FL 280 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB und für Flüge mit Y-Flugplan.
T 220 Δ Lichtenau NDB (LAU) N 51 12 15 N 009 41 27 Δ MADET N 51 01 38 O 010 07 23 Δ ROBEL N 50 53 51 O 010 26 06	123,2	19,5 14,2	FL 240 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDE und Flüge mit Y-Flugplan.
T 222 Δ RELKO N 51 04 09 O 011 30 44 Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	235,9	12,6	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach EDDE und Flüge mit Y-Flugplan.
T 223 Δ TABAT N 50 32 41 O 011 34 29 Δ MAGDA N 50 51 34 O 011 18 48 Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	332,3	21,4 6,2	FL 280 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge - nach EDDE, - Abflüge von EDQM, - Flüge mit Y-Flugplan.
T 230 Δ LASTO N 51 04 55 O 010 58 19 Δ Gotem DVOR/DME (GOT) N 51 20 35 O 011 35 51	056,2	28,3	FL 280 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach EDDP.

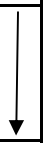
T 231 Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54 Δ Gotem DVOR/DME (GOT) N 51 20 35 O 011 35 51	94,7	25,1	FL280 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach EDDP.
T 281 Δ BIGGE N 51 19 32 O 008 25 58 Δ Hamm DVOR/DME (HMM) N 51 51 25 O 007 42 30 Δ AMSAN N 52 09 01 O 007 06 41 NORKU (UIR BDRY) N 52 12 56 O 006 58 35	319,9 308,8	41,9 28,3 6,3	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Nur für Flüge nach EHAM.
T 283 Δ Nörvenich VORTAC (NOR) N 50 50 26 O 006 41 39 Δ BIBOS N 50 56 56 O 007 12 31	O71,4	20,6	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDLP.
T 284 Δ DEPOK N 50 42 45 O 006 51 44 Δ BIBOS N 50 56 56 O 007 12 31	O42,7	19,4	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDLP.
T 299 Δ PENET N 54 06 01 O 013 43 44 Δ ADUKI N 54 19 32 O 013 21 37 Δ PEROM N 54 27 35 O 013 08 16 Δ TITEL N 54 31 04 O 013 02 26 Δ RAMUX N 54 42 36 O 012 43 01 Δ KOSEB (FIR BDRY) N 54 46 48 O 012 35 52	316,3	18,8 11,2 4,9 16,1 5,9	FL 660 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EKCH.

T 503 BISTA N 55 12 12 O 012 07 23 GIMRU (FIR BDRY) N 54 33 36 O 011 18 49 Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) N 54 18 20 O 011 00 19	216,2	47,8			Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC
		18,7	FL 240 4000ft MSL	↓	
T 504 Δ KOPEX N 54 58 13 O 011 28 04 Δ LOMPU (FIR BDRY) N 54 35 32 O 011 12 10 Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) N 54 18 20 O 011 00 19	202,2	24,5			Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Maastricht UAC
		18,6	FL 660 5000ft MSL	↓	
T 700 Δ STAUB N 48 47 09 O 012 39 29 Δ Eggenfelden NDB (EGG) N 48 23 49 O 012 44 59 Δ KIRDI N 48 12 28 O 012 49 18 Δ BADIT N 48 09 52 O 012 50 04 Salzburg VOR/DME (SBG) N 48 00 09 O 012 53 34	171,1	23,6	FL 660 5000ft MSL	↓ ↑ 4.	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Flüge nach LOWS, EDME, Abflüge aus EDMM und Luftfahrzeuge, die aufgrund ihrer Leistungsdaten nicht in 15000ft MSL oder höher fliegen können. 3. Zwischen SBG und EGG in Richtung Norden nur für Flüge zu Zielen innerhalb EDMM bis MAX FL120. 4. Zwischen EGG und STAUB in nördliche Richtung nur für Flüge nach EDMS und Abflüge von EDME.
	166,3	11,7			
		2,7		↓ ↑ 3.	
		10,0			
	346,4				
T 701 Δ CHIEM N 47 49 31 O 012 27 21 Δ Salzburg VOR/DME (SBG) N 48 00 09 O 012 53 34	058,8	20,6	FL 660 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach LOWW, LZIB.
T 702 Δ Walda DVOR/DME (WLD) N 48 34 46 O 011 07 46 Δ SITKU N 48 30 31 O 011 25 45 Δ MEBEK N 48 13 55 O 0012 33 56 Δ BADIT N 48 09 52 O 012 50 04	109,4	12,7	FL 660 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Flüge nach LOWS.
		48,4			
		11,5			

T 703 Δ RELKO N 51 04 09 O 011 30 44					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, München ACC/ UAC 2. Nur für Flüge nach EDDM, EDMA, EDMO, LOWS, LOWL und Flüge mit Y-Flugplan. 3. Ab ARBER nur für Flüge nach LOWL und Flüge mit Y-Flugplan. 4. Zwischen RELKO und ETIMA für Abflüge von EDDT, EDDI und EDDB nicht verfügbar. Für diese Flüge ist (U)P31 im Flugplan anzugeben.
	161,6	24,8	FL 660 5000ft MSL	↓	
Δ ALOSO N 50 40 38 O 011 43 03		13,4			
Δ SODRO N 50 27 53 O 011 49 38		13,2			
Δ URONA N 50 15 15 O 011 55 57		11,7			
Δ ABERU N 50 04 10 O 012 01 43	151,1	5,5			
Δ RONIG N 49 59 21 O 012 05 50		5,5	FL 660 7000ft MSL		
Δ TIPAM N 49 54 35 O 012 09 54		12,8			
Δ ARMUT N 49 43 21 O 012 19 24	137,3	22,2			
Δ ELSAL N 49 27 03 O 012 42 26		5,0			
Δ LEKMI N 49 23 21 O 012 47 36	133,7	13,2			
Δ ARBER N 49 14 13 O 013 02 14		7,3			
Δ ETIMA N 49 09 06 O 013 10 07	134,9	20,3			
Δ BEPAS N 48 54 45 O 013 31 55		11,1	FL 660 8000ft MSL		
Δ PASAU N 48 46 51 O 013 43 47	142,6	26,3			
Freistadt DVOR/DME (FRE) N 48 25 54 O 014 07 47					
T 710 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach LFST, LFGA und LFSB.
	260,3	41,0	FL 240 6000ft MSL	↓	
Δ HERBI N 48 29 27 O 008 14 37	241,7	16,5			
Δ DENEL N 48 21 55 O 007 53 03					
T 711 Δ LOKTA N 48 10 00 O 009 10 58					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach LFST, LFGA oder Abflüge von EDTL und EDTD.
	354,8	4,8			
Δ LEBSO N 48 14 44 O 009 10 20	270,4	40,8	FL 220 6000ft MSL	↓	
Δ MOPAN N 48 14 47 O 008 09 16	304,3	13,1			
Δ DENEL N 48 21 55 O 007 53 03		7,2			
Δ LUPEN N 48 26 06 O 007 44 01					
T 712 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDTL und EDSB.
	240,1	28,3	FL 220 6000ft MSL	↓	
Δ Sulz DVOR (SUL) N 48 22 54 O 008 38 41					

T 713 Δ LOKTA N 48 10 00 O 009 10 58 Δ LEBSO N 48 14 44 O 009 10 20 Δ Sulz DVOR (SUL) N 48 22 54 O 008 38 41					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2.Nur für Flüge nach EDTL und EDSB sowie Luftfahrzeuge mit Y-Flugplan.
	354,8	4,8	FL 220 6000ft MSL	↓	
	291,3	22,6			
T 715 Δ SUNEG N 49 11 55 O 008 51 51 Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) N 48 59 35 O 008 35 03 Δ PABLA N 48 47 19 O 008 21 07 Δ DENEL N 48 21 55 O 007 53 03 Δ LIPKA N 48 08 43 O 007 50 48 Δ SEDOR N 47 54 02 O 007 48 13					1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach LFSB, LFST, LFGA, LFSC, EDTD, EDTO, EDTF. 3. Zwischen KRH und SEDOR nur verfügbar für Flüge nach LFSB, LFST, LFGA, LFSC. 4. Zwischen PABLA und DENEL auch verfügbar für Abflüge von ETAR, ETOR und EDFM.
	221,9	16,6	FL 660 FL 250	↓	
	216,9	15,3			
		31,4	FL 660 6000ft MSL		
	186,6	13,3			
		14,8			
T 721 Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01 Δ OMOGI N 49 39 21 O 008 59 21 Δ SUNEG N 49 11 55 O 008 51 51 Δ LAMGO N 48 53 09 O 008 46 45 Δ Sulz DVOR (SUL) N 48 22 54 O 008 38 41 Δ IBINI N 48 10 09 O 008 34 51 Δ RILAX N 47 56 34 O 008 30 49 Δ EDUMI N 47 45 41 O 008 27 31 Δ Trasadingen DVOR/DME (TRA) N 47 41 22 O 008 26 13					1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach LSZH, LSZR, LSMD, EDNY, LFSB, EDTD, EDTL, EDTO, EDTF. 3. Weiterflug ab SUL nur für Flüge nach LSZH und LSMD.
	163,0	25,2		↓	
	190,1	27,9	FL 660 FL 250		
		19,1			
		30,7			
	191,4	13,0	FL 250 6000ft MSL		
		13,9			
		11,1			
		4,4			
T 722 Δ NEKOM N 49 20 12 O 008 43 58 Δ LAMGO N 48 53 09 O 008 46 45					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach LSZH, LSMD, LSZR und EDNY in FL150 oder darüber. 3. Für Flüge unterhalb FL150 ist N850-NATOR im Flugplan anzugeben.
	176,1	27,1	FL 230 5000ft MSL (FL150)	↓	
T 723 Δ NATOR N 48 10 12 O 008 19 17 Δ RILAX N 47 56 34 O 008 30 49					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach LSZH und LSMD.
	150,4	15,7	FL 230 6000ft MSL	↓	

T 724 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33 Δ SOLGO N 48 18 42 O 008 55 03 Δ EMKIL N 48 10 27 O 008 45 53 Δ RILAX N 47 56 34 O 008 30 49	216,7	22,9 10,2 17,2	FL 250 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach LSZH, LSZR, LSMD, EDTD und EDNY. 3. Ab EMKIL nur für Flüge nach LSZH und LSMD; für Flüge nach EDNY und LSZR ist EMKIL-T732-USETI im Flugplan anzugeben.
T 726 Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54 Δ ROBEL N 50 53 51 O 010 26 06 Δ Hammelburg NDB (HAB) N 50 05 35 O 009 46 53 Δ RALIB N 49 26 47 O 009 42 56 Δ ELMID N 48 49 59 O 009 39 18 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33	213,1 207,7 183,8 230,8	34,5 54,4 38,9 36,9 20,3	FL 660 FL 260 FL 660 FL 250	↓ ↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach LSZH, LSZR, LSMD, LFSB, LFSC, EDNY, EDDS, EDSB, EDTL, EDMA, EDMO, ETSI, ETSN, LFST und LFGA. 3. Ab HAB nicht verfügbar für Flüge nach EDDS, EDSB, EDMA, EDMO, ETSI und ETSN. 4. Zwischen HAB und TGO: CDR1 FL270-FL320, FL360-FL460 Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
T 732 Δ Sulz DVOR (SUL) N 48 22 54 O 008 38 41 Δ EMKIL N 48 10 27 O 008 45 53 Δ USETI N 48 03 22 O 008 50 10 Δ NEDOV N 47 59 35 O 008 56 56 Δ GARMO N 47 47 35 O 009 18 01 Δ NEGRA N 47 43 20 O 009 25 38	158,5 129,8	13,4 7,6 5,9 18,6 6,7	FL 230 7000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDNY und LSZR.
T 733 Δ NATOR N 48 10 12 O 008 19 17 Δ USETI N 48 03 22 O 008 50 10	108,1	21,8	FL 230 7000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDNY und LSZR.
T 734 Δ Trasadingen DVOR/DME (TRA) N 47 41 22 O 008 26 13 Δ SONGI N 47 46 40 O 008 43 55 Δ GARMO N 47 47 35 O 009 18 01	O66,O O87,5	13,1 23,O	FL 230 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDNY und LSZR.

T 800 Δ KEMAD N 51 07 25 O 009 40 30 Δ MEGEL N 52 14 20 O 009 27 04 Δ TIMEN N 52 37 56 O 009 21 32	353,0 351,9	67,5 23,9	FL 660 FL250		Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
T 801 Δ MEGEL N 52 14 20 O 009 27 04 Δ Nienburg VOR (NIE) N 52 37 33 O 009 22 19 Δ VERED N 52 53 41 O 009 12 38	352,9 340,O	23,4 17,2	FL 240 5000ft MSL FL240 4000ft MSL		Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC
T 803 Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54 Δ BOKSO N 51 47 48 O 010 39 32 Δ GITEX N 52 00 00 O 010 31 26 Δ BADAT N 52 18 19 O 010 19 07 Δ Celle NDB (CEL) N 52 35 23 O 010 01 46	337,9 328,3	27,1 13,2 19,8 20,1	FL 240 7000ft MSL FL 240 4000ft MSL		Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC
T 804 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53 Δ LORBO N 51 41 22 O 012 12 18 Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40 Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43	320,6 301,4	20,2 23,9 43,O	FL 280 5000 ft MSL FL 240 5000 ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge zu Zielen innerhalb EDWW und nach EDBM.
T 820 Δ BASUM N 52 46 19 O 008 47 19 Δ PIXUR N 52 57 49 O 008 47 14	359,8	11,5	FL 240 4000ft MSL		Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC
T 840 Δ MODAU N 49 48 54 O 008 48 43 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) N 50 03 14 O 008 38 14 Δ TABUM N 50 17 27 O 008 24 18 Δ DILUG N 50 26 26 O 008 15 53 Δ ROSBA N 50 47 01 O 007 54 29	334,8 327,9 329,1	15,9 16,8 10,5 24,7	FL 240 5000 ft MSL FL 240 6000 ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDK, EDGS.

T 841 Δ SONEB (FIR BDRY) N 52 01 25 O 006 45 51 Δ Dortmund DVOR/DME(DOM) N 51 42 34 O 007 35 14 Δ Germinghausen DVOR/DME(GMH) N 51 10 14 O 007 53 31	121,3 160,4	36,0 34,3	FL 240 6000ft MSL FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Flüge nach ETUO sind von DOM nach SONOR N 514325 O 0083426 (R090-37 DME DOM, R303-24 DME WRB; MNM 4000ft MSL) fortzusetzen.
T 850 Δ LOHRE N 50 04 01 O 009 29 11 Δ TEKTU N 50 20 34 O 009 08 11 Δ SOGMI N 50 31 39 O 008 53 57 Δ ARPEG N 51 01 00 O 008 18 23 Δ ARDUL N 51 08 06 O 008 09 11 Δ MOHNE N 51 24 04 O 008 02 07 Δ Barmen DVORTAC (BAM) N 51 19 40 O 007 10 37 Δ Lima NDB (LMA) N 51 22 15 O 006 23 42	321,O 322,6 321,1 344,5 262,6 275,3	21,4 14,3 37,O 9,2 16,6 32,6 29,5	FL 660 FL 250 FL 660 FL 240 FL 250 6000 ft MSL FL 240 5000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Maastricht UAC, Langen ACC 2. Nur verfügbar für Flüge nach EDDL, EDDG, EDLN, EDLW, EDLV und Flüge mit Y-Flugplan. 3. Ab MOHNE nur für Flüge nach EDLV und EHEH. 4. Übergang zur B5 nur für Flüge nach EDLW.
T 852 Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44 Δ ARNIX N 50 31 44 O 009 33 42 Δ AMETU N 50 49 59 O 008 57 52 Δ EKSAK N 51 01 01 O 008 35 46 Δ MOHNE N 51 24 04 O 008 02 07	301,7 308,9 317,7	52,5 29,2 17,8 31,3	FL 660 FL 250 FL 250 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDL, EDDG, EDLN, EDLE, EDLM, EDLW, EDLV und mit Y-Flugplan. 3. Nicht verfügbar für Abflüge von EDDN.
T 853 ARCKY N 50 17 57 O 006 07 56 IBESA (FIR BDRY) N 50 29 O 006 20 Δ Nörvenich VORTAC (NOR) N 50 50 26 O 006 41 39 Δ ELDAR N 51 01 23 O 006 40 46 Δ DEXON N 51 16 58 O 006 39 29 Δ Lima NDB (LMA) N 51 22 15 O 006 23 42	033,2 357,1 298,2	13,5 25,5 11,O 15,6 11,2	FL 660 5000ft MSL (FL 190) FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge in den Bereich EDLL. 3. Ab NOR nur für Flüge nach EDDL und EDLV. 4. Ab DEXON nur für Flüge nach EDLV. 5. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDG, EDLW, EDLP, für die FL245 und darüber beantragt wurde. Für diese Flüge ist DIK - (U)T856 im Flugplan anzugeben.
T 855 Δ RUDEL N 51 15 22 O 006 46 47 Δ AGENI N 50 45 00 O 006 02 00 BATTY N 50 38 57 O 005 50 56	223,2 229,4	41,5 9,3	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EB**..**, Paris TMA (beantragte Flughöhe FL180 oder darunter), ELLX (Reiseflughöhe FL180 und darunter).

T 856 Diekirch DVOR/DME (DIK) N 49 51 41 O 006 07 47 ADUSU (UIR Boundary) N 49 57 22 O 006 11 46 Δ BENAK N 50 20 34 O 006 28 33 Δ GEBSO N 50 32 58 O 006 41 27 Δ DEPOK N 50 42 45 O 006 51 44 Δ NOSTU N 50 59 24 O 006 50 27 Δ DEXON N 51 16 58 O 006 39 29	O24,7 O33,5 357,2 338,6	6,2 25,6 14,9 11,8 16,7 18,9	FL 660 FL 250 FL 660 5000ft MSL FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Maastricht UAC 2. Nur für Flüge nach EDDF, EDFE, ETOU, ETID, ETAR und zu Zielen innerhalb EDLL ausgenommen EDDK, EDKB, EDLN, EDGS, ETNG, EDDL, EDLV.
T 857 Sprimont DVOR (SPI) N 50 30 53 O 005 37 24 Δ KOGES (FIR Boundary) N 50 34 12 O 006 12 02 Δ Nörvenich VORTAC (NOR) N 50 50 26 O 006 41 39	O81,2 O49,O	22,3 24,9	FL 240 5000ft MSL (FL 180)	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur zu Zielen innerhalb EDLL ausgenommen EDLN.
T 880 Δ ESAMA N 50 20 28 O 008 51 35 Δ ROLIS N 50 26 06 O 007 49 31 Δ SULOB N 50 27 15 O 007 36 05 Δ RASOK N 50 29 19 O 007 10 46 Δ GEBSO N 50 32 58 O 006 41 27 ASDAK (FIR BDRY) N 50 36 08 O 006 15 07 BATTY N 50 38 57 O 005 50 56	278,5 281,2	40,1 8,7 16,3 19,1 17,1 15,7	FL 660 FL 250 FL 240 FL 200	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR und EHVK.
T 881 Δ RIDSU N 49 44 56 O 008 28 48 Δ ROLIS N 50 26 06 O 007 49 31	328,7	48,4	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR und EHVK.
T 890 Δ KELUX N 50 04 36 O 007 02 33 Δ RUDOT N 49 59 36 O 006 54 16 Δ VETIL N 49 45 56 O 006 31 57	226,8	7,3 19,9	FL 240 6000ft MSL 3.) FL 100 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach ELLX. 3. Zwischen RUDOT und VETIL FL100 CDR1 ganztägig.

UL 12 Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59 OTSIS N 47 06 03 O 010 50 44					Bezirkskontrollstelle: München UAC
	332,8	43,7	FL 660 FL 250	↑	
UL 87 GOLAB N 53 50 00 O 014 44 40 Δ PESEL (UIR BDRY) N 53 30 28 O 014 19 33 Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40 Δ GUDOP N 53 01 47 O 013 10 15 Δ PODUS N 52 57 33 O 012 49 50 Δ RUPIR N 52 49 05 O 012 41 25 Δ SOBLU N 52 23 32 O 012 16 22 Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40					1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Zwischen RAKIT und MAG nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETID, ETOU in FL290 oder darüber. Für diese Flüge ist RAKIT-T173-GED im Flugplan anzugeben. 3. Zwischen PODUS und MAG nicht verfügbar für Flüge nach EDVE, EDDP, EDAC. 4. Zum Streckenverlauf ab PESEL siehe AIP Polen.
	217,5	24,6			
		24,8		↓	
	251,8	28,2		↑ ↓	
	O70,9	13,O	FL 660 FL 250		
	211,1	9,9		↓	
		29,8			
	216,7	29,7			
UL 126 Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) N 54 18 20 O 011 00 19 Δ SEBER N 53 58 45 O 010 17 19 Δ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42 Δ ESTAD N 53 31 31 O 009 33 53 Δ TIMEN N 52 37 56 O 009 21 32 Δ ROBEG N 52 14 01 O 009 16 11 Δ LARBU N 51 53 08 O 009 11 35 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39 Δ MASEK N 50 43 45 O 009 35 54 Δ Hammelburg NDB (HAB) N 50 05 35 O 009 46 53 Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49 Δ DINKU N 49 14 10 O 010 22 59					1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Karlsruhe UAC 2. Zwischen WRB und DINKU nicht verfügbar für Flüge in den Bereich EDMM, nach EDNY, LFSB, LSMD, LSZR, LSZH, LOWI und LOWS. 3. Zwischen HAB und DINKU CDR 1: FL270 - FL320, FL360 - FL460; Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
	232,5	32,O		↓	
		31,5			
	188,O	7,8		↓ ↑	
		54,2			
		24,2			
		21,1	FL 660 FL 250		
		23,O			
	O07,6				
	158,2	50,1		↓	
	169,5	38,9			
	164,O	23,5			
	149,3	33,6			

UL 132 Δ Maisach DVOR/DME (MAH) N 48 15 48 O 011 18 43					1. Bezirkskontrollstellen: München UAC, Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Ab ABKIS nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB. Für diese Flüge ist ABKIS - Q240 - BESIP - T203 im Flugplan anzugeben. 3. Zur Streckenführung ab BODLA siehe AIP Polen. 4. Zur Streckenführung zwischen AGNAV und KILNU siehe AIP Tschechien. 5. CDR 1: - zwischen MAH und RUDNO FL360-FL470; - zwischen MAH und MAMOR FL270-FL320. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
Δ MAMOR N 48 53 09 O 012 13 20	43,8	52,1	FL 660 FL 250	↓	
Δ RUDNO N 49 20 09 O 012 32 29	24,8	29,8			
Δ AGNAV N 49 34 05 O 012 36 52	11,6	14,2			
Δ KILNU N 50 28 37 O 012 54 42		55,8			
Δ ABKIS N 50 37 47 O 013 03 26	O31,2	10,7	FL 660 FL 250	↓	
Δ EKPEK N 50 57 52 O 013 19 17	O26,5	22,5			
Δ RIVSA N 51 06 31 O 013 22 00	O11,2	8,8			
Δ OGSEN N 51 30 04 O 013 29 31		24,O			
Δ DOBUR N 51 43 36 O 013 33 53		13,8			
Δ PEPOL N 52 07 49 O 013 41 50		24,7			
Δ SONUD N 52 16 17 O 013 44 39		8,7			
Δ ANEBO N 52 32 56 O 013 50 14		17,O			
Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42		22,4			
Δ BODLA (UIR Boundary) N 53 16 33 O 014 24 36	O36,6	27,1		↓	
GOLAB N 53 50 00 O 014 44 40	O19,5	35,6			
UL 171 Δ SEBER N 53 58 45 O 010 17 19					Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18	189,6	17,9	FL 660 FL 250	↓	
Δ TIMEN N 52 37 56 O 009 21 32	O25,4	70,3		↑	
UL 173 Δ Salzburg VOR/DME (SBG) N 48 00 09 O 012 53 34					1. Bezirkskontrollstelle: München UAC 2. In nordwestliche Richtung nur für Flüge nach EDDS, EDTY, EDSB und zu Zielen innerhalb EDMM ausgenommen nach EDDM. 3. Von MUN nach SBG nur für Ab-flüge aus EDMM nach LOWS. 4. Kein Übergang zur (U)M726 möglich. 5. Zwischen MUN und MAH CDR 1: FL270 - FL320. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
Δ TITIG N 48 03 32 O 012 33 34	284,3	13,9		↑ ↓	
Δ München VOR/DME (MUN) N 48 10 49 O 011 48 58		30,8	FL 660 FL 250		
Δ Maisach DVOR/DME (MAH) N 48 15 48 O 011 18 43	103,5 284,O	20,8		↓	
UL 174 Δ KIRDI N 48 12 28 O 012 49 18					Bezirkskontrollstelle: München UAC
VELOM N 48 13 16 O 013 29 58	O88,1	27,2	FL 660 FL 250	↓	

UL 175 Δ LAMSI N 48 39 12 O 013 35 00 RINIG N 48 30 10 O 015 11 42	O97,4	64,8	FL 660 FL 250	↓	Bezirkskontrollstelle: München UAC
UL 190 Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18 Δ AGATI N 52 54 42 O 010 01 44 Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01 Δ Lichtenau NDB (LAU) N 51 12 15 O 009 41 27 Δ KEMAD N 51 07 25 O 009 40 30	187,8 O07,6 186,6 O06,4 187,1 O07,1	46,9 40,1 63,3 4,9	FL 660 FL 250	↓ ↑	Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Karlsruhe UAC
UL 602 Δ DONAD N 50 04 51 O 013 00 00 Δ VARIK N 50 17 28 O 012 22 52 Δ PEROX N 50 20 41 O 012 11 58 Δ SODRO N 50 27 53 O 011 49 38 Δ TABAT N 50 32 41 O 011 34 29 Δ BAMKI N 50 43 05 O 011 01 13 Δ TAMEB N 50 48 28 O 010 43 48 Δ ROBEL N 50 53 51 O 010 26 06 Δ KEMAD N 51 07 25 O 009 40 30 Δ Hamm DVOR/DME (HMM) N 51 51 25 O 007 42 30 RELBI (UIR BDRY) N 52 07 06 O 006 48 49 Rekken VOR/DME (RKN) N 52 08 00 O 006 45 50	297,5 301,6 295,7	27,0 7,7 16,0 10,8 23,6 12,3 12,4 31,8 85,9 36,8 2,0	FL 660 FL 250 FL 660 FL 320 FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Ab VARIK nicht verfügbar für Flüge zu Zielen innerhalb EDLL und EDWW. 3. Ab HMM nicht verfügbar für Flüge nach EHAM.

UL 603

DIDAM N 52 02 03 O 006 19 37					1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Karlsruhe UAC, München UAC 2. Ab TEBRO nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFE, ETOU und EDDK. 3. Zwischen ESATI und MUN CDR 1: FL270 - FL320, FL360 - FL470; Ausweichstrecke: wird von ATC zugewiesen. 4. Ab TESGA nicht verfügbar für Flüge nach - EDFM, ETOR, EDSB, EDDS, LFST, LFGA, LFSC - EDDR, EDRZ - LOWI und in den Bereich EDMM - EDTF, EDTL, EDTO, EDTD, EDNY, LSZR, LSZH, LSMD und LFSB - EDDN, EDQD, EDQM, EDTY. 5. Bis DETEV nicht verfügbar für Abflüge von EDDL. 6. Ab ESATI nicht verfügber für Flüge nach LOWS.
	130,9	12,8			
Δ TEBRO (UIR BDRY) N 51 53 39 O 006 35 16		24,2			
Δ KOMOT N 51 37 43 O 007 04 27		41,3	FL 660 FL250 (FL 270)		
Δ Germinghausen DVOR/DME (GMH) N 51 10 14 O 007 53 31	147,3	51,6			
Δ TESGA N 50 26 42 O 008 37 08	136,O	31,8			
Δ ESATI N 50 03 47 O 009 11 24		19,8			
Δ DETEV N 49 49 25 O 009 32 31		48,2			
Δ DINKU N 49 14 10 O 010 22 59	135,7	11,7			
Δ AKANU N 49 05 47 O 010 35 26		43,4	FL 660 FL250		
Δ TEGBA N 48 34 31 O 011 21 00	141,7	30,2			
Δ München VOR/DME (MUN) N 48 10 49 O 011 48 58	129,3	10,3			
Δ LAKOL N 48 04 16 O 012 00 53		12,1			
Δ ROTIN 47 56 34 N 12 14 47 O		11,0			
Δ CHIEM N 47 49 31 O 012 27 21		12,7			
Δ UNKEN (UIR BDRY) N 47 41 25 O 012 41 49		33,7			
OBEDI N 47 19 40 O 013 19 47					

UL 604

Linz VOR/DME (LNZ)
N 48 13 47 O 014 06 11

321,0

23,1

Δ PABSA
N 48 31 42 O 013 44 17

9,7

Δ LAMSI
N 48 39 12 O 013 35 00

19,8

Δ LALIN
N 48 54 27 O 013 15 58

140,3

312,3

38,4

Δ RUDNO
N 49 20 09 O 012 32 29

131,7

290,0

41,3

Δ MOOCE
N 49 33 59 O 011 32 48

109,2

314,2

7,6

Δ EKSOS
N 49 39 15 O 011 24 27

9,9

Δ ANELA
N 49 46 08 O 011 13 29

9,6

Δ BAMAS
N 49 52 48 O 011 02 45

17,0

Δ SULUS
N 50 04 31 O 010 43 44

FL 660
FL 250

13,0

Δ GORKO
N 50 13 28 O 010 29 02

27,8

Δ DEMAB
N 50 32 28 O 009 57 21

309,8

17,7

Δ MASEK
N 50 43 45 O 009 35 54

29,0

Δ EDEGA
N 51 02 05 O 009 00 28

27,9

Δ BIGGE
N 51 19 32 O 008 25 58

308,9

76,9

Δ RELBI (UIR BDRY)
N 52 07 06 O 006 48 49

1. Bezirkskontrollstellen: München UAC, Karlsruhe UAC, Maastricht UAC
2. Zwischen MOOCE und LNZ in südliche Richtung nur für Abflüge von EDDN, EDQ. und aus EDMM.
3. Ab SULUS ist für Flüge nach EDDL, EDDG, EDLN T852 im Flugplan anzugeben.
4. Für Flüge nach EDLW, EDLA, EDKZ ist DEMAB-L604 im Flugplan anzugeben.
5. Zwischen RUDNO und MOOCE nicht verfügbar für Abflüge von EDDM.
6. Für Flüge nach EDLP, EDLI, EDVK und ETUO ist DEMAB-L604-FUL-G5-LAU im Flugplan anzugeben.
7. Zwischen MASEK und SULUS in südliche Richtung nur für Abflüge von EDVK, EDLI, EDLP und ETUO.
8. Bei SULUS ist der Übergang zur UL984 in westliche Richtung nicht möglich, ausgenommen sind Abflüge von EDDM.
9. Ab SULUS nicht verfügbar für Flüge nach EDDK, EDGS. Für diese Flüge ist SULUS-L984-FFM-T840 im Flugplan anzugeben.
10. Zwischen BAMAS und DEMAB nicht verfügbar für Abflüge von EDDN.

UL 605

Δ RIDAR
N 48 35 18 O 010 48 10

O92,3

13,O

Δ Walda DVOR/DME (WLD)
N 48 34 46 O 011 07 46

O91,5

8,8

Δ TEGBA
N 48 34 31 O 011 21 00

9,9

Δ Mike NDB (MIQ)
N 48 34 13 O 011 35 51

FL 660
FL 250

102,3

36,1

Δ VIBUG
N 48 26 19 O 012 28 51

11,O

Δ Eggenfelden NDB (EGG)
N 48 23 49 O 012 44 59

109,1

18,3

Δ ESEGA
N 48 17 47 O 013 10 53

13,5

VELOM
N 48 13 16 O 013 29 58

1. Bezirkskontrollstelle: München UAC
2. Bei WLD kein Übergang zur Q700 möglich.
3. Kein Übergang zur (U)L603 möglich.
4. In östliche Richtung nicht verfügbar für Abflüge von EDDM.
5. CDR 1:
- zwischen RIDAR und MIQ: FL270 - FL320;
- zwischen RIDAR und VIBUG: FL360 - FL470;
Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.

UL 607 Sprimont DVOR (SPI) N 50 30 53 O 005 37 24 PELIX N 50 29 49 O 005 45 45 MATUG (UIR BDRY) N 50 25 00 O 006 22 11 Δ AMASI N 50 14 25 O 007 36 22 Δ UBIDU N 50 04 24 O 007 54 23 Δ NONKO N 49 47 42 O 008 23 58 Δ RIDSU N 49 44 56 O 008 28 48 Δ ABUKA N 49 27 55 O 008 40 45 Δ SUNEG N 49 11 55 O 008 51 51 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33 Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59 ALGOI N 47 26 51 O 010 29 19	101,4 130,8 155,4 139,7 162,5	5,4 23,7 48,8 15,3 25,4 4,2 18,7 17,6 38,2 68,3 18,8	FL 660 FL 250 (FL 270) FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Karlsruhe UAC 2. Bei Position ALGOI kein Übergang zur UN871 möglich, ausgenommen für Abflüge von LFST nach LOWW. 3. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFE, ETOU, ETID, ETAR. 4. Ab MATUG nicht verfügbar für Flüge nach EDSB, ETOR, EDFM, EDFV, EDRY, EDDS. 5. Ab SUNEG nicht verfügbar für Flüge nach LSZH, LSZR, LSMD, EDTL, EDNY. Für diese Flüge ist SUNEG - T721 im Flugplan anzugeben. 6. Zwischen ABUKA und TGO CDR1 FL360 - FL460; Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
UL 608 ERKIR N 47 32 16 O 012 00 32 Δ KOGOL N 47 37 17 O 011 22 05 Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33 Δ SUNEG N 49 11 55 O 008 51 51 Δ ABUKA N 49 27 55 O 008 40 45 Δ RIDSU N 49 44 56 O 008 28 48 Δ NONKO N 49 47 42 O 008 23 58 Δ ADENU N 50 01 32 O 006 54 30 Δ LIRSU N 50 11 12 O 006 27 12 UIR Boundary N 50 18 22 O 006 17 55 BATTY N 50 38 57 O 005 50 56	281,1 320,5 336,O 311,4 284,O 299,O 320,4	26,5 42,0 68,3 38,2 17,6 18,7 4,2 59,5 20,1 9,3 26,9	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstellen: München UAC, Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach EHBK, EBLG, ELLX, LFJL, LFSF, EDFF. 3. Bei KOGOL kein Übergang zur (U)M726 möglich. 4. Ab RIDSU nicht verfügbar für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR, EHVK. Für diese Flüge ist RIDSU - T881 - ROLIS - T880 im Flugplan anzugeben. 5. Zwischen TGO und ABUKA CDR1 FL360–FL460; Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.

UL 610

Freistadt DVOR/DME (FRE) N 48 25 54 O 014 07 47	290,5				1. Bezirkskontrollstellen: München UAC, Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFM, EDDN, EDLV, EDDK, ETAR, ETOR, ETID und ETOU. 3. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDL. Ausnahme: zwischen LANGI und LOHRE verfügbar für Abflüge aus EDMM mit Ziel EDDL. 4. Bei ALB kein Übergang zur (U)M726 möglich. 5. Ab LANGI nicht verfügbar für Flüge nach EDDR, EDRZ, EDFH, EBLG, EHBK, LFSF, LFJL, LFSR, LFQA, LFQB, LFOK und ELLX. Für diese Flüge ist LANGI - Z104 - WUR im Flugplan anzugeben. 6. Ab ESAMA nicht verügbar für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR, EHVK. Für diese Flüge ist ESAMA - T880 im Flugplan anzugeben. 7. Zwischen STAUB und LOHRE CDR1: FL360 - FL470 Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen. 8. Zwischen ALB und LOHRE CDR1: FL270 - FL320 Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen. 9. Bei GONBA kein Übergang zur UZ39/N871 möglich. 10. Bei MAMOR kein Übergang zur (U)L132 möglich. 11. Zwischen LOHRE und MAKOB steht FL260 nicht zur Verfügung.
		16,8			
Δ PABSA N 48 31 42 O 013 44 17		9,9			
Δ RENKA N 48 35 05 O 013 30 19		18,2			
Δ GONBA N 48 41 16 O 013 04 33		17,6			
Δ STAUB N 48 47 09 O 012 39 29		18,3			
Δ MAMOR N 48 53 09 O 012 13 20	296,9	33,7			
Δ UNKUL N 49 08 14 O 011 27 35		10,5			
Δ Allersberg VOR/DME (ALB) N 49 12 52 O 011 13 17	313,6	23,9			
Δ LANGI N 49 29 19 O 010 46 43	305,1	27,9	FL 660 FL 250		
Δ VADRU N 49 45 17 O 010 11 31		33,2			
Δ LOHRE N 50 04 01 O 009 29 11	304,5	29,2			
Δ ESAMA N 50 20 28 O 008 51 35		11,2			
Δ TESGA N 50 26 42 O 008 37 08	278,9	39,5			
Δ MONAX N 50 32 30 O 007 35 58	276,2	23,2			
Δ MAKOB N 50 34 54 O 006 59 47		27,6			
LENDO (UIR BDRY) N 50 37 31 O 006 16 43		16,5			
BATTY N 50 38 57 O 005 50 56					

UL619 Δ Helgoland VORTAC (DHE) N 54 11 08 O 007 54 39 Δ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42 Δ AMLUH N 53 25 44 O 010 19 21 Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46 Δ PITEN N 52 59 24 O 011 48 41 Δ VIBIS N 52 58 31 O 012 20 19 Δ PODUS N 52 57 33 O 012 49 50 Δ RADEL N 52 56 58 O 013 06 19 Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42 ERGON (UIR BDRY) N 52 54 22 O 014 09 24 ALUKA N 52 53 57 O 014 18 24	117,4 298,8 117,2 298,7 105,4 285,7 092,5 274,4	67,8 29,3 50,1 10,0 19,1 17,9 10,0 31,2 7,1 5,5	FL 660 FL250		1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Maastricht UAC, Karlsruhe UAC 2. Während der Aktivierung von ED-R302 nicht verfügbar unterhalb FL370 zwischen DHE und LBE
UL 620 ARNEM N 52 05 47 O 006 04 36 SONEB (UIR BDRY) N 52 01 25 O 006 45 51 Δ SUVOX N 51 58 09 O 007 06 29 Δ Hamm DVOR/DME (HMM) N 51 51 25 O 007 42 30 Δ EXOBA N 51 46 02 O 008 19 37 Δ NOMKA N 51 26 52 O010 30 07 Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54 Δ OBADI N 51 19 26 O 011 16 20 Δ SONDU N 51 17 28 O 011 28 16 Δ SOPLA N 51 16 38 O 011 33 11 Δ NOTGO N 51 12 38 O 011 56 48 Δ SULED N 51 09 33 O 012 14 43 Δ TALEG N 51 05 34 O 012 37 11 Δ EKPEK N 50 57 52 O 013 19 17 Δ BESIP N 50 56 07 O 013 29 07 OMELO (UIR BDRY) N 50 49 25 O 014 04 31	099,5 104,2 106,6 103,0 102,4	25,8 13,2 23,3 23,7 83,6 16,6 13,2 7,7 3,2 15,4 11,7 14,7 27,7 6,5 23,4	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Zwischen SULED und BESIP FL250 - FL350 a) CDR 1: Jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. b) CDR 2: in der übrigen Zeit. Ausweichstrecke: UZ21 3. Der Übergang zur Q240 ist nicht möglich *) während der gesetzlichen Sommerzeit.

UL 725 Δ TULSI N 47 42 06 O 011 47 20 Δ CHIEM N 47 49 31 O 012 27 21 Δ MORED N 47 52 35 O 013 00 56					1. Bezirkskontrollstelle: München UAC 2. Zum weiteren Streckenverlauf siehe AIP Österreich.
	O74,4	28,O	FL 660 FL 250	↓	
	O82,1	22,8			
UL 850 Δ ADLET N 48 34 03 O 014 17 57 Δ PASAU N 48 46 51 O 013 43 47 Δ LALIN N 48 54 27 O 013 15 58					Bezirkskontrollstelle: München UAC
	299,7	26,O			
	292,7	19,9	FL 660 FL 250	↓	
UL851 BEGAR (UIR BDRY) N 47 54 30 O 007 35 00 UIR BDRY N 47 44 O 008 17 Trasadingen DVOR/DME (TRA) N 47 41 22 O 008 26 13					Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC
	110,5	30,2	FL 660 FL 200	↓	
		6,8			
UL 856 Salzburg DVOR/DME (SBG) N 48 00 09 O 012 53 34 Δ TRAUN N 47 58 29 O 012 35 15 Δ ROTIN N 47 56 34 O 012 14 47 Δ MANAL N 47 53 58 O 011 48 00 Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59 Δ NEGRA N 47 43 20 O 009 25 38 Δ AKABI (UIR BDRY) N 47 43 01 O 009 14 00					Bezirkskontrollstelle: München UAC
	262,4	12,4	FL 660 FL 250	↓	
		13,9			
		18,2			
		59,4			
	268,2	37,4			
		7,9			

UL980

Δ Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08	273,8				1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Maastricht UAC, Karlsruhe UAC 2. Steht ab AMSAN nicht für Flüge mit Ziel EHAM zur Verfügung. 3. Zwischen SUI und HLZ nicht verfügbar für Abflüge von / Flüge nach EDDV und EDVE. 4. Zwischen ETEBO und OSN nicht verfügbar für Abflüge aus EHAA.
		19,0			
Δ TUVAK N 52 23 59 O 014 04 15	O93,4 270,3				
		16,5			
Δ ADLIR N 52 24 01 O 013 37 19			FL 660 FL290		
		35,9			
Δ PENEK N 52 23 45 O 012 38 48					
		13,7			
Δ SOBLU N 52 23 32 O 012 16 22	O88,9 268,8				
		54,4			
Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43	O87,6 258,9				
		34,3			
Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01	O78,2 267,7				
		22,7			
Δ ROBEG N 52 14 01 O 009 16 11					
		36,4			
Δ Osnabrück DVOR (OSN) N 52 12 00 O 008 17 08			FL 660 FL 250		
		43,5			
Δ AMSAN N 52 09 01 O 007 06 41					
		8,8			
Δ ETEBO (UIR BDRY) N 52 08 18 O 006 52 31					
		4,1			
Rekken VOR (RKN) N 52 08 00 O 006 45 50	085,3				

UL 984

Δ NOSPA N 50 01 14 O 006 42 41	O87,7				1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC 2. Zwischen LOHRE und ADENU nicht verfügbar für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR, EHVK. 3. Ab BOMBI nicht verfügbar für Flüge nach EDDN, EDQD und EDQM. Für diese Flüge ist BOMBI-L984 im Flugplan anzugeben. 4. Zwischen KULOK und SULUS nicht verfügbar für Abflüge von LKPR, LKKB, LKVO. 5. Ab SULUS in westliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach EDDK. Für diese Flüge ist SULUS - L984 - T840 im Flugplan anzugeben. 6. Ab SULUS nicht verfügbar für Flüge nach LKPR, LKKB, LKPD, LKVO, LOWL, LOWS und in den Bereich EDMM. 7. Zwischen LOHRE und NOSPA nur verfügbar für einen Weiterflug auf UN857 oder für Abflüge von EDDN, EDQD, EDQM. 8. In westliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID, EDDL, EDDG, EDLE, EDLM, EDLN, EDLV. Für diese Flüge ist T170 im Flugplan anzugeben. 9. In westliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach ELLX, EHBK, EBLG, EDDR, EDRZ, EDFH, EDTL, EDSB, LFSF, LFJL, LFSR, LFQA, LFQB, LFOK ausgenommen Abflüge von LKPR, LKKB, LKVO. Für diese Flüge ist UZ160 im Flugplan anzugeben.
		7,6			
Δ ADENU N 50 01 32 O 006 54 30			FL 660 FL 250		
		8,9			
Δ OBIGA N 50 01 51 O 007 08 18					
		36,4			
Δ RUDUS N 50 02 51 O 008 04 42					
		21,6			
Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) N 50 03 14 O 008 38 14	269,2 O88,3				
		6,3	FL 660 FL 250 (FL 270)		
Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01					
		15,1			
Δ ESATI N 50 03 47 O 009 11 24					
		11,5			
Δ LOHRE N 50 04 01 O 009 29 11					
		32,3			
Δ PIGMI N 50 04 26 O 010 19 23					
		15,7			
Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44			FL 660 FL 250		
		19,2			
Δ LONLI N 50 04 29 O 011 13 35					
		16,0			
Δ KULOK N 50 04 22 O 011 37 50					
		15,4			
Δ ABERU N 50 04 10 O 012 01 43					
		8,3			
UIR Boundary N 50 04 03 O 012 15 50					
		5,5			
Cheb VOR (OKG) N 50 03 55 O 012 24 21	271,2				

UL 986 Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40 Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40 Δ ROSNO N 51 56 11 O 012 12 12 Δ KOSIX N 51 53 58 O 012 27 22 Δ BOLBO N 51 47 41 O 013 09 04	102,2 282,2 284,O	35,6 36,7 15,6 9,7 26,6	FL 280 FL 250	↓ ↑ ↑	1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Zwischen MAG und DLE FL300 und darüber verfügbar für Abflüge von EDDB und EDDI. 3. Zwischen MAG und POVEL nicht verfügbar für Flüge nach EDDV. Für diese Flüge ist T804 im Flugplan anzugeben.
UM 149 Δ AMASI N 50 14 25 O 007 36 22 Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01 Δ DETEV N 49 49 25 O 009 32 31	103,O 115,7	47,4 32,0	FL 660 FL 250	↓	Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC
UM 150 Diekirch DVOR/DME (DIK) N 49 51 41 O 006 07 47 Δ PITES (UIR BDRY) N 49 43 43 O 006 31 10 Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) N 48 59 35 O 008 35 03 Δ LAMGO N 48 53 09 O 008 46 45 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33	117,5 129,8 310,3	17,1 92,3 10,O 24,9	FL 660 FL 250	↓ ↓ ↑	1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Karlsruhe UAC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach LFST und zu Zielen innerhalb Frankfurt FIR. 3. Zwischen PITES und KRH CDR1: Jedes Wochenende Freitag 1700 (1600*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. Während der übrigen Zeit ist die Strecke nicht verfügbar. 4. Kein Übergang zur UZ111 möglich. 5. Ab TGO nicht verfügbar für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR, EHVK. Für diese Flüge ist TGO - UL608 - RIDSU - T881 - ROLIS - T880 im Flugplan anzugeben. 6. Ab LAMGO nicht verfügbar für Flüge nach LSZH, LSZR, LSMD und EDNY. Für diese Flüge ist LAMGO - T721 im Flugplan anzugeben. *) während der gesetzlichen Sommerzeit

UM 170 Olno DVOR/DME (LNO) N 50 35 09 O 005 42 36 PODAT (UIR BDRY) N 50 41 45 O 006 08 11 Δ KENUM N 50 43 21 O 006 14 22 Δ Nörvenich VORTAC (NOR) N 50 50 26 O 006 41 39 Δ Barmen DVORTAC (BAM) N 51 19 40 O 007 10 38 Δ ABAMI N 51 25 30 O 007 16 50 Δ Dortmund DVOR/DME (DOM) N 51 42 34 O 007 35 14 Δ Osnabrück DVOR (OSN) N 52 12 00 O 008 17 08 Δ BASUM N 52 46 19 O 008 47 19 Δ STADE N 53 29 43 O 009 26 49 Δ Elbe (VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42	O67,4 248,2 O31,8 212,2 O33,7 214,O O41,1 221,6 O28,O 209,1	17,6 4,2 18,7 34,5 7,O 20,6 39,3 39,O 49,6 10,9	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Zwischen OSN und LBE FL290 - FL350 CDR 1: Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; CDR 2: Montag 0700 (0600*) – Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC. Ausweichstrecken: UL980, UL126 3. Zwischen PODAT und ABAMI nicht verfügbar für Flüge zu Zielen innerhalb / für Abflüge aus Brüssel FIR. 4. Zwischen NOR und LNO nicht verfügbar für Abflüge von EDDK. Für diese Flüge ist NOR-J906-NAVAK-UY283-LNO im Flugplan anzugeben. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
UM 602 Δ BINKA (UIR BDRY) N 53 45 34 O 014 16 32 Δ USEDU N 53 57 11 O 013 58 00 Δ PENET N 54 06 01 O 013 43 44 Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01 Δ SOTOT N 54 44 39 O 013 01 54 Δ BANKU N 54 47 45 O 012 56 07 SONAL (UIR BDRY) N 54 52 44 O 012 46 49	316,8 136,3 333,5 153,1 313,2 132,7	16,0 12,2 33,5 12,8 4,6 7,3	FL 660 FL250		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Ab PENET nicht verfügbar für Flüge nach EKCH. Für diese Flüge ist T299 im Flugplan anzugeben.

UM 615 Δ KENUM N 50 43 21 O 006 14 22 UIR Boundary N 50 38 O 006 12 IDOSA N 49 44 33 O 005 52 16 *)					Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
	193,7	5,6	FL 660 FL 250	↓	
		55,0			
UM 725 Δ SONAL (UIR BDRY) N 54 52 44 O 012 46 49 Δ BANKU N 54 47 45 O 012 56 07 Δ SOTOT N 54 44 39 O 013 01 54 Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01 Δ ADUKI N 54 19 32 O 013 21 37 Δ GEVNI N 53 45 43 O 013 28 53 Δ RITEV N 53 41 25 O 013 29 48 Δ RODEP N 53 27 55 O 013 32 39 Δ TELDO N 53 19 55 O 013 34 19 Δ GOLBO N 53 07 12 O 013 36 57 Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42 Δ GERGA N 52 36 09 O 014 01 41 Δ TUVAK N 52 23 59 O 014 04 15 Δ GORIG N 52 19 00 O 014 05 17 Δ BESKO N 52 14 44 O 014 06 11 Δ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28 Δ KOBUS N 51 30 48 O 014 15 09 Δ BUSIR N 51 07 15 O 014 19 51 Δ Hermsdorf DVOR/DME (HDO) N 50 55 41 O 014 22 08					1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Ab RODEP nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB. 3. Zwischen KOBUS und HDO nicht verfügbar für Flüge nach EDDC. Für diese Flüge ist KOBUS-Z715-GARKI(IAF) im Flugplan anzugeben. 4. Bei KOBUS ist der Übergang zur (U)Z220 nicht möglich.
	132,7	7,3		↓ ↑	
		4,6			
		12,8			
	313,2 172,6	16,6			
		34,1			
		4,3		↓	
		13,6			
		8,1			
		12,8			
	134,4	17,6			
	172,6	18,9		↓ ↑	
		12,3	FL 660 FL 250		
		5,O			
		4,3			
		21,O			
		23,3			
		23,8			
		11,7			
	352,9				

UM 726

MONAK N 54 56 44 O 012 18 49					1. Bezirkskontrollstellen: München UAC, Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Für Flüge nach EDDM und EDMO ist T101 im Flugplan anzugeben. 3. Ab MAH nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI und EDDB. Für diese Flüge ist (U)L132 im Flugplan anzugeben. 4. CDR 1: Zwischen KONIN und ALB FL270-FL320; zwischen KONIN und ANELA FL360-FL470 Ausweichstrecke: wird von ATC zugewiesen. 5. Zwischen NOBRI und NIKDA a) CDR1 ganztägig FL310-FL350 b) CDR1 FL250-FL300: jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC c) CDR2 während der übrigen Zeit Ausweichstrecke: BKD-UZ717-BATUX-UZ131-TORLO-UZ400-PENET-T299-MONAK. 6. Zwischen ROSOK und BKD in südliche Richtung nur für Abflüge von ETNL und EDBH. 7. Zwischen ERF und BKD nicht verfügbar für Abflüge von EDDN, EDQD, EDQC, EDQK, EDQM und ETIC. Für diese Flüge ist M726-NARUS-UN746-BATUX-UZ131-TORLO-UZ400-PENET-T299 im Flugplan anzugeben. *) während der gesetzlichen Sommerzeit Hinweis: Zur Streckenführung südlich INN siehe AIP Österreich oder Italien
		20,3			
NIKDA (UIR BDRY) N 54 36 31 O 012 17 08	002,8				
		25,1			
Δ ROSOK N 54 12 36 O 012 04 36	016,9				
	196,9	29,8			
Δ TAGOB N 53 44 05 O 011 49 59					
		20,7		6.	
Δ PABMI N 53 24 19 O 011 40 03					
		9,7			
Δ NOBRI N 53 15 05 O 011 35 27	O16,5 187,1				
		13,1			
Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	006,8				
		23,6			
Δ GARGU N 52 38 40 O 011 28 00					
		16,1			
Δ LEGDA N 52 22 40 O 011 24 47					
		19,4			
Δ EMBOX N 52 03 27 O 011 20 59					
		26,5			
Δ KENIG N 51 37 10 O 011 15 52	O06,8				
		40,2			
Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	O01,5		FL 660 FL 250		
		23,O			
Δ NARUS N 50 34 04 O 011 13 52					
		12,4			
Δ LASGA N 50 21 38 O 011 13 41	O00,5				
		17,2			
Δ LONLI N 50 04 29 O 011 13 35					
		18,4			
Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29					
		33,3			
Δ Allersberg VOR/DME (ALB) N 49 12 52 O 011 13 17					
		22,2			
Δ ERNAS N 48 50 41 O 011 13 10	O00,2				
		35,1			
Δ Maisach DVOR/DME (MAH) N 48 15 48 O 011 18 43	354,O				
		24,6			
Δ KONIN N 47 51 13 O 011 20 53					
		14,0			
Δ KOGOL N 47 37 17 O 011 22 05					
		23,6			
Innsbruck NDB (INN) N 47 13 48 O 011 24 07	356,7				

UM 736

SALLO (UIR BDRY) N 54 55 00 O 013 23 10	188,9	19,3	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, München UAC 2. Zwischen NONSA und VIBIS: CDR 1: ganztägig FL310 – FL350; CDR 1: FL250 – FL300 Freitag 1100 (1000*) – Montag 0700 (0600*) Uhr UTC CDR 2: FL250 – FL300 Montag 0700 (0600*) – Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC Ausweichstrecke: NONSA-UM725-RITEV-UZ130-PODUS-UL619-VIBIS. 3. Zwischen KULOK und VIBUG nicht verfügbar für Abflüge von EDDT, EDDI, EDDB. 4. Der Übergang zur T173 und (U)L856 ist nicht möglich. 5. Der Übergang zur (U)L605 ist nicht möglich ausgenommen für Flüge nach EDME. 6. Ab RELKO nicht verfügbar für Flüge nach EDDM, EDMA, EDMO, LOWS, LOWL. Für diese Flüge ist T703 im Flugplan anzugeben. 7. Ab RELKO nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID, EDFE, LKPR, LKKB und LKVO. 8. Ab MAG nicht verfügbar für Flüge nach EDDS. Für diese Flüge ist UZ20-BIRKA-T726 im Flugplan anzugeben. 9. Zwischen RDG und RUDNO in nördliche Richtung nur für Abflüge von EDMS. 10. Zwischen NONSA und MAG nicht verfügbar für Flüge nach EDDP, EDDC, EDAC.
Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01	199,7	53,9			
Δ LEGSA N 53 45 12 O 012 47 23		49,5			
Δ VIBIS N 52 58 31 O 012 20 19		9,3			
Δ UBAKA N 52 49 44 O 012 15 21		28,O			
Δ GALKU N 52 23 18 O 012 00 35		24,9			
Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40		13,1			
Δ ELTED N 51 47 24 O 011 40 31		25,O			
Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04	173,3	6,5			
Δ SONDU N 51 17 28 O 011 28 16		13,4			
Δ RELKO N 51 04 09 O 011 30 44	175,6	31,6			
Δ TABAT N 50 32 41 O 011 34 29		28,4			
Δ KULOK N 50 04 22 O 011 37 50	140,9	11,8			
Δ NOGRA N 49 55 14 O 011 49 18		16,4			
Δ AKOSI N 49 42 28 O 012 05 10		28,6			
Δ RUDNO N 49 20 09 O 012 32 29	181,9	17,8			*) während der gesetzlichen Sommerzeit
Δ Roding VORTAC (RDG) N 49 02 25 O 012 31 36	OO1,9 182,9	36,2			
Δ VIBUG N 48 26 19 O 012 28 51	220,4	28,9			Hinweis: Zur weiteren Streckenführung siehe AIP Österreich
Δ LAKOL N 48 04 16 O 012 00 53		13,5			
Δ MANAL N 47 53 58 O 011 48 00	182,2	11,9			
Δ TULSI N 47 42 06 O 011 47 20		20,6			
Δ BERAS N 47 21 34 O 011 46 10		14,7			
LIZUM N 47 06 54 O 011 45 22					

UM 748

Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46					1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Bei ESIKA ist der Übergang zur (U)Z20 nicht möglich. 3. Ab HDO in nördliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB. 4. Ab RENDO in nördliche Richtung nicht verfügbar für - Flüge nach EDVE, EDBM - Flüge nach EDDV in FL280 oder darunter. Für diese Flüge ist via Q230-TADUV-T804 im Flugplan anzugeben.
	151,3	20,5	FL 660 FL250	↓ ↑	
Δ GARMA N 52 44 07 O 011 48 58		6,8			
Δ SOGMA N 52 38 07 O 011 54 19	331,6 137,2	19,9			
Δ SOBLU N 52 23 32 O 012 16 22		21,8			
Δ ESIKA N 52 07 26 O 012 40 17		16,6			
Δ MOSEX N 51 55 09 O 012 58 15		10,O			
Δ BOLBO N 51 47 41 O 013 09 04		10,7			
Δ OLBIK N 51 39 45 O 013 20 28		18,9			
Δ OSKAN N 51 25 39 O 013 40 29		12,O			
Δ RENDO N 51 16 41 O 013 53 05		16,9			
Δ ESLOR N 51 03 57 O 014 10 46		11,O			
Δ Hermsdorf DVOR/DME (HDO) N 50 55 41 O 014 22 08	319,1				

UM 749

Δ Eggenfelden NDB (EGG) N 48 23 49 O 012 44 59					Bezirkskontrollstelle: München UAC
	O87,3	22,4	FL 660 FL 250	↓	
Δ AKIMA N 48 24 47 O 013 18 37		32,8			
Freistadt DVOR/DME (FRE) N 48 25 54 O 014 07 47					

UM 852

Alsie VOR (ALS) N 54 54 19 O 009 59 36					1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Zwischen EKERN und HAM CDR 1: FL250 – FL280 jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht Montag-Freitag 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. b) CDR 2: FL250 - FL280 in der übrigen Zeit 3. Zwischen HLZ und HAM nicht verfügbar für Flüge nach EDDH und EDHI. 4. Zwischen ERF und BIRKA nicht verfügbar für Flüge nach EKCH. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
	190,7	5,9			
ALASA (UIR BDRY) N 54 48 31 O 009 57 42		18,5		↑ ↓	
Δ EKERN N 54 30 21 O 009 51 50	010,6 166,1	50,7			
Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18	346,4 164,7	16,0			
Δ AMLUH N 53 25 44 O 010 19 21		66,3			
Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43	345,2 175,1	14,2			
Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40	355,2	17,7			
Δ LARET N 51 50 04 O 010 52 10		27,4	FL 660 FL 250		
Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54	355,1	8,2			
Δ SOMIX N 51 15 19 O 011 01 15		20,0			
Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	336,O				

UM 864 Δ DETNI (UIR BDRY) N 54 55 00 O 014 20 39 Δ ASDIN N 54 50 29 O 14 05 36 Δ ARGAD N 54 41 36 O 013 36 27 Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01 Δ PEROM N 54 27 35 O 013 08 16 Δ NUVEN N 53 44 29 O 012 07 31 Δ PABMI N 53 24 19 O 011 40 03 Δ SORIT N 52 58 15 O 011 05 22 Δ AMALI N 52 28 47 O 010 24 23 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39	242,7 O61,8 214,3 O34,1 220,O O38,4 220,4 O38,9	9,8 19,1 12,1 10,1 56,1 26,O 33,4 38,6 75,7	FL 660 FL250		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Zwischen SORIT und DETNI a) CDR1 ganztägig FL310-FL350 b) CDR1 FL250-FL300: jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) – Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC c) CDR2 FL250-FL300 während der übrigen Zeit. Ausweichstrecke: - in südwestliche Richtung ROE-BABUT-UL132-GOLAB-UL87-RAKIT-UZ717-AMALI; - in nordöstliche Richtung AMALI-UZ717-BATUX-UN746-KOLJA. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
UM 994 Δ GILAS N 52 37 54 O 014 31 33 Δ ANEBO N 52 32 56 O 013 50 14 Δ PENEK N 52 23 45 O 012 38 48	259,1 O77,6	25,7 44,6	FL 660 FL 250		Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC
UN 746 BABUT N 54 06 02 O 014 54 29 Δ BINKA (UIR BDRY) N 53 45 34 O 014 16 32 Δ TELDO N 53 19 55 O 013 34 19 Δ BATUX N 53 08 39 O 013 16 10 Δ GUDOP N 53 01 47 O 013 10 15 Δ EVOKI N 52 44 44 O 012 56 05 Δ PENEK N 52 23 45 O 012 38 48 Δ BUROK N 52 05 04 O 012 23 51 Δ DESAR N 51 38 24 O 012 02 34 Δ ALIRI N 51 24 41 O 011 51 58 Δ NAMUB N 51 06 35 O 011 38 10 Δ NARUS N 50 34 04 O 011 13 52	O47,3 O43,9 O26,0 O25,2	30,9 36,O 15,7 7,8 19,1 23,5 20,9 29,8 15,2 20,1 36,0	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDB, EDDI, EDDP, EDDC, EDAC, EDAB, EDBM. 3. Zwischen PENEK und BATUX stehen gerade Flugflächen nur für einen geplanten Weiterflug über UZ131 zur Verfügung. 4. Zum Streckenverlauf ab BINKA siehe AIP Polen.

UN 850

Δ BAGOS (UIR BDRY) N 54 34 22 O 011 16 12	209,0	18,6	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Ab WRB nicht verfügbar für Flüge nach EDTY, EDDS. Für diese Flüge ist WRB - UL126 im Flugplan anzugeben. 3. Ab WRB nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFE, ETOU, ETID. 4. Ab WRB nicht verfügbar für Flüge nach EDFH. Für diese Flüge ist WRB-N850-GIN-Z10 im Flugplan anzugeben. 5. Zwischen BOMBI und ABUKA nicht verfügbar für Flüge nach LFSB, LSZH, LSMD, LSZR, EDNY, EDTO, EDTF, EDTD, EDTL. Für Flüge nach LFSB, EDTO, EDTF, EDTD ist BOMBI-T721-SUNEG-T715-KRH im Flugplan anzugeben. Für Flüge nach LSZH, LSMD, LSZR, EDNY, EDTL ist BOMBI - T721- SUL im Flugplan anzugeben. 6. Ab AMETU nicht verfügbar für Flüge nach EDDR, EDRZ, EDSB, EDFM, EDFV, EDRY, ETAR, ETOR, ELLX, LFST, LFGA, LFSC, LFSF, LFJL. 7. Ab WRB nicht verfügbar für Abflüge von EDDW nach EDDM.
Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) N 54 18 20 O 011 00 19	203,0	90,7			
Δ AGATI N 52 54 42 O 010 01 44		91,0			
Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39	187,8	28,6			
Δ EDEGA N 51 02 05 O 009 00 28		12,2			
Δ AMETU N 50 49 59 O 008 57 52		18,5			
Δ SOGMI N 50 31 39 O 008 53 57		28,5			
Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01		21,6			
Δ GIGET N 49 42 04 O 008 43 36		14,3			
Δ ABUKA N 49 27 55 O 008 40 45		28,6			
Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) N 48 59 35 O 008 35 03	192,1	50,5			
Δ NATOR N 48 10 12 O 008 19 17	170,8	18,9			
Δ TITIX N 47 51 30 O 008 23 48		10,3			
Δ Trasadingen DVOR/DME (TRA) N 47 41 22 O 008 26 13					

UN 851 Gedser VOR (GES) N 54 37 03 O 011 55 57					1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Zwischen LOHRE und TGO CDR1: FL360 - FL460 Ausweichstrecke: wird von ATC zugewiesen. 3. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDE, EDDN, EDDC, EDQD, EDQC, EDQM, EDFM, ETOR und zu Zielen innerhalb EDMM. 4. Nach LOHRE nicht verfügbar für Flüge nach EDDL, EDDG, EDLN und EDLW. 5. Zwischen ROMIR und TGO nicht verfügbar für Abflüge von LSZH, LSZR, EDNY.
		11,1			
Δ MAKEL (UIR BDRY) N 54 26 58 O 011 48 01					
		31,2			
Δ ABASO N 53 58 34 O 011 26 02					
		47,8			
Δ IRKIS N 53 14 56 O 010 53 19	023,8				
		49,4			
Δ AMALI N 52 28 47 O 010 24 23					
		11,4			
Δ DEKEL N 52 18 10 O 010 17 53	020,0				
		74,6			
Δ KEMAD N 51 07 25 O 009 40 30	017,9		FL 660 FL 250		
	186,9	23,9			
Δ MASEK N 50 43 45 O 009 35 54	006,9				
		8,3			
Δ Fulda DVOR/DME (FUL) N 50 35 33 O 009 34 20	006,9				
		3,8			
Δ ARNIX N 50 31 44 O 009 33 42					
		27,9			
Δ LOHRE N 50 04 01 O 009 29 11					
		27,1			
Δ HAREM N 49 37 06 O 009 24 52					
		60,0			
Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33	005,8				
		27,4			
Δ LOKTA N 48 10 00 O 009 10 58					
		7,3			
Δ HEUSE N 48 02 39 O 009 09 45					
		20,0			
Δ ROMIR N 47 42 47 O 009 06 28	006,3				
		15,3			
Δ KUDES N 47 31 15 O 008 51 26	041,3				
UN 857 Δ NOSPA N 50 01 14 O 006 42 41					Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Maastricht UAC
	269,2	7,O			
Δ Nattenheim VORTAC (NTM) N 50 00 57 O 006 31 55			FL 660 FL 250		
		6,1			
Δ RALAM N 50 00 52 O 006 22 31	226,1				
		7,9			
UIR Boundary N 49 55 22 O 006 13 45					
		5,3			
Diekirch DVOR/DME (DIK) N 49 51 41 O 006 07 47					

UN 858

LIMGO N 49 38 14 O 006 16 54	O27,5	12,1			1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Ab MASEK nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB, EDDP und EDAC. Für diese Flüge ist MASEK-T200 im Flugplan anzugeben. 3. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFE, ETOU, ETID. 4. Ab SOGMI nicht verfügbar für Flüge nach EDDE.
BETEX (UIR BDRY) N 49 48 57 O 006 25 31		11,4			
Δ BITBU N 49 58 59 O 006 33 42	O68,6	6,2			
Δ NOSPA N 50 01 14 O 006 42 41		18,8	FL 660 FL 250 (FL 270)		
Δ VIBOM N 50 08 00 O 007 09 58		5,1			
Δ NANOK N 50 09 48 O 007 17 20		13,1			
Δ AMASI N 50 14 25 O 007 36 22	O72,1	40,8			
Δ TESGA N 50 26 42 O 008 37 08	O65,1	11,8			
Δ SOGMI N 50 31 39 O 008 53 57		29,3			
Δ MASEK N 50 43 45 O 009 35 54	O51,O	34,5			
Δ ERSIL N 51 03 02 O 010 17 12	066,2	30,3			
Δ SOMIX N 51 15 19 O 011 01 15		10,3			
Δ OBADI N 51 19 26 O 011 16 20	O56,4	8,1	FL 660 FL 250		
Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04		26,5			
Δ DESAR N 51 38 24 O 012 02 34	O63,8	6,7			
Δ LORBO N 51 41 22 O 012 12 18		31,7			
Δ MOSEX N 51 55 09 O 012 58 15		29,8			
Δ PEPOL N 52 07 49 O 013 41 50		16,5			
Δ BESKO N 52 14 44 O 014 06 11		19,5			
Δ Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08					

<table>
<tr>
<td>UN 869

Cheb VOR (OKG)
N 50 03 55 O 012 24 21

UIR Boundary
N 50 02 41 O 012 19 17

Δ RONIG
N 49 59 21 O 012 05 50

Δ NOGRA
N 49 55 14 O 011 49 18

Δ ANELA
N 49 46 08 O 011 13 29

Δ KEGOS
N 49 39 38 O 011 03 05

Δ NORAS
N 49 25 45 O 010 41 05

Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB)
N 49 08 34 O 010 14 18

Δ Tango DVORTAC (TGO)
N 48 37 06 O 009 15 33

Δ NATOR
N 48 10 12 O 008 19 17

Δ OLBEN
N 47 18 16 O 007 37 46</td>
<td>249,2

226,1

231,3

234,7

208,5</td>
<td>4,0
9,3
11,4
24,9
9,4
20,0
24,6
50,0
46,2
58,9</td>
<td>FL 660
FL 250</td>
<td></td>
<td>1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Karlsruhe UAC
2. Zwischen KEGOS und TGO
CDR1: FL270 - FL320, FL360 - FL460
Ausweichstrecke: wird von ATC zugewiesen.
3. Zwischen OKG und ANELA nicht verfügbar für
- Abflüge von LKPR, LKKB, LKVO
- Flüge nach EDDS.
Für diese Flüge ist via UL984-KULOK-UZ715-ANELA im Flugplan anzugeben.
4. Zwischen OKG und ANELA nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID, ETAR, EDFM, ETOR.</td>
</tr>
<tr>
<td>UN 871

Δ BAMUR
N 47 32 41 O 009 32 37

Δ ALGOI
N 47 26 51 O 010 29 19

Δ KOGOL
N 47 37 17 O 011 22 05

Δ TULSI
N 47 42 06 O 011 47 20

Δ ROTIN
N 47 56 34 O 012 14 47

Δ MEBEK
N 48 13 55 O 012 33 56

Δ Eggenfelden NDB (EGG)
N 48 23 49 O 012 44 59

Δ ABABI
N 48 32 19 O 012 56 52

Δ BEPAS
N 48 54 45 O 013 31 55

NEPOV
N 49 37 29 O 014 04 51</td>
<td>098,3

073,4

051,8

036,4

042,9

O45,7

O26,6</td>
<td>38,9
37,3
17,7
23,5
21,6
12,4
11,6
32,3
47,9</td>
<td>FL 660
FL 250</td>
<td></td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle: München UAC
2. Zwischen BAMUR und ALGOI nicht verfügbar für Abflüge von LSZH und LSMD.
3. Bei KOGOL ist der Übergang zur (U)M726 nur für Flüge nach EDDN möglich.
4. Ab ABABI nicht verfügbar für Flüge nach LKPR, LKVO, LKKB, LKPD. Für diese Flüge ist ABABI-UZ39 im Flugplan anzugeben.
5. Für Flüge nach EDDM, EDMA und EDMO ist via KUDES-T102 im Flugplan anzugeben.
6. Der Übergang zur (U)M749 und (U)L605 ist nicht möglich.</td>
</tr>
<tr>
<td>UN 872

Alsie VOR (ALS)
N 54 54 19 O 009 59 36

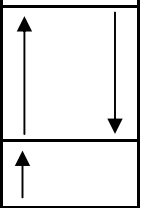
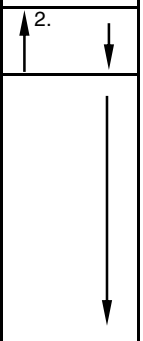
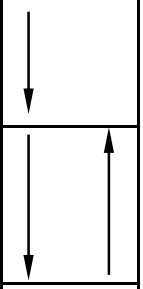
DEMIR (UIR BDRY)
N 54 50 11 O 009 51 10

Δ DEGUL
N 54 38 48 O 009 28 10

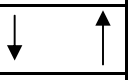
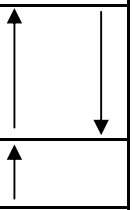
Δ GOLEN
N 54 03 35 O 008 19 15

KUBAT (UIR BDRY)
N 53 20 11 O 006 59 37

Eelde VOR/DME (EEL)
N 53 09 50 O 006 40 00</td>
<td>229,7</td>
<td>6,4
17,5
53,6
64,3
15,7</td>
<td>FL 660
FL 250</td>
<td></td>
<td>Bezirkskontrollstelle:
Maastricht UAC</td>
</tr>
</table>

UN 873 Vesta VOR (VES) N 55 36 11 O 008 18 00 TUSKA (UIR BDRY) N 55 00 00 O 007 52 34 Δ WELGO N 54 17 54 O 007 24 57 Δ JUIST N 53 33 46 O 006 55 12 LABIL (UIR BDRY) N 53 29 45 O 006 48 59 BEDUM N 53 20 53 O 006 35 20	202,0 020,9 042,5	39,0 45,2 47,6 5,5 12,0	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Diese ATS-Strecke führt durch ein Gefahrengebiet über der Nordsee. IFR-Verkehr auf dieser Strecke hat Vorrang vor militärischem Verkehr in diesem Gefahrengebiet und wird von ihm gestaffelt.
UP 31 Δ Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08 Δ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28 Δ BEBKU N 51 28 21 O 013 58 28 Δ RENDO N 51 16 41 O 013 53 05 Δ LISBA N 50 53 36 O 013 42 33 Δ MAREM (FIR BDRY) N 50 42 56 O 013 37 44 Δ MEDOV N 49 50 47 O 013 23 24 Δ CERNO N 49 16 21 O 013 14 12 Δ ETIMA N 49 09 06 O 013 10 07 Δ DEGIN N 48 36 05 O 012 42 22 Δ VIBUG N 48 26 19 O 012 28 51	207,9 O27,6 196,3 190,1 200,3 209,2 222,7	32,7 26,7 12,2 24,O 11,1 53,O 35,O 7,7 37,8 13,3	FL 660 FL 250 FL 660 FL 250	 	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, München UAC 2. Vor LUROS bis SUI nur für Abflüge von EDDP, EDDC, EDAC, EDAB, EDCD. 3. Maximal FL280 für Abflüge von EDDT, EDDI, EDDB in den Bereich EDMM. 4. Kein Übergang zur (U)L605 möglich. 5. Ab MAREM nicht verfügbar für Flüge nach EDDM, LOWS, LOWL. Für diese Flüge ist T106 im Flugplan anzugeben. 5. Zur Streckenführung zwischen MAREM und CERNO siehe AIP Tschechien.
UP 96 Δ BESIP N 50 56 07 O 013 29 07 Δ RIKLU N 50 55 52 O 013 48 40 Δ Hermsdorf DVOR/DME (HDO) N 50 55 41 O 014 22 08 . UIR Boundary Praha FIR/ Berlin UIR N 50 55 O 014 39 GUDON (UIR BDRY) N 50 55 O 014 52 Frydlant VOR (OKX) N 50 54 10 O 015 01 55	O90,4 O93,2 273,7	12,4 21,2 10 8 7	FL 660 FL250		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. In östliche Richtung nur für Flüge, die über OKX fortgesetzt werden.

UP 605 Gedser VOR (GES) N 54 37 03 O 011 55 57 MEGAR (UIR BDRY) N 54 28 06 O 011 38 54 Δ AMICH N 54 12 20 O 011 09 13 Δ TOSPA N 54 06 50 O 010 59 01 Δ Lübeck DVOR (LUB) N 53 56 27 O 010 40 04 Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18 Δ VALKI N 53 08 07 O 009 28 25 Δ Osnabrück DVOR (OSN) N 52 12 00 O 008 17 08	 O46,8 O37,2	 13,4 23,5 8,1 15,3 22,5 42,2 71,O	 FL 660 FL 250	 	1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Zwischen OSN und HAM FL290-FL350 a) CDR 1: Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; b) CDR 2: Montag 0700 (0600*) – Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC. Ausweichstrecken: UL980, UL190 *) während der gesetzlichen Sommerzeit
UP 615 Δ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42 Δ EKERN N 54 30 21 O 009 51 50 ALASA (UIR BDRY) N 54 48 31 O 009 57 42 Alsie VOR (ALS) N 54 54 19 O 009 59 36	 010,4 190,7	 52,0 18,5 5,9	 FL 660 FL 290 FL 660 FL 250	 	1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Zwischen LBE und EKERN: FL250 - FL280 CDR 1: Jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. CDR 2: während der übrigen Zeit. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
UP 729 Δ JUIST N 53 33 46 O 006 55 12 Δ Helgoland VORTAC (DHE) N 54 11 08 O 007 54 39 DOSUR (UIR BDRY) N 54 51 31 O 009 11 39 TALSA N 55 06 25 O 009 41 11	 042,8 047,5 	 51,4 60,4 22,6	 FL 660 FL 250	 	Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC

UP 992 Vesta VOR/DME (VES) N 55 36 11 O 008 18 00 ATTUS (UIR BDRY) N 54 53 59 O 008 46 58 Δ Elbe VOR/DME (LBE) N 53 39 15 O 009 35 42	158,4 339,5	45,4 80,1	FL 660 FL 280		Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
UP 995 Δ CHIEM N 47 49 31 O 012 27 21 LOMRO (UIR Boundary) N 47 40 00 O 012 35 49 ARNOS N 46 32 29 O 013 34 10	149,O	11,1 78,4	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstelle: München UAC 2. Zwischen CHIEM und LOMRO nicht verfügbar für Abflüge von EDDM.
UT 502 LANGO N 54 56 44 O 010 51 23 Δ ALASA N 54 48 31 O 009 57 42 Δ LISBU N 54 43 15 O 009 41 38 Δ DEGUL N 54 38 48 O 009 28 10	255,5 240,6	32,1 10,7 9,O	FL 660 FL 250		Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
UT 503 BISTA N 55 12 12 O 012 07 23 GIMRU (FIR BDRY) N 54 33 36 O 011 18 49 Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) N 54 18 20 O 011 00 19	216,2	47,8 18,7	FL 660 FL 250		Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
UT 726 Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43 Δ IRKIS N 53 14 56 O 010 53 19 Δ TOSPA N 54 06 50 O 010 59 01 Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) N 54 18 20 O 011 00 19	003,6 183,8	53,3 52,1 11,5	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. In nördlicher Richtung nur für Flüge nach EDDH, EDHI, EDHL und EDHK verfügbar.
UW 196 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40 Δ PODER N 51 36 45 O 008 41 17	249,6	85,4	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Nur für Flüge von EDDB, EDDI, EDDT nach EDDK.
UY 157 Δ RALAM N 50 00 52 O 006 22 31 MOKOM (UIR BDRY) N 49 58 43 O 006 09 59 DINAN N 49 49 55 O 005 19 53	255,3	8,4 33,5	FL 660 FL 250		Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC

UZ 15 Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04 Δ WEMAR N 50 57 20 O 011 10 09 Δ BAMKI N 50 43 05 O 011 01 13 Δ PIBAD N 50 23 19 O 011 01 49 Δ EBESI N 50 04 31 O 011 02 24 Δ BAMAS N 49 52 48 O 011 02 45 Δ KEGOS N 49 39 38 O 011 03 05	201,9 178,9	28,6 15,3 19,8 18,8 11,7 13,2	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Ab BAMKI nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID und EDMM.
UZ 16 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40 Δ ABGUS N 51 52 01 O 011 03 12 Δ KENIG N 51 37 10 O 011 15 52 Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04	151,9	17,8 16,8 15,O	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC, Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Bei GALMA ist der Übergang zur (U)N858 nicht möglich.
UZ 20 Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08 Δ GORIG N 52 19 00 O 014 05 17 Δ SONUD N 52 16 17 O 013 44 39 Δ ESIKA N 52 07 26 O 012 40 17 Δ BUROK N 52 05 04 O 012 23 51 Δ Magdeburg DVOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40 Δ KENIG N 51 37 10 O 011 15 52 Δ ORTAG N 51 29 12 O 011 04 47 Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54 Δ ESEGU N 51 16 24 O 010 28 19	258,5 O76,3 221,4 250,O	18,7 12,9 40,6 10,4 23,O 30,O 10,6 8,5 18,4	FL 660 FL 250	 	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Von SUI nach MAG nicht verfügbar in FL290 oder darüber für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID. Für diese Flüge ist SUI-UP31-LUROS-Q200-TADUV-T173-GED im Flugplan anzugeben. 3. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDP, EDAC. Für diese Flüge ist (U)P31-BEBKU-(U)Z220-NERID im Flugplan anzugeben.

UZ 21 Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54 Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04 Δ ABVIG N 51 24 52 O 011 58 10 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53 Δ OSTRA N 51 17 27 O 012 54 19 Δ RIVSA N 51 06 31 O 013 22 00 Δ Dresden DVOR/DME (DRN) N 51 00 56 O 013 35 56 Δ RIKLU N 50 55 52 O 013 48 40 Δ OMELO N 50 49 25 O 014 04 31	O86,5 121,7 122,3	19,5 19,5 21,8 15,8 20,6 10,4 9,5 11,9	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Bei TADUV ist der Übergang zur Q200 nicht möglich.
UZ 28 Δ BIBOS N 50 56 56 O 007 12 31 Δ DISMO N 51 24 34 O 006 45 06 Δ NAPSI (UIR BDRY) N 51 51 19 O 006 01 17 Spijkerboor DVOR/DME (SPY) N 52 32 25 O 004 51 14	328,1 314,7	32,6 38,3 59,6	FL 660 FL 210	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Nur für Abflüge von EDDF.
UZ 29 Δ BIBOS N 50 56 56 O 007 12 31 Δ ULNES N 51 03 23 O 006 35 38 TINIK (UIR/FIR BDRY) N 51 08 24 O 006 06 02 Thorn NDB (THN) N 51 11 00 O 005 50 00	285,7	24,1 19,3 10,4	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Nur für Abflüge von EDDF. 3. Für Luftfahrzeuge, die BIBOS nicht in FL250 überfliegen können, ist UZ28 im Flugplan anzugeben.
UZ 35 Δ TIPAM N 49 54 35 O 012 09 54 Δ ODOMO N 49 53 57 O 012 29 12 LOMKI N 49 54 34 O 013 14 28	O92,8 O88,5	12,5 29,3	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach LKPR, LKKB, LKVO, LKPD.
UZ 39 Δ ABABI N 48 32 19 O 012 56 52 Δ GONBA N 48 41 16 O 013 04 33 Δ LALIN N 48 54 27 O 013 15 58 Δ LUSAN N 49 01 20 O 013 21 58 Δ DOMAL N 49 05 40 O 013 25 43	O29,6	10,3 15,2 7,9 5,O	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München UAC 2. Ab LALIN nur für Flüge nach LKPR, LKVO, LKKB, LKPD, LKAA.

UZ 94 Δ PIGMI N 50 04 26 O 010 19 23 Δ GORKO N 50 13 28 O 010 29 02 Δ BOKNI N 50 20 27 O 010 36 32 Δ PILAM N 50 26 06 O 010 42 40 Δ BAMKI N 50 43 05 O 011 01 13	215,0	11,0 8,5 6,9 29,7	FL 660 FL 250	↑	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC/UAC 2. Nur für Abflüge von EDDP, EDDE, EDAC.
UZ 102 Δ Weser VOR (WSR) N 53 20 51 O 008 52 31 Δ STADE N 53 29 43 O 009 26 49 Δ ESTAD N 53 31 31 O 009 33 53 Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18 Δ BERIM N 53 43 34 O 011 28 04 Δ TAGOB N 53 44 05 O 011 49 59 Δ GUBTO N 53 44 43 O 012 19 24 Δ LEGSA N 53 45 12 O 012 47 23 Δ GEVNI N 53 45 43 O 013 28 53 Δ Friedland DVOR/DME (FLD) N 53 45 46 O 013 33 47 Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48 Δ BINKA (UIR BDRY) N 53 45 34 O 014 16 32	O66,4 O86,4 269,1 90,2 270,7	22,4 4,6 24,8 45,1 13,O 17,5 16,6 24,6 2,9 8,3 17,1	FL 660 FL250	↓ ↓ ↑	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Zwischen HAM und FLD: CDR 1 ganztägig: FL310 - FL350; CDR 1: FL250 - FL300 Freitag 1100 (1000*) – Montag 0700 (0600*) Uhr UTC CDR 2: FL 250 - FL300 Montag 0700 (0600*) - Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC; Ausweichstrecken: UM852, UL619, UL87 *) während der gesetzlichen Sommerzeit
UZ 111 LIMGO N 49 38 14 O 006 16 54 PITES (UIR BDRY) N 49 43 43 O 006 31 10 Δ OBIGA N 50 01 51 O 007 08 18 Δ TUMUL N 50 07 12 O 007 20 12 Δ AMASI N 50 14 25 O 007 36 22	O59,3 O52,7 O54,9	10,8 30,1 9,4 12,7	FL 660 FL 250 (FL 270)	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Nicht verfügbar für Flüge in den Bereich EDFF. 3. Zwischen PITES und OBIGA: CDR1 FL250 - FL660 jedes Wochenende Freitag 1700 (1600*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. Während der übrigen Zeit ist die Strecke nicht verfügbar. 4. Kein Übergang zur UM150 möglich. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
UZ 112 MATUG (UIR BDRY) N 50 25 00 O 006 22 11 Δ POBIX N 50 20 00 O 006 49 38	105,6	18,4	FL 660 FL 240	↓	Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Maastricht UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDS, EDSB, ETOR, EDFM, EDFV, EDRY.

UZ 130 Δ RITEV N 53 41 25 O 013 29 48 Δ LINVO N 53 14 59 O 013 09 18 Δ PODUS N 52 57 33 O 012 49 50	205,O 214,O	29,2 21,O	FL 660 FL 250	↓ ↓	Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC
UZ 131 Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48 Δ RODEP N 53 27 55 O 013 32 39 Δ BATUX N 53 08 39 O 013 16 10	O26,8	20,O 21,7	FL 660 FL 250	↑	Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC
UZ 160 Δ Cheb VOR/DME (OKG) N 50 03 55 O 012 24 21 Δ ERETO N 49 55 52 O 011 24 30 Δ BAMAS N 49 52 48 O 011 02 45 Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49	258,6	39,5 14,4 43,8	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach ELLX, EHBK, EBLG, EDDR, EDRZ, EDFH, EDTL, EDSB, LFSF, LFJL, LFSR, LFQA, LFQB, LFOK und für Flüge mit Y-Flugplan. 3. Zwischen OKG und ERETO nicht verfügbar für Abflüge von LKPR, LKKB, LKVO. Für diese Flüge ist via UL984-KULOK-UZ715-ERETO im Flugplan anzugeben.
UZ 210 Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) N 48 59 35 O 008 35 03 Δ NOSPA N 50 01 14 O 006 42 41 Δ LIRSU N 50 11 12 O 006 27 12	310,8 315,1	95,8 14,1	FL 660 FL 250 (FL 280)	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Zwischen KRH und NOSPA: CDR1 FL250 - FL660 jedes Wochenende Freitag 1700 (1600*) Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. Während der übrigen Zeit ist die Strecke nicht verfügbar. *) während der gesetzlichen Sommerzeit 3. Ab KRH nicht verfügbar für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR, EHVK. Für diese Flüge ist TGO - UL608 - RIDSU - T881 - ROLIS - T880 im Flugplan anzugeben.
UZ 220 Δ KORUP (UIR BDRY) N 51 34 59 O 014 44 17 Δ KOBUS N 51 30 48 O 014 15 09 Δ BEBKU N 51 28 21 O 013 58 28 Δ OSKAN N 51 25 39 O 013 40 29 Δ BEBEX N 51 22 03 O 013 16 57	257,2 076,8 256,8	18,7 10,7 11,6 15,2	FL 660 FL 250	↑↓ 2. ↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Von KOBUS bis BEBEX nur für Flüge nach EDDP, EDDE, EDAC, EDBM.

UZ 400 BAKLI (UIR BDRY) N 54 55 00 O 013 33 39 Δ ARGAD N 54 41 36 O 013 36 27 Δ PENET N 54 06 01 O 013 43 44 Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48 Δ PADKU N 53 31 39 O 013 50 35 Δ PEKIP N 53 18 20 O 013 53 11 Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40 Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42		13,5 35,9 20,5 14,2 13,4 7,7 16,O	FL 660 FL 250	↑	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Bei RAKIT kein Übergang zur UZ717 möglich.
	353,4				
UZ 650 Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44 Δ ERETO N 49 55 52 O 011 24 30 Δ NOGRA N 49 55 14 O 011 49 18 Δ TIPAM N 49 54 35 O 012 09 54 Δ VEMUT N 49 47 19 O 012 27 14 Δ ROKEM N 49 31 31 O 013 41 41	108,O	27,7	FL 660 FL 250	↓	Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC
	O92,2	16,1 13,3			
	122,8	13,4			
	107,6	50,9			
UZ 700 BEDUM N 53 20 53 O 006 35 20 LEKMO (UIR BDRY) N 53 26 30 O 006 54 32 Δ NIKIL N 53 33 28 O 007 14 56 Δ MOVAX N 54 05 12 O 009 00 00 GITER (UIR BDRY) N 54 38 40 O 011 00 00 Codan VOR/DME (CDA) N 55 00 05 O 012 22 45	061,7	12,8 14,0 69,9 77,8 52,5	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. CDR 1: jedes Wochenende Freitag 1900 (1800*) - Samstag 0700 (0600*) Uhr UTC und Samstag 1300 (1200*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; CDR 2: samstags 0700 (0600*) - 1300 (1200*) Uhr UTC; CDR 2: jede Woche Montag 0700 (0600*) - Freitag 1900 (1800*) Uhr UTC; FL310 - FL450; FL250 - FL290 nicht verfügbar. Ausweichstrecke: UN 873 * während der gesetzlichen Sommerzeit

<table>
<tr>
<td>UZ 701

Codan VOR/DME (CDA)
N 55 00 05 O 012 22 45

GOBOT (UIR BDRY)
N 54 37 22 O 011 05 10

Δ ABANO
N 54 07 45 O 009 30 00

Δ GASTU
N 53 38 00 O 008 00 19

LUGUM (UIR BDRY)
N 53 18 26 O 007 04 05

Eelde VOR/DME (EEL)
N 53 09 50 O 006 40 00</td>
<td>243,7</td>
<td>50,3
63,1
60,9
38,9
16,8</td>
<td>FL 660
FL 250</td>
<td></td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Maastricht UAC
2. CDR 1: jedes Wochenende Freitag 1900 (1800*) - Samstag 0700 (0600*) Uhr UTC und Samstag 1300 (1200*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC;
CDR 2: samstags 0700 (0600*) - 1300 (1200*) Uhr UTC;
CDR 2: jede Woche Montag 0700 (0600*) - Freitag 1900 (1800*) Uhr UTC;
FL300 - FL450,
FL250 - FL290 nicht verfügbar.
Ausweichstrecke: UN 872
* während der gesetzlichen Sommerzeit</td>
</tr>
<tr>
<td>UZ 702

HELEN
N 51 14 07 O 003 52 11

SOPIX (UIR BDRY)
N 53 20 54 O 006 55 23

Δ NIKIL
N 53 33 28 O 007 14 56

Δ MEBUS
N 54 24 28 O 008 33 15

MEDEL (UIR BDRY)
N 54 49 57 O 009 14 06

TALSA
N 55 06 25 O 009 41 11</td>
<td>040,3
041,6</td>
<td>169,6
17,2
68,9
34,9
22,7</td>
<td>FL 660
FL 250</td>
<td></td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Maastricht UAC
2. CDR 1: jedes Wochenende von Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC;
CDR 2: an Wochentagen Montag 0700 (0600*) - 2300 (2200*) Uhr UTC;
Dienstag - Donnerstag 0600 (0500*) - 2300 (2200*) Uhr UTC; Freitag 0600 (0500*) - 1100 (1000*) Uhr UTC;
FL 310 - FL 450;
FL 250 - FL 290 nicht verfügbar.
Ausweichstrecke: UN 873
* während der gesetzlichen Sommerzeit</td>
</tr>
<tr>
<td>UZ 703

Alsie VOR (ALS)
N 54 54 19 O 009 59 36

KESUR (UIR BDRY)
N 54 50 26 O 009 53 15

Δ LISBU
N 54 43 15 O 009 41 38

Δ MALID
N 54 38 54 O 009 34 37

Δ BADOS
N 54 22 12 O 009 08 07

Δ GASTU
N 53 38 00 O 008 00 19

SIPSA (UIR BDRY)
N 53 04 17 O 007 11 45</td>
<td>223,3</td>
<td>5,4
9,8
6,O
22,8
59,7
44,6</td>
<td>FL 660
FL 250</td>
<td></td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Maastricht UAC
2. CDR 1: jedes Wochenende von Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC;
jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC
CDR 2: An Wochentagen Montag 0700 (0600*) - 2300 (2200*) Uhr UTC;
Dienstag bis Donnerstag 0600 (0500*) - 2300 (2200*) Uhr UTC, Freitag 0600 (0500*) - 1100 (1000*) Uhr UTC
FL 300 - FL 450, FL 250 - FL 290 nicht verfügbar.
Ausweichstrecke: UN 872
* während der gesetzlichen Sommerzeit</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>UZ 706

Chatillon VOR/DME (CTL)
N 49 08 16 O 003 34 40 *)

LENDO (UIR BDRY)
N 50 37 31 O 006 16 43

Δ Nörvenich VORTAC (NOR)
N 50 50 26 O 006 41 39

Δ MOBSA
N 52 12 23 O 008 26 58

Δ MABAS
N 53 31 14 O 010 16 51

KOKOR (UIR BDRY)
N 54 27 41 O 011 41 24

Gedser VOR (GES)
N 54 37 03 O 011 55 57</td>
<td>

048,5

038,0</td>
<td>
137,5
20,6
105,1
103,3
75,4
12,6</td>
<td>

FL 660
FL 250</td>
<td>

↓</td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Maastricht UAC
2. Zwischen MOBSA und MABAS
CDR 1: jedes Wochenende von Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC
CDR 2: an Wochentagen Montag 0700 (0600*) - 2300 (2200*) Uhr UTC, Dienstag bis Donnerstag 0600 (0500*) - 2300 (2200*) Uhr UTC, Freitag 0600 (0500*) - 1100 (1000*) Uhr UTC
FL 300 - FL 450, FL 250 - FL 290 nicht verfügbar.
Ausweichstrecken: UM170, UP605
* während der gesetzlichen Sommerzeit

* während der gesetzlichen Sommerzeit</td>
</tr>
<tr>
<td>UZ 707

Δ Michaelsdorf DVOR (MIC)
N 54 18 20 O 011 00 19

Δ GULMI
N 52 53 51 O 008 51 12

Δ KOMOT
N 51 37 43 O 007 04 27

AKUXO (UIR BDRY)
N 50 52 17 O 006 04 28

Olno DVOR/DME (LNO)
N 50 35 09 O 005 42 36</td>
<td>

223,1</td>
<td>
114,3
100,6
59,1
22,1</td>
<td>

FL 660
FL 250</td>
<td>

↓</td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Maastricht UAC
2. CDR 1: jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC;
CDR 2: Jeden Tag Montag 0700 (0600*) 2300 (2200*) Uhr UTC;
Dienstag - Donnerstag 0600 (0500*) - 2300 (2200*) Uhr UTC;
Freitag 0600 (0500*) - 1100 (1000*) Uhr UTC;
FL310 - FL450,
FL250 - FL290 nicht verfügbar.
Ausweichstrecken: UL126, UM170
* während der gesetzlichen Sommerzeit</td>
</tr>
<tr>
<td>UZ 708

HELEN
N 51 14 07 O 003 52 11

AGISU (UIR BDRY)
N 53 52 54 O 006 30 00

KUGAL (UIR BDRY)
N 55 00 00 O 007 37 14

Vesta VOR/DME (VES)
N 55 36 11 O 008 18 00</td>
<td>
029,5</td>
<td>
185,9
77,8
43,1</td>
<td>

FL 660
FL 250</td>
<td>

↓</td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Maastricht UAC
2. CDR 1: jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC;
jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC;
CDR 2: jeden Tag Montag 0700 (0600*) - 2300 (2200*) Uhr UTC;
Dienstag bis Donnerstag 0600 (0500*) - 2300 (2200*) Uhr UTC;
Freitag 0600 (0500*) - 1100 (1000*) Uhr UTC;
FL310 - FL450,
FL250 - FL290 nicht verfügbar.
Ausweichstrecke: UN 873
* während der gesetzlichen Sommerzeit</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>UZ 709

Vesta VOR/DME (VES)
N 55 36 11 O 008 18 00

LANUL (UIR BDRY)
N 55 00 00 O 007 41 50

KUVEK (UIR BDRY)
N 53 44 05 O 006 30 00

Chievres DVORTAC (CIV)
N 50 34 26 O 003 49 58</td>
<td>209,9</td>
<td>41,8
86,9
213,9</td>
<td>FL 660
FL 250</td>
<td>↓</td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Maastricht UAC
2. CDR 1: jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC;
jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC;
CDR 2: jeden Tag Montag 0700 (0600*) - 2300 (2200*) Uhr UTC;
Dienstag bis Donnerstag 0600 (0500*) - 2300 (2200*) Uhr UTC;
Freitag 0600 (0500*) - 1100 (1000*) Uhr UTC;
FL300 - FL450,
FL250 - FL290 nicht verfügbar.
Ausweichstrecken: UA 7, UN 873
* während der gesetzlichen Sommerzeit</td>
</tr>
<tr>
<td>UZ 710

Δ Warburg DVOR/DME (WRB)
N 51 30 21 O 009 06 39

Δ GULMI
N 52 53 51 O 008 51 12

Δ MEBUS
N 54 24 28 O 008 33 15

LUTIR (UIR BDRY)
N 55 03 51 O 008 24 58

Vesta VOR/DME (VES)
N 55 36 11 O 008 18 00</td>
<td>353,6

173,0</td>
<td>84,2
91,4
39,7
32,7</td>
<td>FL 660
FL 250</td>
<td>↑↓</td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Maastricht UAC
2. CDR 1: jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC;
jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC;
CDR 2: jeden Tag Montag 0700 (0600*) - 2300 (2200*) Uhr UTC;
Dienstag bis Donnerstag 0600 (0500*) - 2300 (2200*) Uhr UTC;
Freitag 0600 (0500*) - 1100 (1000*) Uhr UTC;
FL300 - FL450,
FL250 - FL290 nicht verfügbar.
Ausweichstrecken: UL126, UP992
* während der gesetzlichen Sommerzeit</td>
</tr>
<tr>
<td>UZ 711

Gedser VOR (GES)
N 54 37 03 O 011 55 57

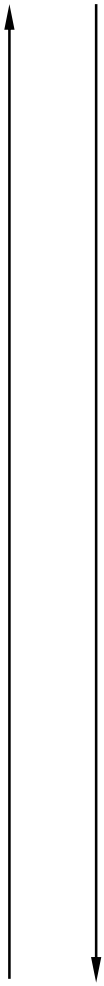
Δ BAMOR (UIR BDRY)
N 54 26 46 O 011 50 29

Δ AMISO
N 53 55 58 O 011 34 26

Δ BERIM
N 53 43 34 O 011 28 04

Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ)
N 52 21 48 O 010 47 43</td>
<td>016,3</td>
<td>10,8
32,3
13,0
85,4</td>
<td>FL 660
FL250</td>
<td>↑</td>
<td>Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Karlsruhe UAC,
Maastricht UAC</td>
</tr>
</table>

UZ 713 Δ SUVOX N 51 58 09 O 007 06 29 Δ Osnabrück DVOR (OSN) N 52 12 00 O 008 17 08					1. Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC 2. Nur für Abflüge aus EHAA.
	O71,9	45,7	FL 660 FL 250	↓	
UZ 715 Δ GOVEN (UIR BDRY) N 52 03 30 O 014 45 20 Δ BUKIG N 51 44 39 O 014 27 50 Δ KOBUS N 51 30 48 O 014 15 09 Δ GARKI N 51 25 26 O 014 10 17 Δ PIRAP N 50 59 38 O 013 58 54 Δ LISBA N 50 53 36 O 013 42 33 Δ ABKIS N 50 37 47 O 013 03 26 Δ NOKSI N 50 35 54 O 012 57 41 Δ PEROX N 50 20 41 O 012 11 58 Δ URONA N 50 15 15 O 011 55 57 Δ KULOK N 50 04 22 O 011 37 50 Δ ERETO N 49 55 52 O 011 24 30 Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29					1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach EDDC, EDAB. 3. Zwischen KULOK und ANELA FL300 und darüber nur für Abflüge von EDDC, LKPR, LKKB, LKVO und Flüge nach EDDS. 4. Ab URONA in südwestliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID.
	210,O	21,8		↑ 2. ↓	
		16,O			
		6,2			
	O29,5				
		26,8	FL 280 FL 250	↑	
	O15,4				
		12,O			
	O59,7				
	237,7	29,5		↑ ↓	
	O57,2				
	242,8	4,1			
		32,9			
		11,6			
	062,O				
	227,1	15,9	FL 660 FL 250		
	046,8				
	225,4	12,1			
	045,2				
	216,3	12,1			
	036,1				

UZ 717 Δ BODLA (UIR BDRY) N 53 16 33 O 014 24 36					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Zwischen AMALI und DLE nur für Flüge nach / Abflüge aus EBBU, EDLL und ELLX. 3. Zwischen ABAMI und RUDEL nur für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW und ELLX.
Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40	252,2 O71,8	18,9			
Δ BATUX N 53 08 39 O 013 16 10	265,2	23,3			
Δ INTOK N 53 05 33 O 012 24 19		31,4			
Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	O83,3 231,7	31,3			
Δ GARLU N 52 49 45 O 011 07 05		19,9			
Δ AMALI N 52 28 47 O 010 24 23	O50,8 234,6	33,4			
Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01	O54,2 243,9	23,7			
Δ PIROT N 52 03 12 O 009 14 13		26,7	FL 660 FL 250		
Δ EXOBA N 51 46 02 O 008 19 37		37,9			
Δ MAREK N 51 41 27 O 008 05 20		10,0			
Δ SUKAM N 51 35 42 O 007 47 40		12,4			
Δ NEBAR N 51 29 36 O 007 29 08		13,1			
Δ ABAMI N 51 25 30 O 007 16 50		8,7			
Δ ORTIM N 51 19 48 O 006 59 52		12,1			
Δ RUDEL N 51 15 22 O 006 46 47	O61,5	9,3			
UZ 725 Δ NELLI N 48 37 40 O 009 01 25					1. Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC 2. Zugangsstrecke zur Strecke Z11
Δ GOLTU N 49 13 25 O 009 09 16	008,2	36,2	FL 660 FL 240		
Δ BERON N 49 17 20 O 009 06 44	337,1	4,3			
UZ 726 Δ NELLI N 48 37 40 O 009 01 25					1. Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC 2. Zugangsstrecke zur Strecke N624. 3. Nicht nutzbar für Flüge nach EDDN und EDDC.
Δ NOTGA N 48 55 39 O 009 27 04	043,1	24,7	FL 660 FL 240		
UZ 728 Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01					1. Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von ELLX, EHBK EBLG, EDDR, EDRZ, EDFH.
Δ TEKTU N 50 20 34 O 009 08 11	036,9	21,5	FL 660 FL 250		
Δ MASEK N 50 43 45 O 009 35 54		29,2			

UZ 729 Δ TESGA N 50 26 42 O 008 37 08 Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01					1. Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach EDFM, ETOR, EDSB, EDDS, EDDR, EDRZ, LFST, LFGA, LFSC.
	163,2	24,3	FL 660 FL 250	↓	
UZ 738 TEBRO (UIR BDRY) N 51 53 39 O 006 35 16 Δ VORNA N 51 21 11 O 007 03 57 Δ LIPMI N 51 07 06 O 007 16 08 Δ Cola VORTAC (COL) N 50 47 01 O 007 35 39 Δ MONAX N 50 32 30 O 007 35 58 Δ AMASI N 50 14 25 O 007 36 22					1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Karlsruhe UAC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach LSZH, LSZR, LFSB, EDNY. Für diese Flüge ist UL603 - BOMBI - T721 im Flugplan anzugeben. 3. Nicht verfügbar für Abflüge von EDDK, EDDL, EDLN, EDLV.
	150,9	37,1			
		16,1	FL 660 FL 250 (FL 270)	↓	
	148,6	23,6			
	179,2	14,5			
		18,1	FL 660 FL 290		
UZ 907 ARCKY N 50 17 57 O 006 07 56 KOGES (UIR BDRY) N 50 34 12 O 006 12 02 Δ KENUM N 50 43 21 O 006 14 22 Δ ELDAR N 51 01 23 O 006 40 46 Δ ABAMI N 51 25 30 O 007 16 50					Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
	009,1	16,5			
		9,3	FL 660 FL 250	↓	
	042,6	24,6			
		33,1			

Y 1

Δ SONGI
N 47 46 40 O 008 43 55

Δ TINOX
N 47 50 07 O 009 07 40

Δ LAPAG
N 47 51 37 O 009 18 19

Δ RUSOT
N 47 52 33 O 009 24 55

Δ BIKBI
N 47 58 17 O 009 27 44

O77,7	16,4	FL 230 / 6000ft MSL
	7,3	
	4,5	
O18,2	6,O	

1. Bezirkskontrollstelle: Zürich ACC
2. Nur für Abflüge von LSZH.
3. Bei Flügen, die über Z1 fortgesetzt werden sollen, ist der Kurvenflug so rechtzeitig zu beginnen, dass die Mitte von Z1 nicht nach Osten verlassen wird.

Y 101

Δ GIVMI
N 48 42 04 O 011 21 53

Δ ERNAS
N 48 50 41 O 011 13 10

Δ ERMEL
N 49 11 16 O 011 02 41

Δ LANGI
N 49 29 19 O 010 46 43

326,2	10,4	FL660 / 3500ft MSL
341,6	21,7	FL660 / 5000ft MSL
330,1	20,9	

1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, München ACC/UAC
2. Nur für Abflüge aus EDMM mit Weiterflug über
- LANGI-UL610 in FL260 oder darüber;
- LANGI-Z104;
- ERNAS-T161;
- ERMEL-Y109.
3. Bei Abflügen aus EDMM mit Weiterflug über UL610 in FL260 oder darüber muss 10 NM vor LANGI in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist Y101-ERMEL-Y109-SULUS-UL984-LOHRE im Flugplan anzugeben.
4. Bei ERNAS kein Übergang zur (U)M726 möglich.
5. Zwischen GIVMI und LANGI CDR1: FL270-FL320, FL360-FL470. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.

Y 102

Δ Mike NDB (MIQ)
N 48 34 13 O 011 35 51

Δ INPUD
N 48 40 02 O 011 32 29

Δ Allersberg VOR/DME (ALB)
N 49 12 52 O 011 13 17

339,1	6,2	FL660 / 3500ft MSL	3.
158,8	35,2	FL660 / 5000ft MSL	

1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC
2. Nur für Abflüge aus EDMM.
3. In südliche Richtung nur verfügbar für Abflüge von EDDN zu Zielen innerhalb EDMM in max. FL90, jedoch nicht nach EDDM, EDMO.
4. Kein Übergang zur (U)L610 möglich.

Y 103

Δ EVIVA
N 48 40 03 O 011 42 11

Δ NIMDI
N 48 48 08 O 011 38 01

Δ UNKUL
N 49 08 14 O 011 27 35

Δ DOSIS
N 49 14 19 O 011 24 24

Δ EKSOS
N 49 39 15 O 011 24 27

Δ ERETO
N 49 55 52 O 011 24 30

Δ TILMO
N 50 04 27 O 011 24 31

Δ LASGA
N 50 21 38 O 011 13 41

341,3	8,6	FL660 / 3000ft MSL
	21,3	FL660 / 5000ft MSL
	6,4	
O00,1	25,O	
	16,6	FL660 / 5500ft MSL
	8,6	
338,1	18,6	

1. Bezirkskontrollstellen: München ACC/UAC, Karlsruhe UAC, Berlin ACC
2. Nur für Abflüge aus EDMM und Flüge nach EDDN via T161.
3. Zwischen EVIVA und EKSOS CDR1: FL360-FL470. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
4. Zwischen EVIVA und NIMDI 3000ft MSL - FL120 CDR1: ganztägig.
Während der Aktivierung von ED-R138 ist mit Umleitungen durch ATC zu rechnen.
5. Kein Übergang zur T170 möglich.
6. Kein Übergang zur T161 möglich. Für diese Flüge ist SID GIVMI im Flugplan anzugeben.

Y 104 Δ ANKER N 48 34 21 O 012 00 08 Δ MAMOR N 48 53 09 O 012 13 20	024,8	20,7	FL 660 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Nur für Abflüge aus EDMM.
Y 105 Δ OBAXA N 48 00 44 O 011 39 56 Δ LUXEK N 47 41 17 O 011 43 03 Δ FIR Boundary N 47 35 14 O 011 44 01 BERAS N 47 21 34 O 011 46 10	173,8	19,6 6,1 13,8	FL 660 6000ft MSL FL 660 9000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Nur für Abflüge von EDDM.
Y 106 Δ Mike NDB (MIQ) N 48 34 13 O 011 35 51 Δ München VOR/DME (MUN) N 48 10 49 O 011 48 58 Δ MANAL N 47 53 58 O 011 48 00	159,4 182,2	25,0 16,9	FL 240 5000ft MSL FL 660 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Zwischen MIQ und MUN nur verfügbar für Abflüge aus EDMM.
Y 108 Δ TURBU N 47 43 44 O 012 07 03 Δ UNKEN (FIR BDRY) N 47 41 25 O 012 41 49	095,4	23,6	FL 660 10000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Nur für Abflüge von EDDM.
Y109 Δ ERMEL N 49 11 16 O 011 02 41 Δ TENLO N 49 31 34 O 011 02 40 Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44	360,O 339,7	20,3 35,2	FL660 5000ft MSL (FL140)	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, München ACC/UAC 2. Nur für Abflüge aus EDMM. 3. Zwischen ERMEL und SULUS CDR1: FL270-FL320, FL360-FL470. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen. 4. Kein Übergang zur (U)L604 möglich.
Y 125 Δ Sulz DVOR (SUL) N 48 22 54 O 0 08 38 41 Δ NATOR N 48 10 12 O 008 19 17	225,7	18,2	FL 230 7000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDS.

<table>
<tr>
<td>Y 126

Δ ROTWE
N 48 30 48 O 008 40 29

Δ TUBLO
N 48 27 57 O 008 24 53

Δ DENEL
N 48 21 55 O 007 53 03

Δ LUPEN
N 48 26 06 O 007 44 01</td>
<td>

255,0

304,8</td>
<td>

10,8

22,0

7,3</td>
<td>

FL 230
6000ft MSL</td>
<td>

</td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Langen ACC
2. Nur für Abflüge von EDDS, ETAR, ETOR, EDFM, EDBS und Flüge mit Z-Flugplan.</td>
</tr>
<tr>
<td>Y 161

Δ NOMBO
N 49 03 49 O 010 05 17

Δ ELVAG
N 48 57 06 O 010 14 47

Δ Nördlingen NDB (NDG)
N 48 49 46 O 010 25 08

Δ DODIL
N 48 43 57 O 010 34 25

Δ RIDAR
N 48 35 18 O 010 48 10

Δ Maisach DVOR/DME (MAH)
N 48 15 48 O 011 18 43

Δ München VOR/DME (MUN)
N 48 10 49 O 011 48 58</td>
<td>

136,9

133,3

103,7</td>
<td>

9,2

10,0

8,5

12,6

28,2

20,8</td>
<td>

FL 660
5000ft MSL

FL 660
6000ft MSL

FL 660
4000ft MSL</td>
<td>

  </td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
München ACC
2. Nur für Abflüge aus EDFF und EDMM.
3. Bei RIDAR ist der Übergang zur (U)L603 nicht möglich.
4. Der Abschnitt RIDAR-MAH ist nicht verfügbar für Flüge nach LOWS.
5. Zwischen MAH und MUN nicht verfügbar für Flüge, die über Y106-(U)M736 fortgesetzt werden. Für diese Flüge ist MAH-Y162-MANAL-(U)M736 im Flugplan anzugeben.
6. CDR 1: FL270 - FL320; FL360 - FL460. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.</td>
</tr>
<tr>
<td>Y 162

Δ Maisach DVOR/DME (MAH)
N 48 15 48 O 011 18 43

Δ MANAL
N 47 53 58 O 011 48 00</td>
<td>

137,9</td>
<td>

29,4</td>
<td>

FL 660
6000ft MSL</td>
<td>

  </td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
München ACC/UAC
2. Nur für Abflüge aus EDFF und EDMM.
3. CDR 1: FL270 - FL310; FL370 - FL460. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen</td>
</tr>
<tr>
<td>Y 163

Δ NISTE
N 49 46 38 O 008 40 28

Δ ANEKI
N 49 19 02 O 008 28 50

Δ BADLI
N 49 03 49 O 008 26 51

Δ PABLA
N 48 47 19 O 008 21 07

Δ HERBI
N 48 29 27 O 008 14 37

Δ NATOR
N 48 10 12 O 008 19 17</td>
<td>

195,4

184,9

192,9

193,6

170,8</td>
<td>

28,6

15,3

16,9

18,4

19,5</td>
<td>

FL 660
5000ft MSL

FL 660
7000ft MSL
(FL 100)</td>
<td>

 
3.

  </td>
<td>1. Bezirkskontrollstellen:
Langen ACC, Karlsruhe UAC
2. Nur für Abflüge von EDDF, EDDR, EDRZ, EDFE, EDFH, ETAR, ETOU und ETID.
3. Zwischen NISTE und ANEKI nur verfügbar für Abflüge von EDFH.
4. Ab BADLI zusätzlich verfügbar für Abflüge von ELLX.</td>
</tr>
</table>

Y 164 Δ HERBI N 48 29 27 O 008 14 37 Δ MOPAN N 48 14 47 O 008 09 16 Δ OLBEN N 47 18 16 O 007 37 46	193,6 200,8	15,6 60,4	FL 660 7000ft MSL (FL 100) FL 660 8000ft MSL (FL 100)	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDF, EDFE, EDDR, EDRZ, EDFH, ETAR, ETOU, ETID und ELLX.
Y 180 Δ DONAB N 49 49 16 O 008 01 45 Δ SOBRA N 49 51 39 O 007 46 32 Δ ULKIG N 49 52 11 O 007 43 10 Δ RUDOT N 49 59 36 O 006 54 16 Δ BITBU N 49 58 59 O 006 33 42 NUDRI (FIR Boundary) N 49 53 36 O 006 14 29 Diekirch DVOR/DME (DIK) N 49 51 41 O 006 07 47	283,8 267,5 246,6	10,1 2,2 32,5 13,4 13,5 4,7	FL 660 5000ft MSL FL 660 FL 80	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Langen ACC 2. Zwischen DONAB und BITBU nur für Abflüge von EDDF, EDFE, ETOU, ETID, EDFH.
Y 181 Δ BITBU N 49 58 59 O 006 33 42 MAKIK (FIR Boundary) N 49 58 12 O 006 10 02 GOPAS N 49 57 59 O 006 04 11	267,2	15,3 3,8	FL 660 FL 80	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Maastricht UAC 2. Nur für Abflüge von EDDF, EDFE, ETOU, ETID, EDFH. 3. Nicht verfügbar für Flüge, die über UA24 in FL250 oder darüber fortgesetzt werden, ausgenommen Flüge, die innerhalb London TMA enden.
Y 200 Δ BRANE N 52 29 02 O 012 33 41 Δ GUGSU N 52 26 24 O 011 52 16 Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43	264,3	25,5 39,8	FL 660 4000ft MSL FL 660 FL 100	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDT
Y 201 Δ BRANE N 52 29 02 O 012 33 41 Δ BUREL N 52 20 40 O 011 51 16 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40	252,2	27,3 40,O	FL 660 4000ft MSL FL 660 FL 100	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Zwischen BUREL und POVEL nur für Abflüge von EDDT, EDDI, deren Weiterflug mit Ziel EDDK in FL250 oder darüber geplant ist.
Y 202 Δ BUREL N 52 20 40 O 011 51 16 Δ LODRO N 52 07 26 O 011 48 59 Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40	186,1	13,3 7,8	FL 660 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDT, EDDI, EDDB.

Y 203 Δ BELID N 52 14 37 O 012 41 51 Δ GENTI N 52 19 57 O 012 20 38 Δ BUREL N 52 20 40 O 011 51 16 Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43	292,4 272,5	14,1 18,O 39,O	FL 660 4000ft MSL FL 660 FL 100	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDI, EDDB.
Y 204 Δ BELID N 52 14 37 O 012 41 51 Δ LODRO N 52 07 26 O 011 48 59 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40	257,9 270,8	33,3 36,6	FL 660 FL 140 FL 660 5000ft MSL	↓ 2. ↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDB in FL250 oder darüber mit Ziel EDDK.
Y 205 Δ GERGA N 52 36 09 O 014 01 41 Δ GILAS (FIR BDRY) N 52 37 54 O 014 31 33	O84,3	18,3	FL 660 4000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDT.
Y 206 Δ GERGA N 52 36 09 O 014 01 41 Δ TELTU N 52 30 16 O 014 16 31 Δ Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08	123,O	10,8 13,6	FL 660 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDT.
Y 207 Δ TUVAK N 52 23 59 O 014 04 15 Δ TELTU N 52 30 16 O 014 16 31 Δ GILAS (FIR BDRY) N 52 37 54 O 014 31 33	O50,O	9,8 11,9	FL 660 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDB.
Y 208 Δ TUVAK N 52 23 59 O 014 04 15 Δ Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08	O93,4	19,O	FL 660 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDB.
Y 220 Δ ERSIL N 51 03 02 O 010 17 12 Δ Lichtenau NDB (LAU) N 51 12 15 O 009 41 27	292,5	24,3	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDE und Flüge mit Z-Flugplan.
Y 221 Δ ERSIL N 51 03 02 O 010 17 12 Δ BEBLA N 51 02 30 O 009 39 33	269,O	23,8	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDE und Flüge mit Z-Flugplan.

Y 222 Δ ERSIL N 51 03 02 O 010 17 12 Δ Fulda DVORTAC (FUL) N 50 35 33 O 009 34 20	224,9	38,7	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDE und Flüge mit Z-Flugplan.
Y 230 Δ ORTAG N 51 29 12 O 011 04 47 Δ KUMER N 51 32 15 O 010 38 06 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39	280,5 268,7	16,9 57,1	FL 240 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDP.
Y 235 Δ ABVIG N 51 24 52 O 011 58 10 Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40	349,5	35,5	FL 280 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Abflüge von EDAC.
Y 282 Δ Lima NDB (LMA) N 51 21 59 O 006 24 12 Δ NAPSI (FIR BDRY) N 51 51 19 O 006 01 17 RENDI N 52 03 42 O 005 40 39	334,2 315,0	32,7 17,8	FL 240 4000ft MSL FL 250 FL 100	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDL und EDLN mit Weiterflug in FL 250 oder darüber 3. CDR 1: Jedes Wochenende Freitag 1600 (1500*) - Montag 0800 (0700*) Uhr UTC; jede Nacht Montag - Freitag 2200 (2100*) - 0700 (0600*) Uhr UTC. Während der übrigen Zeit wird die Strecke nur von ATC zugewiesen. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
Y 283 Δ Lima NDB (LMA) N 51 21 59 O 006 24 12 Δ MODRU N 51 01 03 O 006 05 24 SUMAS (FIR BDRY) N 50 56 11 O 006 01 07	209,6	24,1 5,6	FL 660 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge aus EDLL, für die eine Flughöhe von FL100 oder darüber beantragt wurde. 3. Für Flüge, für die oberhalb FL210 beantragt wurde (ausge-nommen Überseeflüge); MODRU muss in FL210 oder darüber überflogen werden können.
Y 700 Salzburg VOR/DME (SBG) N 48 00 09 O 012 53 34 SIMBA N 48 13 49 O 013 00 57 Δ ABABI N 48 32 19 O 012 56 52	019,8 351,7	14,5 18,7	FL 660 5000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: München ACC/UAC 2. Nur für Abflüge von LOWK, LJLJ, LJPZ, LDLO, LDPL, LDRI und Flüge zu Zielen innerhalb EDMM sowie für Flüge mit Z-Flugplan aus LOVV.
Y 703 Δ LEMSO N 47 25 37 O 010 51 40 Δ Kempten DVOR/DME (KPT) N 47 44 45 O 010 20 59	312,9	28,2	FL 660 11000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Abflüge von LOWI.

Y 704 Rattenberg NDB (RTT) N 47 25 51 O 011 56 24 FIR Boundary N 47 36 39 O 012 02 51 Δ TURBU N 47 43 44 O 012 07 03 Δ ROTIN N 47 56 34 O 012 14 47	O21,9 201,9 O22,0	11,6 7,6 13,8	FL 660 10000ft MSL	↓ ↑ ↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Abflüge von LOWI. 3. Zwischen TURBU und RTT auch für Abflüge von EDDM. Hinweis: Zum weiteren Strecken-verlauf siehe AIP Österreich.
Y 710 Δ DENEL N 48 21 55 O 007 53 03 Δ Sulz DVOR (SUL) N 48 22 54 O 008 38 41 Δ ESULI N 48 26 03 O 009 13 39 Δ SUDEN N 48 31 45 O 009 27 44 Δ ETAGO N 48 43 39 O 009 27 36	088,2 082,1 O58,6 359,9	30,5 23,5 11,O 11,9	FL 230 6000ft MSL FL 660 FL 210 (FL 260)	↓ ↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von LFST, LFSC, LFGA und EDTL. 3. Ab ETAGO Direktflug HAREM-UN851. 4. Zwischen SUL und ESULI auch verfügbar für Flüge nach ETAR, ETOR, EDFM.
Y 711 Δ LUPEN N 48 26 06 O 007 44 01 Δ DENEL N 48 21 55 O 007 53 03 Δ MOPAN N 48 14 47 O 008 09 16 Δ NATOR N 48 10 12 O 008 19 17	123,8	7,2 13,1 8,1	FL 230 6000ft MSL FL230 7000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von LFST, LFJL, LFGA oder Flüge nach LSZH, EDNY, EDTD, LSZR und LSMD.
Y 712 Δ PABLA N 48 47 19 O 008 21 07 Δ Luburg VOR/DME (LBU) N 48 54 47 O 009 20 24 Δ NOTGA N 48 55 39 O 009 27 04 Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) N 49 08 34 O 010 14 18	078,8 067,1	39,9 4,5 33,7	FL 230 6000ft MSL FL 230 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur verfügbar für - Abflüge von EDSB, ETAR, EDDR, EDRZ; - Flüge nach EDTY, EDDN.
Y 715 Δ ELBEG N 47 41 49 O 007 44 58 Δ TITIX N 47 51 30 O 008 23 48 Δ NEDOV N 47 59 35 O 008 56 56 Δ HEUSE N 48 02 39 O 009 09 45 Δ ARSUT N 48 10 00 O 009 19 43	069,4 042,2	27,9 23,7 9,1 9,9	FL240 8000ft MSL FL260 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Langen ACC 2. Nur für Abflüge von LFSB, LFQM und EDTD. 3. Von HEUSE nach ARSUT nur für Flüge nach EDDS.

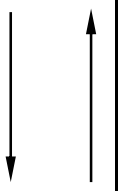
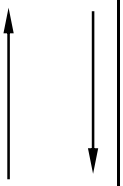
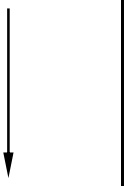
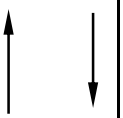
Y 800 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40 Δ KULID N 51 55 11 O 011 21 15 Δ ELTED N 51 47 24 O 011 40 31 Δ DESAR N 51 38 24 O 012 02 34 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53	122,5	23,2	FL 660 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Berlin ACC, Maastricht UAC 2. Nur für Abflüge von EDDV, für die FL290 oder darüber beantragt wurde.
		14,3 16,4 22,8	FL 660 FL 290		
Y 801 Δ MULDO N 52 24 47 O 010 32 12 Δ BATEL N 52 32 49 O 011 05 59	068,5	22,2	FL 240 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDV nach EDDB, EDDT, EDDI.
Y 802 Δ MULDO N 52 24 47 O 010 32 12 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40	147,8	20,2	FL 240 4000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC 2. Nur für Abflüge aus EDWW.
Y 850 Δ MEVEL N 51 50 55 O 007 11 27 Δ ARTER N 52 12 00 O 007 47 52 Δ BASUM N 52 46 19 O 008 47 19	046,1	30,8	FL 660 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Maastricht UAC 2. Zwischen ARTER und BASUM: CDR 1: ganztägig FL 250 - FL 280 und FL 370 - FL 450; CDR 1: FL 290 - FL 350 jedes Wochenende von Freitag 1100 (1000*) bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht Montag – Freitag 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC; CDR 2: FL 290 - FL 350 während der übrigen Zeit. * während der gesetzlichen Sommerzeit
		50,0	FL 660 FL 250		
Y 851 Δ MEVEL N 51 50 55 O 007 11 27 Δ Osnabrück DVOR (OSN) N 52 12 00 O 008 17 08	062,1	45,7	FL 660 6000ft MSL	↓	Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Langen ACC, Maastricht UAC
Y 852 Δ BETZO N 50 55 15 O 007 54 52 Δ DODEN N 50 37 02 O 008 04 57 Δ GIGET N 49 42 04 O 008 43 36	160,6	19,3	FL 660 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDL, für die FL250 und darüber beantragt wurd, mit Weiterflug über UN850. DODEN muss in FL250 überflogen werden können. 3. Für Flüge, die DODEN nicht in FL250 oder darüger überfliegen können, ist BETZO-Y853-Y854 im Flugplan anzugeben.
	155,4	60,3	FL 660 FL 250		
Y 853 Δ BETZO N 50 55 15 O 007 54 52 Δ KUMIK N 50 50 12 O 008 04 24	129,9	7,9	FL 660 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDL und ETNG mit Weiterflug über Y854.

Y 854 Δ Germinghausen DVOR/DME (GMH) N 51 10 14 O 007 53 31					1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Zwischen GMH und KUMIK nur für Abflüge von EDLW, EDLP, ETUO, EDLN, EDLA, EDLE, EDLM, EDDG, EDLV, EDLS mit geplantem Weiterflug ab BOMBI über UN850, T721, T104. 3. Zwischen KUMIK und BOMBI nur für - Abflüge von EDDL, ETNG, für die FL250 und darüber beantragt wurde, - Abflüge aus EDLL (übrige Plätze) mit Weiterflug via UN850, T721, T104.
	161,0	21,2	FL 660 6000ft MSL	↓	
Δ KUMIK N 50 50 12 O 008 04 24	147,4	32,6			
Δ NEGIX N 50 22 42 O 008 31 54	151,7	21,9	FL 660 5000ft MSL		
Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01					
Y 855 Δ KUMIK N 50 50 12 O 008 04 24					1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDK.
	O85,8	5,7	FL 660 6000ft MSL	↓	
Δ SIGEN N 50 50 37 O 008 13 22					
Y 860 Δ Wipper VOR (WYP) N 51 02 54 O 007 16 48					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDK zu Zielen innerhalb EDBB und darüber hinaus.
	O16,1	27,8	FL 250 4000 ft MSL	↓	
Δ NEBAR N 51 29 36 O 007 29 08					
Y 861 Δ Wipper VOR (WYP) N 51 02 54 O 007 16 48					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDK.
	016,1	41,4	FL 240 4000ft MSL	↓	
Δ Dortmund DVOR/DME (DOM) N 51 42 34 O 007 35 14					
Y 862 Sprimont DVOR/DME (SPI) N 50 30 53 O 005 37 24					Bezirkskontrollstelle: Maastricht UAC
	061,8	22,4			
PODEN (FIR BDRY) N 50 41 21 O 006 08 25		4,3	FL 660 5000ft MSL	↓	
Δ KENUM N 50 43 21 O 006 14 22					
Y 863 SOPOK N 50 15 10 O 005 46 26					1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Maastricht UAC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH.
	104,6	16,7			
Δ ETENO (UIR BDRY) N 50 10 55 O 006 11 30	O88,3	10,1	FL 660 FL 200	↓	
Δ LIRSU N 50 11 12 O 006 27 12	O96,4	27,7			
Δ VIBOM N 50 08 00 O 007 09 58		6,6	FL 660 FL 250		
Δ TUMUL N 50 07 12 O 007 20 12		22,2			
Δ UBIDU N 50 04 24 O 007 54 23	103,O	6,8			
Δ RUDUS N 50 02 51 O 008 04 42					

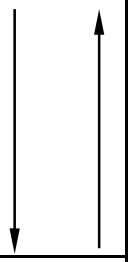
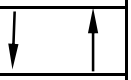
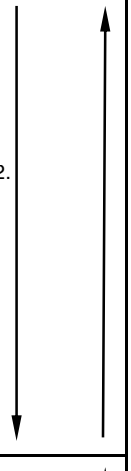
Y 864 Δ VORNA N 51 21 11 O 007 03 57 Δ LIPMI N 51 07 06 O 007 16 08 Δ Cola VORTAC (COL) N 50 47 01 O 007 35 39 Δ ROLIS N 50 26 06 O 007 49 31	151,4 148,3 157,O	16,O 23,6 22,7	FL240 5000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für - Abflüge von EDDK, EDDL, EDLN, EDLV nach EDDF, EDFE, ETOU, ETID - Flüge mit Y-/Z-Flugplänen.
Y 865 Δ LIRSU N 50 11 12 O 006 27 12 Δ ULMEN N 50 13 18 O 006 52 31	O82,5	16,4	FL 240 FL 200	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI.
Y 866 Δ Nörvenich VORTAC (NOR) N 50 50 26 O 006 41 39 Δ LIKNO N 50 34 34 O 006 58 59 Δ OSMAX N 50 15 38 O 007 19 24	145,1	19,3 23,O	FL 190 5000ft MSL FL 190 FL 150	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDK nach EDDF und militärische Transportflüge nach EDDF.
Y 890 Δ RATUM N 49 51 36 O 006 24 03 Δ Nattenheim VORTAC (NTM) N 50 00 57 O 006 31 55 Δ TALUK N 50 05 19 O 006 38 53	O28,5 O45,8	10,7 6,3	FL 240 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von ELLX.
Y 900 Δ IDEKO N 52 59 38 O 009 27 02 Δ TIMEN N 52 37 56 O 009 21 32	188,8	22,0	FL 660 4000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC, Maastricht UAC 2. Nur für Abflüge von EDDH, EDHI, für die FL250 oder darüber beantragt wurde.
Z 1 Δ BODAN N 47 35 15 O 009 27 05 Δ ALAGO N 47 47 59 O 009 27 46 Δ BIKBI N 47 58 17 O 009 27 44 Δ MINGA N 48 10 00 O 009 27 43 Δ ETAGO N 48 43 39 O 009 27 36	O02,1 359,9	12,7 10,3 11,7 33,7	FL 660 6000ft MSL FL 660 6000ft MSL (FL200)	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von LSZH, LSZR und EDNY mit Weiterflug in FL260 und darüber. 3. Ab ETAGO Direktflug: - HAREM-UN851; - SUNEG-UL608; - KRH-UZ210 (CDR1/2).
Z 2 BAMUR N 47 32 41 O 009 32 37 NEBEL N 47 24 14 O 010 16 28 ALGOI N 47 26 51 O 010 29 19	106,0 073,2	30,9 9,1	FL 660 12000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Nur für Abflüge von LSZH und LSMD.

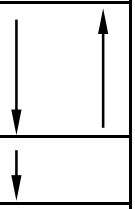
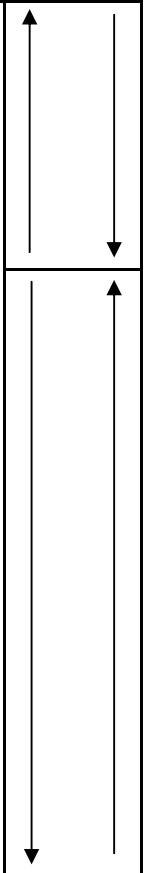
Z 3 Δ BODAN N 47 35 15 O 009 27 05 Δ ALAGO N 47 47 59 O 009 27 46 Δ MINGA N 48 10 00 O 009 27 43 Δ ESULI N 48 26 03 O 009 13 39	O02,1 359,9 329,8	12,7 22,O 18,6	FL 230 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von LSZH, LSZR und EDNY, die zwischen FL150 und FL230 fortgesetzt werden sollen.
Z 4 Δ BODAN N 47 35 15 O 009 27 05 Δ ALAGO N 47 47 59 O 009 27 46 Δ ARSUT N 48 10 00 O 009 19 43	O02,1 346,2	12,7 22,7	FL 230 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von LSZH, LSZR und EDNY mit Ziel EDDS.
Z 5 Δ BODAN N 47 35 15 O 009 27 05 Δ ALAGO N 47 47 59 O 009 27 46 Δ LOKTA N 48 10 00 O 009 10 58	O02,1 333,O	12,7 24,8	FL 230 6000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von LSZH, LSZR und EDNY mit Weiterflug in FL140 oder darunter oder für Flüge nach LFST.
Z 6 Δ BAMUR N 47 32 41 O 009 32 37 Δ NUNRI N 47 35 12 O 009 39 09	O60,4	5,1	FL 660 10000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC 2. Nur für Abflüge von LSZH, LSMD zu Zielen innerhalb EDMM.
Z 10 Δ AMETU N 50 49 59 O 008 57 52 Δ Giessen NDB (GIN) N 50 38 08 O 008 49 10 Δ TOBAK N 50 34 18 O 008 47 09 Δ TESGA N 50 26 42 O 008 37 08 Δ NEGIX N 50 22 42 O 008 31 54 Δ TABUM N 50 17 27 O 008 24 18 Δ RUDUS N 50 02 51 O 008 04 42 Δ MISGI N 49 56 43 O 007 57 32	205,O 198,5 O18,5 220,1 O39,9 222,9 O42,8 220,9 O4O,7 217,O	13,1 4,O 9,9 5,2 7,2 19,3 7,7	FL 250 5000ft MSL FL 240 5000ft MSL FL 240 6000ft MSL FL 240 5000ft MSL	↓ ↑↓ ↓ ↓	Bezirkskontrollstelle: Langen ACC

Z 11 Δ Tango DVORTAC (TGO) N 48 37 06 O 009 15 33 Δ UNSIN N 48 47 29 O 009 18 25 Δ Luburg VOR/DME (LBU) N 48 54 47 O 009 20 24 Δ GOLTU N 49 13 25 O 009 09 16 Δ BERON N 49 17 20 O 009 06 44 Δ BANIK N 49 27 10 O 009 00 42 Δ VADNU N 49 34 30 O 008 56 16 Δ MODAU N 49 48 54 O 008 48 43 Δ DONIS N 49 55 50 O 008 51 34 Δ ABUMO N 50 08 30 O 008 55 24	O10,2 338,4 338,5 158,4 341,2 161,1 O14,9 194,9 O11,O 191,1	10,6 7,4 20,0 4,3 10,6 7,9 15,2 7,2 12,9	FL 240 5000ft MSL	4.	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Bei Position LBU ist der Flug zur L173 durch EDMM und darüber hinaus nicht möglich. 3. Zwischen ABUMO und BANIK in südliche Richung verfügbar nur als Zugangsstrecke zur L603 und für Flüge nach EDFM.
Z 12 Δ FRANK N 49 27 16 O 008 01 33 Δ BADOT N 49 25 42 O 008 11 29 Δ NEKOM N 49 20 12 O 008 43 58 Δ BANIK N 49 27 10 O 009 00 42 Δ HAREM N 49 37 06 O 009 24 52 Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49 Δ ERMUT N 49 54 35 O 010 21 51 Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44 Δ KODUK N 50 11 52 O 010 56 32 Δ LASGA N 50 21 38 O 011 13 41	103,5 283,6 104,3 284,7 O57,4 237,9 O73,8 254,2 O54,4 235,O O48,1	6,6 21,9 13,O 18,6 21,6 19,9 17,2 11,1 14,7	FL 100 5000ft MSL FL 240 5000ft MSL FL 240 FL 140 FL 250 6000ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Berlin ACC, München ACC 2. Zwischen NEKOM und FRANK: FL100 CDR1 ganztägig.
Z 13 Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40 Δ USEDU N 53 57 11 O 013 58 00 Δ ASDIN N 54 50 29 O 014 05 36 Δ BAKLI (UIR BDRY) N 54 55 00 O 013 33 39	O02,4 182,5 O04,7 184,8 283,9 103,5	46,6 53,6 19,O	FL 660 FL 100		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Die Strecke wird nur von ATC zugewiesen.

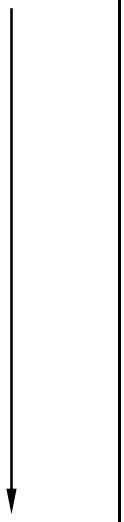
Z 14 Δ ROSOK N 54 12 36 O 012 04 36 Δ RAMUX N 54 42 36 O 012 43 01 Δ BANKU N 54 47 45 O 012 56 07 Δ ASDIN N 54 50 29 O 014 05 36	O36,5 217,O O55,6 235,8 O85,6 266,6	37,5 9,2 40,3	FL 660 FL 100		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Die Strecke wird nur von ATC zugewiesen.
Z 15 Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01 Δ PEROM N 54 27 35 O 013 08 16 Δ GUBTO N 53 44 43 O 012 19 24 Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	214,3 032,9	10,1 51,7 51,O	FL 240 4000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Zwischen BKD und NONSA FL80 - FL240 a) CDR 1: Jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; b) CDR 2: jede Woche Montag 0700 (0600*) - Freitag 1100(1000*) Uhr UTC Ausweichstrecke: M736, L619 *) während der gesetzlichen Sommerzeit
Z 16 Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40 Δ ABGUS N 51 52 01 O 011 03 12 Δ KENIG N 51 37 10 O 011 15 52 Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04	151,9	17,8 16,8 15,O	FL240 5000 ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Berlin ACC 2. Bei GALMA ist der Übergang zur (U)N858 nicht möglich.
Z 17 Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01 Δ TITEL N 54 31 04 O 013 02 26 Δ GASBO N 54 16 29 O 012 16 36	242,0 061,1	10,3 30,5	FL 240 4000ft MSL FL 70 4000ft MSL		Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC

Z 20 Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Langen ACC 2. Zwischen BIRKA und KENIG in nördliche Richtung nur für Flüge nach EDBM. 3. Flüge in FL120 oder darunter zwischen ESIKA und MAG sind via ROSNO N515611 O0121212, MNM 4000ft MSL, durchzuführen. 4. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDP, EDAC. Für diese Flüge ist (U)P31-BEBKU-(U)Z220-NERID im Flugplan anzugeben. 5. Zwischen KENIG und MAG in nördliche Richtung nur in FL160 oder darunter benutzbar.
	258,5	18,7	FL240 4000ftMSL	↑ ↓	
Δ GORIG N 52 19 00 O 014 05 17		12,9			
Δ SONUD N 52 16 17 O 013 44 39		40,6			
Δ ESIKA N 52 07 26 O 012 40 17		10,4	FL240 4000ft MSL (FL 130)		
Δ BUROK N 52 05 04 O 012 23 51		23,O			
Δ Magdeburg DVOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40	O76,3 221,4	30,O		2. ↑ ↓	
Δ KENIG N 51 37 10 O 011 15 52		10,6			
Δ ORTAG N 51 29 12 O 011 04 47		8,5			
Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54	O40,7 250,O	18,4	FL 240 5000ft MSL	↓	
Δ ESEGU N 51 16 24 O 010 28 19	246,1	33,7			
Δ BEBLA N 51 02 30 O 009 39 33		15,9			
Δ RANIN N 50 55 57 O 009 16 38	224,5	24,9			
Δ Gießen NDB (GIN) N 50 38 08 O 008 49 10					
Z 21 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC 2. Bei TADUV kein Übergang zur Q200 möglich.
	095,O	23,5		↑ ↓	
Δ WERRA N 51 28 12 O 009 44 03		29,5			
Δ BERDI N 51 25 13 O 010 31 00	276,1 O98,8	15,8			
Δ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54	279,1 O86,5	19,5	FL240 5000ft MSL		
Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04		19,5			
Δ ABVIG N 51 24 52 O 011 58 10		21,8			
Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53	267,8 121,7	15,8		↓	
Δ OSTRA N 51 17 27 O 012 54 19		20,6			
Δ RIVSA N 51 06 31 O 013 22 00		10,4			
Δ Dresden DVOR/DME (DRN) N 51 00 56 O 013 35 56	122,3	9,5			
Δ RIKLU N 50 55 52 O 013 48 40		11,9			
Δ OMELO N 50 49 25 O 014 04 31					

Z 22 Δ RADEL N 52 56 58 O 013 06 19 Δ NASMI N 53 00 00 O 012 57 30 Δ KOMOX N 53 32 30 O 012 57 30 Δ OKAGA N 54 30 00 O 012 57 30 Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01	299,7 119,6 360,O 180,O O63,5 243,7	6,1 32,6 57,6 13,3	FL 660 FL 100		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Die Strecke wird nur von ATC zugewiesen.
Z 23 Δ RAPET N 50 11 26 O 012 20 19 Δ UNAVI N 50 11 13 O 011 37 02 Δ LASAX N 50 08 19 O 011 13 36 Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44	269,8 259,3	27,8 15,3 19,6	FL 660 7000ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC, Langen ACC 2. Nur für Abflüge von LKPR, LKVO, LKKB. 3. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFE, ETOU, ETID. Für diese Flüge ist T170 im Flugplan anzugeben.
Z 24 Δ Dortmund DVOR/DME (DOM) N 51 42 34 O 007 35 14 Δ Bottrop NDB (BOT) N 51 35 09 O 007 01 23	250,8 O70,4	22,4	FL 240 3500ft MSL		Bezirkskontrollstelle: Langen ACC
Z 35 Δ TIPAM N 49 54 35 O 012 09 54 Δ ODOMO N 49 53 57 O 012 29 12 LOMKI N 49 54 34 O 013 14 28	O92,8 O88,5	12,5 29,3	FL 240 7500 ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Langen ACC 2.Nur für Flüge nach LKPR, LKVO, LKKB.
Z 74 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) N 50 03 14 O 008 38 14 Δ DONIS N 49 55 50 O 008 51 34	130,6	11,4	FL 240 FL 120		1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Zugangsstrecke zur L603.
Z 94 Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49 Δ PIGMI N 50 04 26 O 010 19 23 Δ GORKO N 50 13 28 O 010 29 02 Δ BOKNI N 50 20 27 O 010 36 32 Δ PILAM N 50 26 06 O 010 42 40 Δ BAMKI N 50 43 05 O 011 01 13 Δ GERDO N 50 50 39 O 011 08 14 Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12 Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04	034,1 215,O O30,4 210,6 196,8	25,9 11,0 8,5 6,9 29,7 8,8 7,4 28,1	FL 240 5000ft MSL FL 240 7000ft MSL FL 240 5000ft MSL	2. 	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Berlin ACC 2. Ab PIGMI in nördliche Richtung nur für Flüge nach EDDE.

Z 100 Δ IDARO N 49 42 25 O 006 57 19 Δ Hahn NDB (HAN) N 49 57 54 O 007 16 51 Δ LUKAR N 50 01 55 O 007 21 59 Δ LAGES N 50 06 39 O 007 39 05	O39,1 219,4 O66,6	20,0 5,2 12,0	3.) FL 100 6000ft MSL FL 240 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von / Flüge nach EDDR, EDRZ, ETAR. 3. Zwischen IDARO und HAN FL100 CDR1 ganztägig.
Z 102 Δ GIBMA N 53 12 47 O 008 46 17 Δ Weser VOR (WSR) N 53 20 51 O 008 52 31 Δ STADE N 53 29 43 O 009 26 49 Δ ESTAD N 53 31 31 O 009 33 53 Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18 Δ RAMAR N 53 42 39 O 010 56 20 Δ BERIM N 53 43 34 O 011 28 04 Δ TAGOB N 53 44 05 O 011 49 59 Δ GUBTO N 53 44 43 O 012 19 24 Δ LEGSA N 53 45 12 O 012 47 23 Δ GEVNI N 53 45 43 O 013 28 53 Δ Friedland DVOR/DME (FLD) N 53 45 46 O 013 33 47 Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48 Δ BINKA (FIR BDRY) N 53 45 34 O 014 16 32	O24,8 204,9 O66,4 247,4 O86,4 269,1 090,2 270,7	8,9 22,4 4,6 24,8 26,2 18,9 13,O 17,5 16,6 24,6 2,9 8,3 17,1	FL240 4000 ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC 2. Zwischen BERIM und FLD FL80-FL240: a) CDR1: Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; b) CDR2: Montag 0700 (0600*) Uhr UTC bis Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC; Ausweichstrecken: W93, L619, L87 *) während der gesetzlichen Sommerzeit

Z 104 Δ LANGI N 49 29 19 O 010 46 43 Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49 Δ AKONI N 49 45 31 O 009 10 01 Δ MODAU N 49 48 54 O 008 48 43 Δ MISGI N 49 56 43 O 007 57 32 Δ ARKOK N 49 59 07 O 007 41 22 Δ LUKAR N 50 01 55 O 007 21 59 Δ KELUX N 50 04 36 O 007 02 33 Δ DEPAX N 50 05 37 O 006 55 13 Δ TALUK N 50 05 19 O 006 38 53 Δ DIDUS N 50 04 48 O 006 14 00 ROBON (FIR BDRY) N 50 04 42 O 006 07 05 GESLO N 50 04 45 O 006 00 18	293,3 274,9 O94,3 283,9 268,5 269,8	35,2 30,5 14,2 34,0 10,7 12,8 12,8 4,8 10,5 16,O 4,5 4,4	FL 660 5000ft MSL FL 240 5000ft MSL FL 240 5500ft MSL FL 240 5000ft MSL FL 240 FL 80	↓ ↑ ↓ ↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Langen ACC 2. Abschnitt LANGI bis WUR oberhalb FL240 nur verfügbar für Flüge nach EDDR, EDRZ, EDFH, EBLG, EHBK, LFSF, LFJL, LFSR, LFQA, LFQB, LFOK und ELLX. 3. Zwischen LANGI und WUR CDR1 FL270 - FL320, FL360 - FL470; Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen. 4. Zwischen AKONI und ARKOK nicht verfügbar unterhalb FL120. Für diese Flüge ist AKONI dct RID dct OLIVI dct KIR dct KELUX im Flugplan anzugeben.
Z 110 LIMGO N 49 38 14 O 006 16 54 BETEX (FIR Boundary) N 49 48 57 O 006 25 31 Δ BITBU N 49 58 59 O 006 33 42 Δ TALUK N 50 05 19 O 006 38 53 Δ ULMEN N 50 13 18 O 006 52 31 Δ AKIGO N 50 18 20 O 007 01 11	O27,5 O47,6	12,1 11,4 7,2 11,9 7,5	FL 240 FL 80 FL 240 6000ft MSL	↓ ↑ ↓	Bezirkskontrollstelle: Langen ACC
Z 112 Δ OSMAX N 50 15 38 O 007 19 24 Δ EPINO N 50 14 30 O 007 26 59 Δ LAGES N 50 06 39 O 007 39 05	103,1 135,2	5,0 11,1	FL 240 FL 120	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDS, EDSB, ETOR, EDFM, EDFV, EDRY.
Z 114 Δ VADNU N 49 34 30 O 008 56 16 Δ RIDSU N 49 44 56 O 008 28 48 Δ DONAB N 49 49 16 O 008 01 45 Δ ADENU N 50 01 32 O 006 54 30	300,5 284,1 286,2	20,7 18,1 45,2	FL 660 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDS, EDSB, EDTY, ETOR, EDFM, EDRY, für die eine Flughöhe von FL250 oder darüber beantragt wurde. 3. Nicht verfügbar für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR, EHVK.

Z 131 Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48 Δ RODEP N 53 27 55 O 013 32 39 Δ GUDOP N 53 01 47 O 013 10 15	 O26,8	 20,O 29,4	 FL 240 4000 ft MSL		Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC
Z 190 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39 Δ Lichtenau NDB (LAU) N 51 12 15 O 009 41 27 Δ ERSET N 50 57 09 O 009 57 47 Δ MAGES N 50 50 47 O 010 04 35 Δ GAPLA N 50 39 14 O 010 16 50 Δ VELIS N 50 28 09 O 010 28 29 Δ BOKNI N 50 20 27 O 010 36 32 Δ KODUK N 50 11 52 O 010 56 32 Δ LONLI N 50 04 29 O 011 13 35 Δ NOGRA N 49 55 14 O 011 49 18	 129,5 310,0 145,7 123,6 111,7	 28,4 18,3 7,7 13,9 13,4 9,3 15,4 13,2 24,8	 FL 240 5000ft MSL FL 240 6000ft MSL FL 240 7000ft MSL	 	1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Langen ACC, Berlin ACC 2. Ab VELIS MAX FL130 für Flüge nach EDQC, EDQD, EDQM, EDDN, ETIC.
Z 220 Δ KORUP (FIR BDRY) N 51 34 59 O 014 44 17 Δ KOBUS N 51 30 48 O 014 15 09 Δ BEBKU N 51 28 21 O 013 58 28 Δ OSKAN N 51 25 39 O 013 40 29 Δ BEBEX N 51 22 03 O 013 16 57	 257,2 076,8 256,8	 18,7 10,7 11,6 15,2	 FL 240 5000ft MSL	  2.	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Von KOBUS bis BEBEX nur für Flüge nach EDDP, EDDE, EDAC, EDBM und Abflüge von EDCD.
Z 400 Δ BAKLI (FIR BDRY) N 54 55 00 O 013 33 39 Δ ARGAD N 54 41 36 O 013 36 27 Δ PENET N 54 06 01 O 013 43 44 Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48 Δ PADKU N 53 31 39 O 013 50 35 Δ PEKIP N 53 18 20 O 013 53 11 Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40 Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42	 353,4	 13,5 35,9 ,20,5 14,2 13,4 7,7 16,O	 FL240 4000ft MSL		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Bei RAKIT kein Übergang zur Z717 möglich.

<table>
<tr>
<td>Z 650

Δ SULUS
N 50 04 31 O 010 43 44

Δ ERETO
N 49 55 52 O 011 24 30

Δ NOGRA
N 49 55 14 O 011 49 18

Δ TIPAM
N 49 54 35 O 012 09 54

Δ VEMUT
N 49 47 19 O 012 27 14</td>
<td>108,O

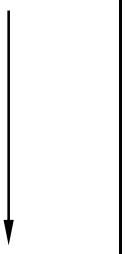
O92,2

122,8</td>
<td>27,7

16,1

13,3

13,4</td>
<td>FL 240
5000ft MSL

FL 240
7000ft MSL</td>
<td>  </td>
<td>1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Langen ACC
2. Für die Streckenführung ab VEMUT siehe AIP Tschechien.</td>
</tr>
<tr>
<td>Z 713

Δ SUVOX
N 51 58 09 O 007 06 29

Δ Osnabrück DVOR (OSN)
N 52 12 00 O 008 17 08</td>
<td>O71,9</td>
<td>45,7</td>
<td>FL 240
4000ft MSL</td>
<td>  </td>
<td>Bezirkskontrollstelle:
Langen ACC</td>
</tr>
<tr>
<td>Z 715

Δ GOVEN (FIR BDRY)
N 52 03 30 O 014 45 20

Δ BUKIG
N 51 44 39 O 014 27 50

Δ KOBUS
N 51 30 48 O 014 15 09

Δ GARKI
N 51 25 26 O 014 10 17

Δ PIRAP
N 50 59 38 O 013 58 54

Δ LISBA
N 50 53 36 O 013 42 33

Δ ABKIS
N 50 37 47 O 013 03 26

Δ NOKSI
N 50 35 54 O 012 57 41

Δ PEROX
N 50 20 41 O 012 11 58

Δ URONA
N 50 15 15 O 011 55 57

Δ KULOK
N 50 04 22 O 011 37 50

Δ ERETO
N 49 55 52 O 011 24 30

Δ ANELA
N 49 46 08 O 011 13 29</td>
<td>210,O

O29,5

O15,4
239,8

O59,7
237,7

O57,2
242,8

062,0
227,1

046,8
225,4

045,2
216,3

036,1</td>
<td>21,8

16,O

6,2

26,8

12,O

29,5

4,1

32,9

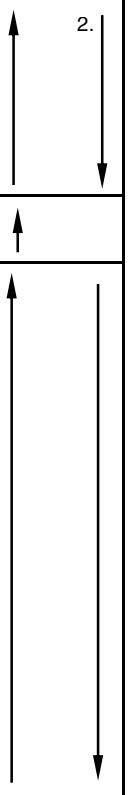
11,6

15,9

12,1

12,1</td>
<td>FL 240
5000ft MSL

FL 240
7000ft MSL

FL 240
5000ft MSL</td>
<td> 
2.</td>
<td>1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Langen ACC
2. Von GOVEN bis GARKI nur für Flüge nach EDDC und EDAB.
3. Ab URONA in südwestliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID.</td>
</tr>
</table>

Z 717					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Bremen ACC, Langen ACC 2. Nur für Flüge von/Abflüge nach Paris TMA und Brussels FIR. 3. Zwischen EXOBA und SUKAM: FL120 - FL150 CDR 1: jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*)-Montag 0600 (0500*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC CDR 2: Montag - Donnerstag 0600 (0500*) - 2300 (2200*) Uhr UTC, Freitag 0600 (0500*) - 1100 (1000*) Uhr UTC Ausweichstrecke: OSN - HMM - SUKAM. 4. Zwischen ABAMI und DLE nicht verfügbar für Flüge nach EDDV und EDDH. 5. Zwischen RUDEL und MAS FL190 und darunter nur für Abflüge von EDLN. 6. Zwischen RUDEL und MAS FL200 und darüber nur für Flüge nach Paris TMA und Abflüge von EDDL. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
Δ BODLA (UIR BDRY) N 53 16 33 O 014 24 36					
	252,2	18,9	FL 240 4000 ft MSL	↑ ↓	
Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40	071,8				
Für Flüge zwischen DLE und RAKIT ist DLE-B29-B293-L619-L87-RAKIT im Flugplan anzugeben.					
Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01	243,9				
		26,7	FL 240 FL 200	↑ ↓	
Δ PIROT N 52 03 12 O 009 14 13		37,9			
Δ EXOBA N 51 46 02 O 008 19 37		10,O	FL 240 FL 120		
Δ MAREK N 51 41 27 O 008 05 20		12,4			
Δ SUKAM N 51 35 42 O 007 47 40		13,1			
Δ NEBAR N 51 29 36 O 007 29 08		8,7			
Δ ABAMI N 51 25 30 O 007 16 50		12,1			
Δ ORTIM N 51 19 48 O 006 59 52		9,3			
Δ RUDEL N 51 15 22 O 006 46 47		29,7			
Δ MODRU N 51 01 03 O 006 05 24		4,2	FL 240 FL 100		
Δ GOBNO (FIR BDRY) N 50 59 02 O 005 59 39		1,5			
Δ Maastricht VOR/DME (MAS) N 50 58 19 O 005 57 38	O60,8				
Z 719					Bezirkskontrollstelle: Langen ACC
Δ TESGA N 50 26 42 O 008 37 08	114,8	10,9	FL 240 FL 190	↓	
Δ UTUBI N 50 22 07 O 008 52 33		38,6			
Δ Hammelburg NDB (HAB) N 50 05 35 O 009 46 53	115,8	25,1	FL 130 5000ft MSL		
Δ ERMUT N 49 54 35 O 010 21 51		34,2			
Δ Erlangen VOR/DME (ERL) N 49 39 19 O 011 09 03					
Z 728					Bezirkskontrollstelle: Langen ACC
Δ LOKTA N 48 10 00 O 009 10 58	354,9	23,6	FL 140 6000ft MSL	↓	
Δ ESAGA N 48 33 29 O 009 07 50	026,5	15,7			
Δ UNSIN N 48 47 29 O 009 18 25	034,9	10,0	FL 140 5000ft MSL		
Δ NOTGA N 48 55 39 O 009 27 04					

Z 729 Δ Luburg VOR/DME (LBU) N 48 54 47 O 009 20 24 Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) N 48 59 35 O 008 35 03 Δ BADLI N 49 03 49 O 008 26 51 Δ GERKU N 49 05 23 O 008 17 16 Δ PIREK N 49 10 22 O 007 45 30 Δ Zweibrücken DVOR/DME (ZWN) N 49 13 45 O 007 25 04 Δ TOMPI N 49 23 31 O 007 03 27	279,4 098,8 308,2 128,1 284,2 103,4 304,8 124,5	30,3 6,9 6,5 21,4 13,8 17,2	FL 230 5000ft MSL	↑ ↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge in die/aus den Bereiche(n) EDFF, EDMM und für Flüge, die ab BADLI über Y163 fortgesetzt werden. 3. Zwischen BADLI und TOMPI: FL100 CDR1 ganztägig. 4. Zwischen TOMPI und BADLI: CDR 1 FL110 - FL230 Freitag 1700 (1600*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC und an gesetzlichen Feiertagen ausschließlich für Abflüge von ELLX und EDFH mit Weiterflug ab BADLI über Y163/Y164. Während der übrigen Zeit zwischen FL110 und FL230 nicht verfügbar. *) während der gesetzlichen Sommerzeit
Z 738 Δ RUDUS N 50 02 51 O 008 04 42 Δ NISTE N 49 46 38 O 008 40 28	124,9	28,3	FL240 FL120	↓	Bezirkskontrollstelle: Langen ACC
Z 905 ARCKY N 50 17 57 O 006 07 56 KOGES (FIR BDRY) N 50 34 12 O 006 12 02 Δ KENUM N 50 43 21 O 006 14 22 Δ ELDAR N 51 01 23 O 006 40 46 Δ ABAMI N 51 25 30 O 007 16 50	009,1 042,6	16,5 9,3 24,6 33,1	FL 240 5000ft MSL (FL 190) FL 240 5000ft MSL	↓	Bezirkskontrollstelle: Langen ACC

§ 5

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 4. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 99/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 10. VO zur Änderung der 173. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-99/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zehnten Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5807, am 12. April 2005 verkündete Verordnung vom 22. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 12. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zehnte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt)

Vom 22. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt) vom 30. Oktober 1996 (BAnz. S. 12 159, NfL I-289/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 602, NfL I-283/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 bis 5 und § 3 Abs. 1, 2 sowie 4 Nr. 1.3 und 1.7 wird jeweils die Angabe „Paderborn NDB/DME“ durch die Angabe „Paderborn NDB-DME“ ersetzt.

2. In § 2 Abs. 1 wird die Einflugstrecke NÖRVENICH FIVE HOTEL ARRIVAL (NOR5H) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BIBOS ONE HOTEL ARRIVAL (BIBOS1H)				Zwischen DIMPI und RENNE BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
Δ BIBOS	072	26	6000	
Δ DIMPI	048 (048,1)	14,4		
Δ RENNE	038	16		
13,0 DME PAD		13	3000	
Δ Paderborn NDB-DME				

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft tritt.

Langen, den 22. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 100/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 13. VO zur Änderung der 207. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

I-100/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dreizehnten Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 4981, am 1. April 2005 verkündete Verordnung vom 8. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 4. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)

Vom 8. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertsiebte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4458; NfL I-105/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 17. Januar 2005 (BAnz. S. 1961, NfL I-47/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt TORVU wie folgt gefasst:

   „Meldepunkt TORVU R 213 - 32 DME KLF
   51 35 09 N 13 04 37 O“

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird die Einflugstrecke TORVU TWO ZULU ARRIVAL (TORVU 2Z) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
TORVU THREE ZULU ARRIVAL (TORVU 3Z)				Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL110 überflogen wird.
Δ TORVU	033	32	4000	
Δ Klasdorf DVOR/DME				

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 8. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 101/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 10. VO zur Änderung der 208. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-101/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zehnten Verordnung zur Änderung der Zweihundertachten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 4981, am 1. April 2005 verkündete Verordnung vom 8. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 4. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertachten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)

Vom 8. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertachte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4585, NfL I-106/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 17. Januar 2005 (BAnz. S. 1962, NfL I-48/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt TORVU wie folgt gefasst:

   „Meldepunkt TORVU R 213 - 32 DME KLF
   51 35 09 N 13 04 37 O“

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird die Einflugstrecke TORVU TWO ZULU ARRIVAL (TORVU 2Z) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
TORVU THREE ZULU ARRIVAL (TORVU 3Z)				Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL100 überflogen wird.
Δ TORVU	033	32	4000	
Δ Klasdorf DVOR/DME				

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 8. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 102/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 13. VO zur Änderung der 209. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-102/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dreizehnten Verordnung zur Änderung der Zweihundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 4982, am 1. April 2005 verkündete Verordnung vom 8. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 4. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)

Vom 8. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertneunte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4588; NfL I-107/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 17. Januar 2005 (BAnz. S. 1962, NfL I-49/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt TORVU wie folgt gefasst:

   „Meldepunkt TORVU R 213 - 32 DME KLF
   51 35 09 N 13 04 37 O“

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird die Einflugstrecke TORVU TWO SIERRA ARRIVAL (TORVU 2S) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
TORVU THREE SIERRA ARRIVAL (TORVU 3S)				Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL90 überflogen wird.
Δ TORVU	033	32	4000	
Δ Klasdorf DVOR/DME				

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 8. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 103/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 11. VO zur Änderung der 212. DVO zur LuftVO

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

I-103/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Elften Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 5565, am 8. April 2005 verkündete Verordnung vom 21. März 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 8. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Elfte Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Vom 21. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 13. November 2002 (BAnz. S. 25 489, NfL I-367/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. Dezember 2004 (BAnz. 2005 S. 613, NfL I-37/05), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

   a) In die Liste der Meldepunkte werden die folgenden Meldepunkte eingefügt

„Meldepunkt	Koordinaten	Definition
AGUBA	49 59 53 N 08 04 16 O	R 193 - 15,6 DME TAU
BALAX	49 51 37 N 08 07 33 O	R 285 - 16,8 DME RID
DOGOS	50 12 54 N 08 56 56 O	R 133 MTR / R 050 FFM
ELDEX	50 04 54 N 09 03 10 O	R 083 FFM / R 002 CHA“

   b) Der Meldepunkt TABUM wird wie folgt gefasst:

„Meldepunkt	Koordinaten	Definition
TABUM	50 17 27 N 08 24 18 O“	

   c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

   „(4) Die Koordinaten der in § 3 Abs. 1 und 2 sowie in § 4 Abs. 2 genannten Overlay-Wegpunkte sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, aufgelistet.“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird der folgende neue Absatz 2 eingefügt:

„(2) GPS/FMS RNAV – Verbindungsstrecken zum Endanflug während der Nacht
(2300 Uhr bis 0500 Uhr Ortszeit)
Hinweis: Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Frankfurt am Main basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01.

CHA 25	PSA [F110; K220+] – CHA [R] – DF080 [K220; R] – DF084 [R] – DF031 [R] - ELDEX [F070; K210 +/-10; L] - DF124 [L] - LEDKI [A4000; K160 +/-10] (FAF) - Endanflug 25L (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
MTR 25	GED [F110; K220+] – MTR [R] – DF070 [K220; L] – DF073 [F080+; K220; L] - DOGOS [F070; K210 +/-10; R] - DF123 [R] - REDGO [A4000; K160 +/-10] (FAF) - Endanflug 25R (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
ETARU 25	ROLIS - ETARU [F110; K220+; R] – DF072 [K220; L] - DF073 [F080+; K220] - DOGOS [F070; K210 +/-10; R] - DF123 [R] - REDGO [A4000; K160 +/-10] (FAF) - Endanflug 25R (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
EPINO 25	OSMAX – EPINO [R] – LAGES [F110; K220+; L] – ROKIM [F100; L] - DF073 [F080+; K220] - DOGOS [F070; K210 +/-10; R] - DF123 [R] - REDGO [A4000; K160 +/-10] (FAF) - Endanflug 25R (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
EPINO 07	OSMAX – EPINO [R] – LAGES [F110; K220+; L] – REDLI [F100; K250-; L] - DF092 [K220; R] - DF094 [F080+; K220; R] – LOGMI [F090-; K220] - AGUBA [F070; K210 +/-10; L] - DF121 [L] - LOMPO [A4000; K160 +/-10] (FAF) – Endanflug 07L (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
ETARU 07	ROLIS - ETARU [F110; K220+; L] - DF093 [R] - DF094 [F080+; K220; R] – LOGMI [F090-; K220] - AGUBA [F070; K210 +/-10; L] - DF121 [L] - LOMPO [A4000; K160 +/-10] (FAF) – Endanflug 07L (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
GEDSI 07	GED [F110; K220+] - GEDSI [K220+; R] - DF013 [R] - DF094 [F080+; K220] – LOGMI [F090-; K220] - AGUBA [F070; K210 +/-10; L] - DF121 [L] - LOMPO [A4000; K160 +/-10] (FAF) – Endanflug 07L (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
CHA 07	PSA [F110; K220+] - DF081 [K220; L] - DF060 [F080; K220] - BALAX [F070; K210 +/-10; R] - DF122 [R] - ROBSA [A4000; K160 +/-10] (FAF) – Endanflug 07R (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))

Anmerkungen:
1. Die Freigabe für die Benutzung der Verbindungsstrecken wird nur durch die Flugverkehrskontrolle erteilt.
2. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Verbindungsstrecken (auch ohne Profil) sind stets bindend, solange sie nicht von ATC aufgehoben werden.
3. Die Landebahnzuweisung gilt nur bei Ausfall der Funkverbindung. Bei normalem Flugbetrieb werden beide Landebahnen benutzt.

b) Die bisherigen Absätze 2 bis 5 werden in die Absätze 3 bis 6 umbenannt.

c) In Absatz 4 werden die folgenden Warteverfahren angefügt:

Wartewegpunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurven-führung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
AGUBA	193	FL70	rechts	
BALAX	285	FL70	links	
DOGOS	133	FL70	links	
ELDEX	002	FL70	rechts	

d) Die Anmerkung am Ende des § 3 wird wie folgt gefasst:

„**Anmerkung:** Die unter den Absätzen 1 bis 6 aufgeführten Verbindungsstrecken und RNAV (GPS) - Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.“

3. § 4 Abs.1 Nr. 3 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
25 R / 25 L	ARPEG 2F, BIBOS 5F, TOBAK 2F, WRB 3F, ARPEG 2G, BIBOS 5G, TOBAK 2G, WRB 2G, ARPEG 2J, TOBAK 2J, WRB 4J, ARPEG 2N, BIBOS 5N, TOBAK 2N, WRB 6N, TAU 1Q	120,150*)
	ANEKI 5F, DKB 1F, NEKOM 1F, NOMBO 1F, ROTEN 1F, SOBRA 1F, SULUS 1F, ANEKI 5G, DKB 2G, NEKOM 1G, NOMBO 2G, ROTEN 9G, SOBRA 1G, SULUS 2G, SOBRA 1N, SOBRA 1P, KIR 4Q, KNG 1Q, RID 1Q	136,125*)
07 R / 07 L	ARPEG 1E, BIBOS 5E, HAB 1E, SULUS 1E, TOBAK 1E, WRB 6E, ARPEG 1D, BIBOS 5D, HAB 6D, SULUS 2D, TOBAK 1D, WRB 9D, HAB 1C, MTR 1C	120,150*)
	ANEKI 7E, DKB 2E, NEKOM 1E, NOMBO 2E, SOBRA 1E, ANEKI 5D, DKB 4D, NEKOM 1D, NOMBO 3D, SOBRA 1D, KIR 4C, KNG 2C, RID 2C	136,125*)
18	ARPEG 2S, BIBOS 5S, TOBAK 2S, WRB 5S, BIBOS 5L	120,150*)
	DKB 3S, NOMBO 2S, ROTEN 2S, SOBRA 1S, SULUS 2S, ANEKI 3L, DKB 1L, NEKOM 1L, NOMBO 2L, ROTEN 9L, SOBRA 1L, SOBRA 1U, SULUS 3L, ULKIG 2U, ARPEG 1T, BIBOS 6T, TOBAK 2T, WRB 7T, KIR 4Z, KNG 2Z, RID 2Z	136,125*)

*) Die Abflugfrequenz kann von der veröffentlichten Frequenz abweichen. Die jeweilige Frequenz wird über ATIS bekannt gegeben.

4. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1.1 werden die Abflugstrecken ARPEG ONE FOXTROT DEPARTURE (ARPEG 1F), WARBURG TWO FOXTROT DEPARTURE (WRB 2F) und TOBAK ONE FOXTROT DEPARTURE (TOBAK 1F) durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ARPEG TWO FOXTROT DEPARTURE (ARPEG 2F) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° (bei Startbahn 25 L: Kurs 279°) bis 8,4 DME FFM; Rechtskurve, auf R 142 TAU bis 11,4 DME TAU; Rechtskurve, auf Kurs 016° bis TABUM; Rechtskurve, auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° über LORPA bis MARUN; Linkskurve, auf Kurs 310° bis ARPEG (Δ). 8,4 DME FFM in 3500 oder darüber, 11,4 DME TAU in 4400 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF234 (25R) [R] / DF235 (25L) [R] - DF233 [A3500+; R] - DF132 [A4400+; R] - TABUM [R] - LIKSI [L] - LORPA - MARUN [L] – ARPEG	5000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis ARPEG: 6000	1. Steiggradient 12% (750 ft/NM) bis 8,4 DME FFM (4,5 NM nach DER); kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 11,4 DME TAU BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
WARBURG THREE FOXTROT DEPARTURE (WRB 3F) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° (bei Startbahn 25 L: Kurs 279°) bis 8,4 DME FFM; Rechtskurve, auf R 142 TAU bis 11,4 DME TAU; Rechtskurve, auf Kurs 016° bis TABUM; Rechtskurve, auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° bis MARUN; Rechtskurve, auf Kurs 021° bis WRB (Δ). 8,4 DME FFM in 3500 oder darüber, 11,4 DME TAU in 4400 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF234 (25R) [R] / DF235 (25L) [R] - DF233 [A3500+; R] - DF132 [A4400+; R] - TABUM [R] - LIKSI [L] - MARUN [R] – WRB	5000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis WRB: 6000	
TOBAK TWO FOXTROT DEPARTURE (TOBAK 2F) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° (bei Startbahn 25 L: Kurs 279°) bis 8,4 DME FFM; Rechtskurve, auf R 142 TAU bis 11,4 DME TAU; Rechtskurve, auf Kurs 016° bis TABUM; Rechtskurve, auf Kurs 041° bis TESGA; Linkskurve, auf Kurs 039° bis TOBAK (Δ). 8,4 DME FFM in 3500 oder darüber, 11,4 DME TAU in 4400 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF234 (25R) [R] / DF235 (25L) [R] - DF233 [A3500+; R] - DF132 [A4400+; R] - TABUM [R] - TESGA [L] - TOBAK	5000	von TESGA bis TOBAK: 5000	

b) In Nummer 1.2 werden die Abflugstrecken ARPEG ONE GOLF DEPARTURE (ARPEG 1G), WARBURG ONE GOLF DEPARTURE (WRB 1G) und TOBAK ONE GOLF DEPARTURE (TOBAK 1G) durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ARPEG TWO GOLF DEPARTURE (ARPEG 2G)) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° mag (bei Startbahn 25 L: Kurs 279° mag); auf R 259 FFM bis 3500; Rechtskurve (nicht vor dem Erfliegen von R 259 FFM) und Flug in Richtung TAU; bei Passieren von 4400 Rechtskurve bis TABUM; auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° über LORPA bis MARUN; Linkskurve, auf Kurs 310° bis ARPEG (∆).	5000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis ARPEG: 6000	Ab 4400 BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
WARBURG TWO GOLF DEPARTURE (WRB 2G) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° mag (bei Startbahn 25 L: Kurs 279° mag); auf R 259 FFM bis 3500; Rechtskurve (nicht vor dem Erfliegen von R 259 FFM) und Flug in Richtung TAU; bei Passieren von 4400 Rechtskurve bis TABUM; auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° bis MARUN; Rechtskurve, auf Kurs 021° bis WRB (∆).	5000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis WRB: 6000	Ab 4400 BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
TOBAK TWO GOLF DEPARTURE (TOBAK 2G) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° mag (bei Startbahn 25 L: Kurs 279° mag); auf R 259 FFM bis 3500; Rechtskurve (nicht vor dem Erfliegen von R 259 FFM) und Flug in Richtung TAU; bei Passieren von 4400 Rechtskurve bis TABUM; auf Kurs 041° bis TESGA; Linkskurve, auf Kurs 039° bis TOBAK (∆).	5000	von TESGA bis TOBAK: 5000	Ab 4400 BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

c) In Nummer 1.3 werden die Abflugstrecken ARPEG ONE JULIETT DEPARTURE (ARPEG 1J), WARBURG THREE JULIETT DEPARTURE (WRB 3J) und TOBAK ONE JULIETT DEPARTURE (TOBAK 1J) durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ARPEG TWO JULIETT DEPARTURE (ARPEG 2J) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° mag (bei Startbahn 25 L: Kurs 279° mag) bis 8,4 DME FFM; Rechtskurve, auf R 142 TAU bis 11,4 DME TAU; Rechtskurve, auf Kurs 016° bis TABUM; Rechtskurve, auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° über LORPA bis MARUN; Linkskurve, auf Kurs 310° bis ARPEG (∆). 8,4 DME FFM in 3500 oder darüber, 11,4 DME TAU in 4400 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF234 (25R) [R] / DF235 (25L) [R] - DF233 [A3500+; R] - DF132 [A4400+; R] - TABUM [R] - LIKSI [L] - LORPA - MARUN [L] – ARPEG	5000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis ARPEG: 6000	1. Steiggradient 12% (750 ft/NM) bis 8,4 DME FFM (4,5 NM nach DER) aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 11,4 DME TAU BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

WARBURG FOUR JULIETT DEPARTURE (WRB 4J) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° mag (bei Startbahn 25 L: Kurs 279° mag) bis 8,4 DME FFM; Rechtskurve, auf R 142 TAU bis 11,4 DME TAU; Rechtskurve, auf Kurs 016° bis TABUM; Rechtskurve, auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° bis MARUN; Rechtskurve, auf Kurs 021° bis WRB (∆). 8,4 DME FFM in 3500 oder darüber, 11,4 DME TAU in 4400 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF234 (25R) [R] / DF235 (25L) [R] - DF233 [A3500+; R] - DF132 [A4400+; R] - TABUM [R] - LIKSI [L] - MARUN [R] – WRB	5000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis WRB: 6000	1. Steiggradient 12% (750 ft/NM) bis 8,4 DME FFM (4,5 NM nach DER) aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 11,4 DME TAU BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
TOBAK TWO JULIETT DEPARTURE (TOBAK 2J) Auf Startbahnkurs bis 5,0 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Kurs 276° mag (bei Startbahn 25 L: Kurs 279° mag) bis 8,4 DME FFM; Rechtskurve, auf R 142 TAU bis 11,4 DME TAU; Rechtskurve, auf Kurs 016° bis TABUM; Rechtskurve, auf Kurs 041° bis TESGA; Linkskurve, auf Kurs 039° bis TOBAK (∆). 8,4 DME FFM in 3500 oder darüber, 11,4 DME TAU in 4400 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF234 (25R) [R] / DF235 (25L) [R] - DF233 [A3500+; R] - DF132 [A4400+; R] - TABUM [R] - TESGA [L] - TOBAK	5000	von TESGA bis TOBAK: 5000	

d) In Nummer 1.4 werden die Abflugstrecken ARPEG ONE NOVEMBER DEPARTURE (ARPEG 1N), WARBURG FIVE NOVEMBER DEPARTURE (WRB 5N) und TOBAK ONE NOVEMBER DEPARTURE (TOBAK 1N) durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ARPEG TWO NOVEMBER DEPARTURE (ARPEG 2N) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 185° R 223 FFM erfliegen (max. 220kt IAS, bis Kurs 185° erflogen ist), auf R 223 FFM bis 14,0 DME FFM; Rechtskurve, auf R 302 RID bis 16,0 DME RID; Rechtskurve, auf Kurs 023° bis TABUM; Linkskurve, auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° über LORPA bis MARUN; Linkskurve, auf Kurs 310° bis ARPEG (∆). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF162 (25R) [K220-] / DF165 (25L) [K220-] - DF166 [R] - DF164 [R] - DF161 [R] - TABUM [L] - LIKSI [L] - LORPA - MARUN [L] - ARPEG	5000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis ARPEG: 6000	Ab 16,0 DME RID BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
WARBURG SIX NOVEMBER DEPARTURE (WRB 6N) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 185° R 223 FFM erfliegen (max. 220kt IAS, bis Kurs 185° erflogen ist), auf R 223 FFM bis 14,0 DME FFM; Rechtskurve, auf R 302 RID bis 16,0 DME RID; Rechtskurve, auf Kurs 023° bis TABUM; Linkskurve, auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° bis MARUN; Rechtskurve, auf Kurs 021° bis WRB (∆). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF162 (25R) [K220-] / DF165 (25L) [K220-] - DF166 [R] - DF164 [R] - DF161 [R] - TABUM [L] - LIKSI [L] - MARUN [R] - WRB	5000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis WRB: 6000	Ab 16,0 DME RID BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

TOBAK TWO NOVEMBER DEPARTURE (TOBAK 2N) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 185° R 223 FFM erfliegen (max. 220kt IAS, bis Kurs 185° erflogen ist), auf R 223 FFM bis 14,0 DME FFM; Rechtskurve, auf R 302 RID bis 16,0 DME RID; Rechtskurve, auf Kurs 023° bis TABUM; Rechtskurve, auf Kurs 041° bis TESGA; Linkskurve, auf Kurs 039° bis TOBAK (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF162 (25R) [K220-] / DF165 (25L) [K220-] - DF166 [R] - DF164 [R] - DF161 [R] - TABUM [R] - TESGA [L] - TOBAK	5000	von TESGA bis TOBAK: 5000	Ab 16,0 DME RID BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

e) In Nummer 3.1 werden die Abflugstrecken ARPEG ONE SIERRA DEPARTURE (ARPEG 1S), WARBURG FOUR SIERRA DEPARTURE (WRB 4S) und TOBAK ONE SIERRA DEPARTURE (TOBAK 1S) durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ARPEG TWO SIERRA DEPARTURE (ARPEG 2S) Auf Startbahnkurs bis 800; Rechtskurve, auf R 223 FFM bis 14,0 DME FFM; Rechtskurve, auf R 302 RID bis 16,0 DME RID; Rechtskurve, auf Kurs 023° bis TABUM; Linkskurve, auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° über LORPA bis MARUN; Linkskurve, auf Kurs 310° bis ARPEG (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF197 [R] - DF164 [R] - DF161 [R] - TABUM [L] - LIKSI [L] - LORPA - MARUN [L] - ARPEG	4000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis WRB: 6000	1. Ab 16,0 DME RID BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Wird nur bei Landerichtung 25 zugewiesen.
WARBURG FIVE SIERRA DEPARTURE (WRB 5S) Auf Startbahnkurs bis 800; Rechtskurve, auf R 223 FFM bis 14,0 DME FFM; Rechtskurve, auf R 302 RID bis 16,0 DME RID; Rechtskurve, auf Kurs 023° bis TABUM; Linkskurve, auf Kurs 019° bis LIKSI; Linkskurve, auf Kurs 016° bis MARUN; Rechtskurve, auf Kurs 021° bis WRB (Δ). **GPS/FMS-RNAV:** [A800+] - DF197 [R] - DF164 [R] - DF161 [R] - TABUM [L] - LIKSI [L] - MARUN [R] - WRB	4000	von LIKSI bis MARUN: 5000; von MARUN bis WRB: 6000	
TOBAK TWO SIERRA DEPARTURE (TOBAK 2S) Auf Startbahnkurs bis 800; Rechtskurve, auf R 223 FFM bis 14,0 DME FFM; Rechtskurve, auf R 302 RID bis 16,0 DME RID; Rechtskurve, auf Kurs 023° bis TABUM; Rechtskurve, auf Kurs 041° bis TESGA; Linkskurve, auf Kurs 039° bis TOBAK (Δ). **GPS/FMS-RNAV:** [A800+] - DF197 [R] - DF164 [R] - DF161 [R] - TABUM [R] - TESGA [L] – TOBAK	4000	von TESGA bis TOBAK: 5000	

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 21. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 104/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 28. April 2005

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Pasewalk EDCV

Die Bekanntmachung zur Genehmigung des Sonderlandeplatzes Pasewalk (EDCV) vom 5.1.2000 (NfL I-29/00) wird wie folgt geändert:

Name: **Sonderlandeplatz Pasewalk**

I. Beschreibung des Geländes: (siehe Lageplan)

4. Start- und Landebahn: geändert: **Belag: Bitumen**

a) Richtung: **090°/270°**
b) Länge: **900 m**
c) Breite: **23 m**
d) Belag: **Bitumen**

5. Start- und Landebahn für Segelflugzeuge:

a) Richtung: **090°/270°**
b) Länge: **800 m**
c) Breite: **100 m**
d) Belag: **Gras**

Ich bitte Sie, um Rücksendung des Lageplanes.

NfL I-29/00 wird hiermit geändert.

Schwerin, 5.4.2005
V 510-623-20-0
Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern

i . A . M ü l l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 105/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Änderung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Klinikum Bremerhaven-Reinkenheide

Die Genehmigung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz am Klinikum Bremerhaven-Reinkenheide (NfL I-279/04, I-36/05) wurde geändert.

Ziffer 1.1.3 erhält folgende Fassung:

1.1.3 Zugelassene Luftfahrzeuge:

Der Landeplatz ist zugelassen für Drehflügler bis zu einer Länge (über alles) von maximal 20 m und Westland Sea King S61.

NfL I-279/04 wird hiermit geändert.

Bremen, 18.4.2005
Der Senator für Wirtschaft und Häfen
433/744-441-04/1

i . A . K r ü g e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 106/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Werner-Forßmann-Krankenhaus Eberswalde

Die erteilte Genehmigung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Werner-Forßmann-Krankenhaus Eberswalde vom 22.09.2003, veröffentlicht in den NfL I-259/03, wurde mit Bescheid vom 08.04.2005, Az. 2413-6443.46/2005 geändert und wie folgt neu gefasst:

I. Beschreibung des Landeplatzes:

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz Werner-Forßmann-Krankenhaus Eberswalde (Dachlandeplatz)

2. Lage: 0,8 km (0,43 NM) südwestlich des Bahnhofs Eberswalde

3. Flugplatzbezugspunkt:

a) geographische Lage: 52° 49' 42" N
13° 47' 25" E
(Bezugssystem WGS 84)

b) Höhe über NHN: 54,09 m (177,43 ft MSL)

4. Betriebsflächen:

a) Abmessungen: runde Plattform mit einem Gesamtdurchmesser von 34,22 m

FATO/TLOF: (Aufsetz- und Abhebfläche / Startfläche): Durchmesser 25,66 m (Bemessungshubschrauber mit einer Länge über Alles von 17,10 m nach FLK 1)

Sicherheitsstreifen: 4,28 m

b) Oberfläche: beschichtete Stahlbetondecke

5. Anfluggrundlinien: Richtung 206° / 056° rwN
Abfluggrundlinien: Richtung 026° / 236° rwN

II. Zulässige Luftfahrzeugarten:

Hubschrauber (Drehflügler) mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 6.000 kg.

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem Einsatz von Drehflüglern für medizinische Hubschraubernoteinsätze (HEMS) und zu Krankentransporten.

NfL I-259/03 wird aufgehoben.

Hoppegarten, 8.4.2005
6443.46/2005
Landesamt für Bauen und Verkehr Im Auftrag

i . A . L e y e r l e

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 107/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Änderung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Humaine Klinikum Bad Saarow

Änderungsgenehmigung - Halterschaftswechsel - nach § 6 Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Bad Saarow

Mit Bescheid vom 07.04.2005 wurde die Halterschaft für den o.g. Hubschrauber-Sonderlandeplatz an die

DRF - Deutsche Rettungsflugwacht e. V.
Raiffeisenstraße 32
70794 Filderstadt

übertragen.

NfL I-223/95 wird hiermit geändert.

Hoppegarten, 8.4.2005
6443.13
Landesamt für Bauen und Verkehr Im Auftrag

i . A . L e y e r l e

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 108/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Entgeltordnungen der Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle

Flughafen Dresden

1. Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte

1.1. Lande- und Passagierentgelte

1.1.1. Schuldner Lande- und Passagierentgelte

Für jede Landung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Dresden ist ein Landeentgelt sowie für jeden Start ein Passagierentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Lande- und Passagierentgelte sind:

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),

c) der Luftfahrzeughalter,

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.1.2. Landeentgelt - Bemessung: Höchstabfluggewicht

Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem in der Zulassungsurkunde verzeichneten höchsten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW).

Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zu Grunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Eine Änderung des MTOW gemäß AFM wird zum Zeitpunkt des nächstfolgenden Flugplanwechsels anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt:

für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge				für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart		
mit Zulassung nach ICAO Anhang 16			ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16 [2]	die den folgenden Bedingungen entsprechen *): ICAO Anhang 16 Bd. I: Kap. 3, Kap. 6 (-8dB(A)), Kap. 10 (-3 bis -8 dB (A)),	die den folgenden Bedingungen entsprechen *): ICAO Anhang 16 Bd. I: Kap. 5, Kap. 6, Kap. 8, Kap. 10, Kap. 11,	ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16 [2]
die den Bedingungen von ICAO Anhang 16 Kapitel 3 entsprechen *)		die den Bedingungen von ICAO Anhang 16 Kapitel 2 entsprechen *) [1]				
Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind **)	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind					
			EUR	**bis 1.200 kg Höchstabfluggewicht**		
				10,54	**11,61**	**13,71**
			EUR	**über 1.200 kg – 2.000 kg Höchstabfluggewicht**		
				20,68	**22,76**	**26,89**
je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes						
EUR						
7,46	**8,60**	**16,71**	**33,70**	**7,46**	**8,60**	**33,70**

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Kapitel 2, 3, 5, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.
Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie „ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16 berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen, die in der Abflugliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) in der jeweils gültigen Fassung enthalten sind. Dies sind alle Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 t, die den Bedingungen des ICAO Anhang 16 Kapitel 3 genügen, sowie:

Airbus A300 (alle Versionen),
Airbus A310 (alle Versionen),
Airbus A319 (alle Versionen),
Airbus A320 (alle Versionen),
Airbus A321 (alle Versionen),
Airbus A330 (alle Versionen),
Airbus A340 (alle Versionen),
Lockheed L-1011 Tristar (alle Versionen),
AVRO RJ – Serie,
BAe 146 (alle Versionen),
Boeing B 717
Boeing B727 mit 3 Tay-Triebwerken,
Boeing B737-300 bis -800,
Boeing B747-400,
Boeing B757 (alle Versionen),
Boeing B767 (alle Versionen),
Boeing B777 (alle Versionen)
Canadair CRJ 700,
Dash 8-400
Fokker 70 / 100
McDonnell Douglas DC8-70,
McDonnell Douglas DC10 (alle Versionen),
McDonnell Douglas MD11 (alle Versionen),
McDonnell Douglas MD90 (alle Versionen),
Grumman Gulfstream IV, V
Tupolev TU 204

[1] Für die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr gelten folgende Entgelte:

29,71 EUR

[2] Für die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr gelten folgende Entgelte:

52,93 EUR

Die genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht

bis	3.000 kg	**um 40 %**
über	3.000 kg	**um 55 %.**

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens **7,41 EUR.**

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrzeugführern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrzeugführer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein. Der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

1.1.3. Passagierentgelt - Bemessung: Fluggäste

Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr zusätzlich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

Dieses Passagierentgelt beträgt

>> sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

je Fluggast 7,62 EUR

>> sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Europäischen Union erfolgt

je Fluggast 8,99 EUR

>> sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Europäischen Union erfolgt

je Fluggast 9,22 EUR.

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges sich an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren nicht einbezogen.

1.1.4. Besonderheiten

Das nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt ist auch bei der Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - kein Lande- und Passagierentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Landeentgelt zu entrichten.

1.2. Sicherheitsentgelt

1.2.1. Sicherheitsentgelt

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist für jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Dresden ein Sicherheitsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das Sicherheitsentgelt dient zur Refinanzierung von Versicherungszusatzprämien für Kriegs- und Terror-Risiko sowie zur Refinanzierung von Mehraufwendungen aus der Umsetzung behördlicher Sicherheitsauflagen.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr zusätzlich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

Das Sicherheitsentgelt beträgt **je Fluggast 0,53 EUR**

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges sich an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren nicht einbezogen.

1.3. Abstellentgelte

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen ist ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes

2,09 EUR.

Das Abstellentgelt beträgt mindestens **5,43 EUR**

je angefangene 24 Stunden.

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start eines Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinander folgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. In Havariefällen sind gesonderte Vereinbarungen mit dem Flughafen zu treffen.

1.4. Behördliche Genehmigung

Die Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte wurden vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Referat Luftverkehr und Binnenschifffahrt genehmigt und sind ab 01.06.2005 gültig.

Die Entgeltordnung vom 27.08.2003, veröffentlicht in NfL I-234/03 wird damit gegenstandslos.

NfL I-234/03 wird hiermit aufgehoben.

Dresden, 14.4.2005
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit

i . V . D r . O l d e w u r t e l

Flughafen Leipzig/Halle

1. Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte

1.1. Allgemeines

1.1.1. Schuldnerregelung

Schuldner der Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind:

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),

c) der Luftfahrzeughalter,

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.1.2. Ausnahmeregelung

Steht der zu berechnende Start in unmittelbarem Zusammenhang mit einer vorausgegangenen Notlandung wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung, ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen dieser vorausgegangenen Landung war - kein Lande-, Passagier- und Sicherheitsentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstops sind keine Notlandungen.

1.1.3. Zahlungszeitpunkt

Die Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind vor dem Abflug in EURO zu entrichten. In besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

1.1.4. Umsatzsteuer

Die Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.2. Landeentgelt

1.2.1. Landeentgelt - Zahlungspflicht

Für jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Leipzig/Halle ist ein Landeentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges (touch-and-go) zu entrichten.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Landeentgelt zu entrichten.

1.2.2. Landeentgelt - Bemessung: Höchstabflugmasse

Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der in der Zulassungsurkunde verzeichneten höchsten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (Maximum Take Off Mass - MTOM).

Die MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird die höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zu Grunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Eine Änderung der MTOM gemäß AFM wird zum Zeitpunkt des nächstfolgenden Flugplanwechsels anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist.

Das nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt beträgt:

<table>
<tr><td colspan="4">für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge</td><td colspan="3">für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart</td></tr>
<tr><td colspan="3">mit Zulassung nach ICAO Anhang 16</td><td rowspan="3">ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16 [2]</td><td rowspan="3">die den folgenden Bedingungen entsprechen *):

ICAO Anhang 16
Bd. I:
Kapitel 3,
Kapitel 6
(-8 dB (A)),
Kapitel 10
(-8 dB (A)),</td><td rowspan="3">die den folgenden Bedingungen entsprechen *):

ICAO Anhang 16
Bd. I:
Kapitel 5,
Kapitel 6,
Kapitel 8,
Kapitel 10,
Kapitel 11,</td><td rowspan="3">ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16 [2]</td></tr>
<tr><td colspan="2">die den Bedingungen von ICAO Anhang 16 Kapitel 3 entsprechen *)</td><td rowspan="2">die den Bedingungen von ICAO Anhang 16 Kapitel 2 entsprechen *) [1]</td></tr>
<tr><td>Flugzeuge, die in der Bonusregelung enthalten sind **)</td><td>Flugzeuge, die nicht in der Bonusregelung enthalten sind</td></tr>
<tr><td colspan="4" rowspan="3"></td><td colspan="3">bis 1.200 kg Höchstabflugmasse</td></tr>
<tr><td>EUR 10,85</td><td>EUR 11,95</td><td>EUR 14,12</td></tr>
<tr><td colspan="3">über 1.200 kg – 2.000 kg Höchstabflugmasse</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td>EUR 21,30</td><td>EUR 23,44</td><td>EUR 27,70</td></tr>
<tr><td colspan="7">je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse</td></tr>
<tr><td>EUR 7,46</td><td>EUR 8,60</td><td>EUR 16,70</td><td>EUR 33,70</td><td>EUR 7,46</td><td>EUR 8,60</td><td>EUR 33,70</td></tr>
</table>

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Kapitel 2, 3, 5, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie „ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16“ berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) Die Bonusregelung gilt für alle Flugzeugtypen, die in der Abflugliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) in der jeweils gültigen Fassung enthalten sind. Dies sind alle Flugzeugtypen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) unter 25 t, die den Bedingungen des ICAO Anhang 16 Kapitel 3 genügen, sowie:

Airbus A300 (alle Versionen),
Airbus A310 (alle Versionen),
Airbus A319 (alle Versionen),
Airbus A320 (alle Versionen),
Airbus A321 (alle Versionen),
Airbus A330 (alle Versionen),
Airbus A340 (alle Versionen),
Lockheed L-1011 Tristar (alle Versionen),
Boeing B717,
Boeing B727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken,
Boeing B737-300 bis -800,
Boeing B747-400,
Boeing B757 (alle Versionen),
Boeing B767 (alle Versionen),
Boeing B777 (alle Versionen),
Tupolev Tu 204
McDonnell Douglas DC 8-70 - Baureihe,
McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen),
McDonnell Douglas MD 11 (alle Versionen),
McDonnell Douglas MD 90 (alle Versionen),
BAe 146 / AVRO RJ - Baureihe,
Fokker 70 / 100,
Canadair RJ – Serie,
Dash 8-400,
Gulfstream IV / V

[1] Für die Zeit zwischen 22.00 Uhr (Ortszeit) und 06.00 Uhr (Ortszeit) gelten folgende Entgelte:

EUR 30,59

[2] Für die Zeit zwischen 22.00 Uhr (Ortszeit) und 06.00 Uhr (Ortszeit) gelten folgende Entgelte:

EUR 54,52

Die genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse

bis	3.000 kg	**um 40 %**
über	3.000 kg	**um 55 %.**

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens **7,41 EUR.**

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und techni-

schen Einweisung von zivilen Luftfahrzeugführern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrzeugführer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein. Der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

1.3. Passagierentgelt

1.3.1. Passagierentgelt - Zahlungspflicht

Im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr ist für jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Leipzig/Halle ein Passagierentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Passagierentgelt zu entrichten.

1.3.2. Passagierentgelt - Bemessung: Fluggäste

Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

Das Passagierentgelt beträgt

>> sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

je Fluggast 7,71 EUR

>> sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Europäischen Union erfolgt

je Fluggast 8,94 EUR

>> sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Europäischen Union erfolgt

je Fluggast 9,49 EUR.

In die Zahl der bei Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.4. Sicherheitsentgelt

1.4.1. Sicherheitsentgelt - Zahlungspflicht

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr für jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Leipzig/Halle ein Sicherheitsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das Sicherheitsentgelt dient zur Refinanzierung von Versicherungszusatzprämien für Kriegs- und Terror-Risiko sowie zur Refinanzierung von Mehraufwendungen aus der Umsetzung behördlicher Sicherheitsauflagen.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Sicherheitsentgelt zu entrichten.

1.4.2. Sicherheitsentgelt - Bemessung: Fluggäste

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

Das Sicherheitsentgelt beträgt **je Fluggast 0,95 EUR**

In die Zahl der bei Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.5. Abstellentgelt

1.5.1. Abstellentgelt - Zahlungspflicht

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen Leipzig/Halle ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. In Havariefällen sind gesonderte Vereinbarungen mit dem Flughafen zu treffen.

1.5.2. Abstellentgelt - Bemessung: Höchstabflugmasse und Abstelldauer

Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges sowie der Abstelldauer bemessen.

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse

2,09 EUR.

Das Abstellentgelt beträgt mindestens **5,43 EUR**

je angefangene 24 Stunden.

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start eines Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

1.6. Behördliche Genehmigung

Die Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte wurden vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Referat Luftverkehr und Binnenschifffahrt genehmigt und sind ab 01.06.2005 gültig.

Die Entgeltordnung vom 27.08.2003, veröffentlicht in NfL I-234/03 wird damit gegenstandslos.

NfL I-234/03 wird hiermit aufgehoben.

Dresden, 14.4.2005
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit

i . V . D r . O l d e w u r t e l

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 109/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Flughafenentgelte für den Flughafen Hamburg, gültig ab dem 25. Mai 2005

Teil I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)
Teil II Allgemeine Bedingungen
Teil III Flughafenentgeltordnung
1 Lande- und Startentgelte
2 Passagierentgelt
3 Terminalentgelt GAT
4 Positionsentgelt
5 Unterstellentgelt
6 Rabatte

Teil I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)

1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Geräten benutzt, ihn betritt, befährt oder in sonstiger Weise nutzt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

2.1.1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte gestattet. Darüber hinaus wird auf die Zahlungsbedingungen des Flughafens in ihrer jeweiligen Fassung hingewiesen (vgl. Anlage 6). Die in der Genehmigung zum Betrieb des Flughafens geregelten Benutzungsbeschränkungen, die im Luftfahrthandbuch Deutschland nebst Karten in ihrer jeweils gültigen Fassung veröffentlicht werden, sind zu beachten.

2.1.3 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.

8.2 Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

Teil II Allgemeine Bedingungen

1 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande- bzw. Startentgelte und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

2 Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner

die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Codes / Flugnummern der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),

der Luftfahrzeughalter,

die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

3 Die Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Gestellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer auch in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nachträglich entrichtet werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 3 % über dem jeweiligen Basiszinssatz, mindestens jedoch 8%, berechnen.

4 Die Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerbar und -pflichtig sind.

Teil III Flughafenentgeltordnung

1 Lande- und Startentgelte

1.1 Für jede Landung und jeden Start innerhalb definierter Zeiten auf dem Flughafen Hamburg ist ein Entgelt (Lande- bzw. Startentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.2 Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

1.3 Die Lande- und Startentgelte bemessen sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM). Das MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

1.4 Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Lande- und Startentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen für:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

	EUR pro Landung und pro Start
Strahlturbinen-Luftfahrzeuge je angefangene 1.000 kg MTOM	**3,00**
Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart bis 1.200 kg MTOM	
ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Wert ein LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	**5,50**
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	**8,00**
ohne Zul. nach Anh. 16 od. LSL	**24,00**
über 1.200 kg bis 2.000 kg MTOM	
ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	**10,00**
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	**14,50**
ohne Zul. nach Anh. 16 oder LSL	**43,50**
über 2.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	**3,00**

*entsprechend der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen in der jeweils gültigen Fassung (derzeit geltende Fassung vom 16.08.1976 (NfL I-371/76)).

1.5 Pro Landung und pro Start wird für Maschinen über 2t MTOM ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Einstufung in die Lärmklassen erfolgt nach in Hamburg gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp und -serie.

Lärmklassen						
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	**13,00 €**	**27,00 €**	**55,00 €**	**160,00 €**	**421,00 €**	**1.350,00 €**
AC69	AT722	A3181	A300F	A3006	A3004	AN12
AC6T	AT725	A3191	A3202	A3102	A3302	B7073
AC70	BA31	AJ25	A3211	A3103	A3303	B7272
AT42	BA461	AJ25	A3212	A3201	AN26	B727F
AT422	BE55	AN2	B7373	A3402	B7271	B7472
AT423	BE58	B7376	B7375	A3403	B747S	B7473
AT424	BE60	BA462	B7377	B7374	DC93	BA115
AT425	BN2	BA463	B7378	B7474	DC94	C141
ATP	C172	BBJ	B7572	B7573	FK28	DC103
BA41	C182	BJ40	B757F	B7673	LR24	DC86
BE02	C406	C337	BE40	B7772	MD81	IL62
BE10	C525	C340	BH06	C130	MD82	IL76
BE20	CJ1	C551	DA20	DC101	MD83	IL86
BE30	CJ2	C560	DA21	DC3	MD88	TU34
BE33	CRJ7	C650	DA50	DC92	TU54	YK42
BE3B	D328J	CV44	FK10	DC95	YK40	AN4R
BE90	E121	CV58	FK27	G2	B7372	
BE99	E145	DA90	HS74	G3		
C210	F2TH	FK70	ND16	MD87		
C303	G5	G4	P180			
C401	JU52	H25B				
C404	L410	HS25				
C414	LR31	L188				
C421	LR35	L382				
C425	MU2	LR55				
C441	ND26	PA32				
C500	PA31	PA60				
C501	S601	RJ1				
C550	SF34	RJ7				
C56X		RJ8				
C750						
CL60						
CL601						
CL604						
CN35						
CRJ						
D228						
D328						

Lärmklassen						
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	**13,00 €**	**27,00 €**	**55,00 €**	**160,00 €**	**421,00 €**	**1.350,00 €**
DA10						
DA22						
DH81						
DH82						
DH83						
DH84						
E120						
FK50						
LR45						
LR60						
MO20						
PA34						
PA42						
PA46						
PL12						
PN68						
PO20						
SB20						
SH33						
SH36						
SW2						
SW3						
SW4						
TB700						

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge (aufgrund nicht ausreichender Messergebnisse) werden in Abhängigkeit von der ICAO-Klassifizierung und dem MTOM gemäß folgender Liste eingruppiert:

	ICAO-Annex 16 Chapter 3,6,8,10 oder LSL III, VI, VIII, X	**ICAO-Annex 16 Chapter 2 oder LSL II und ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, oder LSL**
Lärmklasse	**MTOM**	**MTOM**
1	bis 30t	
2	bis 45t	
3	bis 75t	
4	bis 165t	
5	bis 260t	
6	bis 320t	bis 45t
7	über 320t	über 45t

1.6 Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte wird in der Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr ein Zuschlag von **100%** und in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.59 Uhr von **200%** erhoben.

1.7 Die in den Absätzen 1.4 bis 1.6 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen um 50 %.

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens

mit Lärmzeugnis	**5,00 EUR**
ohne Lärmzeugnis	**21,00 EUR**

1.8 Schulflüge im Sinne von Absatz 1.7 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind. Für die entgeltbezogene Berücksichtigung von Schulflügen sind als Nachweis das Beiblatt zum Luftfahrerschein (weiß) mit Lichtbild sowie einer dem durchgeführten Flug entsprechenden Lehrberechtigung oder der Flugauftrag für den Schüler mit Stempel, Unterschrift und Lizenznummer der Flugschule/des Lehrers, gültig für den durchgeführten Flug unmittelbar nach der Landung bei der Rampenkontrolle vorzulegen.

1.9 Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt. Auf die unter 1.6 genannten Entgelte werden keine Rabatte gewährt. Die Berechnung der Zuschläge nach 1.6 erfolgt auf Basis unrabattierter Entgelte nach 1.4 und 1.5.

2 Passagierentgelt

2.1 Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich zum Startentgelt ein Passagierentgelt zu entrichten.

2.2 Das Passagierentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt **6,05 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz der Europäischen Union (Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern) oder Island, Norwegen oder der Schweiz erfolgt **6,85 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Europäischen Union gelegenen Flugplatz erfolgt **7,15 EUR**

je Fluggast.

2.3 In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

3 Terminalentgelt GAT

3.1 Für die Benutzung der Fluggasteinrichtungen im General Aviation Terminal durch Besatzung und Passagiere ist ein Terminalentgelt zu entrichten. Ein Passagierentgelt kommt nicht zur Anwendung.

3.2 Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, abhängig vom MTOM des Flugzeuges mit den folgenden Entgelten berechnet:

bis	2,0 t MTOM	**11,25 EUR**
bis	5,7 t MTOM	**28,65 EUR**
bis	14,0 t MTOM	**40,40 EUR**
bis	20,0 t MTOM	**51,15 EUR**
über	20,0 t MTOM	**100,20 EUR**

4 Positionsentgelt

4.1 Für die Abstellung der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Positionsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

4.2 Die Höhe des Positionsentgelts wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen. - siehe 1.3 -

4.3 Für den Zeitraum von 00.00 Uhr bis 04.59 Uhr wird kein Positionsentgelt erhoben.

4.4 Tagesabstellung

Das Positionsentgelt beträgt für jede angefangenen 15 Minuten für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse

bis 3.000 kg	**0,35 EUR**
über 3.000 kg bis 5.000 kg	**0,55 EUR**
über 5.000 kg bis 7.000 kg	**0,75 EUR**
über 7.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse	**0,10 EUR**
Das Mindestpositionsentgelt beträgt	**3,85 EUR**

4.5 Auf die unter 4.4 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt.

4.6 Dauerabstellung

Auf Vorfeld 2 kann für die Abstellung von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von ausschließlich 24m, die keiner Abfertigung bedürfen, zwischen Luftfahrzeughalter und Flughafenunternehmer ein Mietvertrag geschlossen werden.

MTOM	Monatsentgelt	12 Monate
2bis 3t	442,80 EUR	3.796,35 EUR
bis 5t	554,25 EUR	4.739,70 EUR
bis 7t	592,60 EUR	5.078,65 EUR
über 7t pro angef. t	75,65 EUR	649,60 EUR

5 Unterstellentgelt

5.1 Die Luftfahrzeughalter haben für die stundenweise Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Unterstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Mietzinses (Unterstellentgelt) wird nach

der zugelassenen Höchstabflugmasse,
der Dauer der Unterstellung,
der Halle und
der Jahreszeit bemessen.

5.2 Der Mietzins (Unterstellentgelt) für die stundenweise Unterstellung von Luftfahrzeugen aller Mietklassen beträgt für

	April bis September		Oktober bis März	
	Halle F, H, K	Halle L	Halle H, F, K	Halle L
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM für die ersten fünf Tonnen MTOM	0,70 EUR	0,70 EUR	1,05 EUR	0,75 EUR
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM ab der sechsten Tonne MTOM	0,45 EUR	0,45 EUR	0,65 EUR	0,50 EUR

5.3 Die Mindestabrechnungsdauer der Unterstellung beträgt 8 Stunden.

6 Rabatte

6.1 Für die Start- und Landeentgelte unter Punkt 1.9 sowie die Positionsentgelte unter Punkt 4.5 werden unter nachfolgenden Voraussetzungen Rabatte auf neue Passagierverbindungen gewährt. Bestehende Verbindungen sind hiervon ausgeschlossen.

6.2 Gefördert wird ein neues planmäßiges City Pair (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg mit durchschnittlich 3 Umläufen pro Woche, bezogen auf zwei Flugplanperioden. Zum Zeitpunkt der Beantragung der Förderung darf diese Strecke weder von der beantragenden Luftverkehrsgesellschaft noch von einer anderen Luftverkehrsgesellschaft regelmäßig bedient werden.

6.3 Gefördert werden Verbindungen,

>> die die Luftverkehrsgesellschaft schriftlich beim Flughafen anzeigt,
>> deren Buchbarkeit schriftlich dem Flughafen nachgewiesen
>> die vom Flughafen eine schriftliche Zusage haben

und

>> binnen 6 Monaten aufgenommen werden (siehe Ziffern 6.7 und 6.9)

6.4 Die Förderung wird wie folgt differenziert:

Für Interkontinentalverbindungen gemäß IATA wird eine Förderungsdauer von 5 Flugplanperioden gewährt. Die Interkontinentalverbindungen gem. IATA definiert der Punkt 6.10. Die Förderung beträgt 100 % in der ersten und zweiten, 75 % in der dritten und vierten sowie 50%in der fünften Flugplanperiode auf die unter 6.1 genannten Entgelte.

Für Kontinentalverbindungen gemäß IATA wird eine Förderungsdauer von 5 Flugplanperioden gewährt. Die Förderung beträgt 75 % in der ersten und zweiten, 50 % in der dritten und vierten sowie 25% in der fünften Flugplanperiode auf die unter 6.1 genannten Entgelte.

Nachstehende Tabelle zeigt zusammenfassend die Differenzierung der Förderung:

	Flugplanperiode		
Verbindungsart	1 und 2	3 und 4	5
interkontinental	100%	75%	50%
kontinental	75%	50%	25%

6.5 Der Zeitraum für die Beantragung der Förderung ist zunächst bis zum 31.12.2005 beschränkt. Bereits bis zu diesem Zeitpunkt gewährte Förderungszusagen behalten ihre Gültigkeit. Falls nicht bis spätestens 1 Monat vor Ablauf der Frist eine Änderungsmeldung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) seitens des Flughafens veröffentlicht wird, verlängert sich der Zeitraum automatisch um jeweils ein weiteres Jahr.

6.6 Die gewährte Förderung darf 50% der Investitionskosten der Luftverkehrsgesellschaft im Sinne des Urteils von Charleroi vom 12.02.2004 für die neue Verbindung nicht übersteigen. Die Luftverkehrsgesellschaften müssen die Kosten und die erwarteten Verkehrsmengen in geeigneter Form nachweisen. Das Verfahren zur Nachweispflicht ist individuell zu vereinbaren.

6.7 Eine Strecke wird nicht gefördert, wenn die beantragende Luftverkehrsgesellschaft oder eine mit der beantragenden LVG gem. § 15 AktG oder gem. einer Allianz verbundenen Gesellschaft innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr vor dem Datum der Beantragung diese Strecke bedient hat oder zwischen dem Zeitraum der Beantragung und der Aufnahme der Strecke mehr als sechs Monate vergangen sind.

6.8 Wird eine geförderte Strecke innerhalb eines Förderungszeitraums nachweislich aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt und gleichzeitig eine neue gleichwertige Strecke, welche die Voraussetzungen für eine Förderung erfüllt, aufgenommen, kann der Flughafen die Förderungshöhe und -dauer auf die neue Strecke übertragen und anrechnen.

6.9 Wird eine geförderte Strecke innerhalb des Förderungszeitraumes ersatzlos eingestellt oder nicht innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten nach Datum der Beantragung aufgenommen, erhält die geförderte Gesellschaft und alle gem. § 15 AktG oder gem. einer Allianz damit verbundenen Unternehmen

>> keine weitere Förderung auf dieser Strecke

>> und keine weiteren Förderungen für neue Strecken
  >> für einen Zeitraum von einem Jahr ab Einstellungsdatum bzw.
  >> für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Beantragung einer nicht aufgenommenen Strecke.

Gewährte Förderungen auf bestehenden, anderen Strecken sind hiervon nicht berührt.

6.10 Eine Interkontinentalstrecke im Sinne von Ziffer 6.4 ist eine Flugverbindung zu einer Destination, die außerhalb von IATA-Europa liegt.
Zu IATA-Europa gehören folgende Länder: Albanien, Algerien, Andorra, Armenien, Aserbeidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Gibraltar, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Jugoslawien, Kroatien, Lettland, Lichtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Mazedonien, Moldawien, Monaco, Marokko, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Förderation, San Marino, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ungarn, Ukraine, Weißrußland.

IATA-Europa-Verbindungen sind Kontinentalverbindungen im Sinne von Ziffer 6.4.

NfL I-2/05 wird hiermit aufgehoben.

Hamburg, 20.4.2005
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Amt Wirtschaft, Luftverkehr und Schifffahrt
Luftverkehr

i . A . F e h r s

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 110/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Änderung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Firma Seitenbacher GmbH & Co., Buchen/Odenwald

Die am 30.07.1998 gem. § 6 LuftVG erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes für Hubschrauber in Verbindung mit dem Neubau einer Produktionshalle wird wie folgt geändert:

I. Der Teil B I., Beschreibung des Geländes, erhält folgende Neufassung:

B

I.

Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung:	Hubschraubersonderlandeplatz Fa. Seitenbacher, Buchen/Odw.
2. Anschrift:	Siemensstr. 14, 74722 Buchen
3. Lage:	1.500 m östlich Stadtmitte Buchen.
4. Bezugspunkt:	
a) Geographische Lage:	49° 32' 00" N 009° 20' 39" E (WGS 84)
b.) Höhe über NN:	355,00 m - 1165 ft
5. Start- und Landefläche (FATO):	quadratisch, 18 m x 18 m, Oberfläche Beton, rutschhemmend;
Sicherheitsfläche:	umlaufend 3 m, Oberfläche Rasen;
Gesamtfläche:	quadratisch 26 m x 26 m
6. An- und Abflugrichtungen:	010° / 190° rw. 190° / 010° rw.

II. Im übrigen bleibt die Genehmigung vom 30.07.1998 unverändert.

NfL I-226/98 wird hiermit geändert.

Karlsruhe, 7.4.2005
46-3846.1-3-1
Regierungspräsidium Karlsruhe

i . A . H i l p p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 111/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz der Firma Seitenbacher GmbH & Co., Buchen/Odenwald

Gem. §§ 29 Abs. 1 LuftVG, 21 a LuftVO wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz für Hubschrauber Fa. Seitenbacher & Co., Buchen folgende Regelung getroffen.

1. Flugbetrieb

An- und Abflüge sind entsprechend der im Luftfahrthandbuch - Hubschrauberlandeplätze - dargestellten An- und Abflugsektoren durchzuführen.

2. Hinweise

Die Veröffentlichung des Landeplatzes im Luftfahrthandbuch - Hubschrauberlandeplätze - ist Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

Verstöße gegen diese Flugbetriebsregelung können gem. §§ 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG, 43 Ziffer 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit oder gem. § 59 LuftVG als Straftat geahndet werden.

3. Inkrafttreten

Die Regelung tritt mit der Bekanntmachung in den NfL in Kraft.

Karlsruhe, 7.4.2005
AZ.: 3846.1-3-1
Regierungspräsidium Karlsruhe

i . A . H i l p p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 112/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Gestattung der Betriebsaufnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes der Firma Seitenbacher GmbH & Co., Buchen/Odenwald

Der Fa. Seitenbacher, Naturkost, Siemensstr. 14, 74722 Buchen, wurde aufgrund der Abnahmeprüfung vom 06.04.2005 gem. §§ 53, 44 LuftVZO die Gestattung der Betriebsaufnahme auf dem Sonderlandeplatz für Hubschrauber in Buchen erteilt.

Karlsruhe, 7.4.2005
AZ.: 46/3846.1-3-1
Regierungspräsidium Karlsruhe

i . A . H i l p p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 113/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Vierte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 18. April 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch Art. 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I 2003, S. 2304), macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 23. Mai 2003 (NfL I-159/03), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 07. Dezember 2004 (NfL I-7/05), wird im Teil II A wie folgt geändert:

1. Die Gründe für die im Raum Vogelsang bestehenden Flugbeschränkungen sind entfallen. Das Flugbeschränkungsgebiet "**ED-R 113 (Vogelsang)**" wird aufgehoben, der entsprechende Abschnitt wird gestrichen.

2. Im Abschnitt "**ED-R 130 (Münsingen)**" werden die Angaben zur oberen Begrenzung des Flugbeschränkungsgebietes durch die nachstehende Fassung ersetzt:

   "Obere Begrenzung:
   7000 Fuß über NN."

3. Nach den Angaben zum Abschnitt "ED-R 144 (Franken)" wird der folgende Abschnitt "**ED-R 145 (Spatzenhausen)**" neu eingefügt:

   "**ED-R 145 (Spatzenhausen)**

   Seitliche Begrenzung:
   474235 N 111140 O - 474439 N 110200 O -
   474600 N 110800 O - 474340 N 110950 O -
   474340 N 111140 O - 474235 N 111140 O.

   Obere Begrenzung:
   3300 Fuß über NN.

   Zeitliche Wirksamkeit:
   Am Dienstag und Mittwoch jeweils von 0900 (0800) Uhr UTC bis Sonnenuntergang."

Die unter Punkt 1 und 2 beschriebenen Maßnahmen treten mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Die unter Punkt 3 beschriebene Maßnahme tritt am 07. Juli 2005 in Kraft.

Bonn, 18. April 2005
LS 16/60.05.04/129 DFS 05
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 114/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Siebzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertdreiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 6371, am 19. April 2005 verkündete Verordnung vom 1. April 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 20. April 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Siebzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Vom 1. April 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 18. Oktober 1993 (BAnz. S. 9838; NfL I-321/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. Februar 2005 (BAnz. S. 4093, NfL I-82/05), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird die Tabelle der Warteverfahren wie folgt geändert:

Vor dem Warteverfahren "Nörvenich VORTAC (NOR)" wird das folgende Warteverfahren eingefügt:

Wartepunkt (Kennung)	Missweisender Anflugkurs in Grad	Wartehöhe in Fuß über NN / FL MNM	MAX	Kurvenführung	Anmerkungen/ Kontrollstelle
1	2	3		4	5
Kurskreuzung NIMDI (R 054 - 24,1 DME WLD)	279	5000	FL 320	rechts	München ACC/UAC

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 1. April 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 115/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 12. Mai 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zwölften Verordnung zur Änderung der Hundertvierundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Mannheim-City)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 6371, am 19. April 2005 verkündete Verordnung vom 1. April 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 20. April 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Hundertvierundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Mannheim-City)

Vom 1. April 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Mannheim-City) vom 5. Juli 1999 (BAnz. S. 11 911, NfL I-228/99), zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. November 2004 (BAnz. S. 23 189, NfL I-293/04), wird wie folgt geändert:

In § 4 Abs. 1 Nr. 2 wird die Angabe "HEIDELBERG APPROACH" durch die Angabe "COLEMAN APPROACH" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 1. April 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 116/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 26. Mai 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Stuttgart

gültig ab 01. Mai 2005

I. Entgeltregelung

1 Flughafenentgelte

1.1 Allgemeine Bedingungen

1.1.1 Schuldnerregelung

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie der Lärmzuschläge sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),

c) der Luftfahrzeughalter,

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.1.2 Ausnahmeregelungen

Bei Notlandung wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen Stuttgart nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start- und Passagier- und Sicherheitsentgelte sowie Lärmzuschläge zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen.

Die Lande- und Startentgelte ermäßigen sich

- bei Schul- und Einweisungsflügen

  mit Luftfahrzeugen bis 2.000 kg MTOM **um 60%**
  mit Luftfahrzeugen über 2.000 kg MTOM **um 40%**

- bei Rundflügen

  mit Luftfahrzeugen bis 5.700 kg MTOM **um 20%**

Maßgebend für die Gewährung der Ermäßigung ist die Vorlage eines entsprechenden schriftlichen Nachweises durch den Entgeltschuldner vor dem Start. Liegt kein Nachweis vor, werden die Entgelte ohne Ermäßigung nach allgemeinen Grundsätzen berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

Rundflüge sind Flüge, die von gewerblichen Rundflugunternehmen gegen Entgelt, mit Start und Landung auf dem Flughafen Stuttgart, durchgeführt werden.

1.1.3 Zahlungszeitpunkt

Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind vor dem Abflug in **EUR** zu entrichten.
In besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

1.1.4 Umsatzsteuer

Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.2 Lande- und Startentgelte

1.2.1 Zahlungspflicht

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen Stuttgart ist ein Lande- bzw. Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

1.2.2 Bemessungsgrundlage
Gewichtsbezogene Entgelte

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOM).

Das Abfluggewicht ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations.
Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zu Grunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Eine Reduzierung dieses MTOM in den Zulassungsurkunden wird nur anerkannt, sofern sie dem Flughafenunternehmer mindestens vier Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode mitgeteilt wird. Als Nachweis ist ein entsprechendes Zertifikat des Luftfahrtbundesamtes oder einer anderen Zulassungsbehörde vorzulegen.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

1.2.3 Gewichtsbezogene Entgelte

Das Entgelt für Landungen und Starts beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabflugmasse (MTOM) bis 2.000 kg für:

Propellerflugzeuge	
- mit Lärmzeugnis [1]	**11,53 EUR**
- mit Lärmzeugnis [2]	**21,86 EUR**
- ohne Lärmzeugnis	**29,81 EUR**
Strahlturbinen-Luftfahrzeuge	**11,53 EUR**
Hubschrauber	**21,86 EUR**

pro Landung und pro Start.

1) Luftfahrzeuge, die die erhöhten Schallschutzanforderungen i.S. der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung in der jeweils gültigen Fassung erfüllen (derzeit geltende Fassung vom 05.01.1999, NfL I - 134/99 und BGBl. IS. 35), bzw. nach der jeweils gültigen Fassung die Lärmgrenzwerte unterschreiten.
Nach der Fassung vom 05.01.1999 gilt dies für Flugzeuge, die die folgenden Lärmwerte unterschreiten:

- Propellergetriebene Flugzeuge bis 9.000 kg Höchtsabfluggewicht und Motorsegler die vor dem 1. Januar 2000 gebaut worden sind, entsprechen bis zum 31. Dezember 2009 den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung festgelegten Lärmgrenzwerte der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)
  - Kapitel VI um mindestens 4 dB(A) oder
  - Kapitel X um mindestens 5 dB(A)
  unterschreiten.

- Propellergetriebene Flugzeuge bis 9.000 kg Höchstabfluggewicht und Motorsegler mit einem Baujahr ab 2000 entsprechen den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung festgelegten Lärmgrenzwerte der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)
  - Kapitel VI um mindestens 6 dB(A) oder
  - Kapitel X um mindestens 7 dB(A)
  unterschreiten.

2) Luftfahrzeuge, mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Bd I: Chapter 6, LSL Kapitel VI und LSL Kapitel X

Als Nachweis für die Erfüllung der genannten Kriterien gelten:

- die Bestätigungen und Eintragungen in Lärmzeugnissen nach NfL I - 56/99, ausgestellt durch eine Zulassungsbehörde, oder
- Kennzeichnung nach § 4 Abs. 5 der Verordnung vom 05.01.1999 und gemäß NfL II - 138/99 (Umweltschutzzeichen), oder
- die Vorlage entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde, die im Einzelfall die Erfüllung der Voraussetzungen belegen.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der obengenannten Bedingungen durch den Entgeltschuldner vor dem Start.

Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzeugnis" berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Das Entgelt für Landungen und Starts beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabflugmasse (MTOM) über 2.000 kg:

3,40 EUR je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts (MTOM) pro Landung und pro Start.

1.2.4 Lärmbezogene Entgelte

Für jede Landung und jeden Start ist an den Flughafenunternehmer ein lärmorientiertes Grundentgelt zu entrichten.

Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

Die Zuordnung der Luftfahrzeuge in Lärmkategorien erfolgt auf der Basis der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen.

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Stuttgart vorliegen.

Lärmkategorie	1		2		3	
Grenzwert	<= 70,9 dB(A)		71,0 - 73,9 dB(A)		74,0 - 76,9 dB(A)	
€ pro Landung	30,00		69,00		108,00	
€ pro Start	30,00		69,00		108,00	
	Flugzeugtyp	IATA-Code	Flugzeugtyp	IATA-Code	Flugzeugtyp	IATA-Code
	Alle Propellerflugzeuge		A 318	318	A 310-200	312
	und Kapitel-3-Jet's mit		A 319	319	A 310-300	313
	MTOM > 2.000 kg - 35.000 kg		Avro RJ100	AR1	A 320	320
			Avro RJ70	AR7	A 321	321
			Avro RJ85	AR8	B 737-400	734
			B 717-200	717	B 737-800	738
			B 737-300	733	B 757-200	752
			B 737-500	735	B 757-300	753
			B 737-600	736	Lockh. Hercules	LOH
			B 737-700	73G	MD-81	M81
			BAe 146-100	141	MD-82	M82
			BAe 146-200	142	MD-83	M83
			BAe 146-300	143	MD-87	M87
			Fokker 70	F70	MD-88	M88
			Fokker 100	100		
Lärmkategorie	4		5		6	
Grenzwert	77,0 - 79,9 dB(A)		80,0 - 82,9 dB(A)		> 82,9 dB(A)	
€ pro Landung	180,00		330,00		1.350,00	
€ pro Start	180,00		330,00		1.350,00	
	Flugzeugtyp	IATA-Code	Flugzeugtyp	IATA-Code	Flugzeugtyp	IATA-Code
	A 300 B2/B4	AB4	AN 72/74	AN7	B 707	703
	A 300-600	AB6	B 727-200	722	B 747-100 bis 400	741-744
	A 330-200	332	DC-10-30/40	D1C	IL-62	IL6
	A 330-300	333	DC-9-30	D93		
	A 340-300	343	DC-9-40	D94		
	B 737-200	732	MD-11	M11		
	B 767-300	763	TU-154	TU5		
	B 777-200	772	Yak 42	YK2		

1.3 Passagierentgelte

1.3.1 Zahlungspflicht

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Passagierentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei der Landung und beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

1.3.2 Ausnahmeregelung

In die Zahl der bei der Landung und beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.3.3 Passagierbezogene Entgelte

Das **Passagierentgelt** beträgt im

		gültig ab 01.01.2005
innerdeutschen Verkehr	für Aussteiger	**3,75 EUR**
	für Zusteiger inkl. Transitfluggäste	**3,75 EUR**
europäischen Verkehr (EU)	für Aussteiger	**4,39 EUR**
	für Zusteiger inkl. Transitfluggäste	**4,39 EUR**
internationalen Verkehr (EU)	für Aussteiger	**4,54 EUR**
	für Zusteiger inkl. Transitfluggäste	**4,54 EUR**

je Fluggast.

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im Anhang 1.

1.3.4 Definition Transitfluggäste

Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Stuttgart unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

1.3.5 Meldeverfahren für Passagiere

Die Meldung der Anzahl der Fluggäste erfolgt über die Flugberichte oder - sofern keine Verpflichtung zum Ausfüllen dieser Flugberichte besteht - durch unverzügliche schriftliche Meldung beim Flughafenunternehmer. In Absprache mit dem Flughafenunternehmer kann auch eine andere Übermittlung erfolgen.

Die Erhebung und Weitergabe der Daten des amtlichen Flugberichts an das Statistische Bundesamt ist durch das Gesetz über die Luftfahrtstatistik geregelt. Die Meldung ist spätestens am Tage nach der Landung bzw. dem Start an die Flughafen Stuttgart GmbH zu übermitteln. Falls die Meldung bei der Flughafen Stuttgart GmbH nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Passagierentgelte die maximal möglichen Passagiermengen zugrunde gelegt.

Bei Reklamationen von Rechnungen wird zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung um Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheet u.a.) gebeten. Die Flughafen Stuttgart GmbH behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen in Zusammenhang stehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt 3 Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlingsagenten bzw. mit der Verkehrsabrechnung der Flughafen Stuttgart GmbH in Verbindung.

1.4 Sicherheitsentgelte

1.4.1 Zahlungspflicht

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelten, einschließlich der lärmorientierten Grundentgelte, und/oder den Passagierentgelten sind Sicherheitsentgelte zu entrichten.

1.4.2 Ausnahmeregelung

In die Zahl der bei der Landung und beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.4.3 Passagierbezogene Entgelte

Das **Sicherheitsentgelt** beträgt

0,97 EUR pro Passagier

(Passagiere ist die Anzahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste)

1.4.4 Meldeverfahren für Passagiere

s. 1.3.5

1.5 Abstellentgelte

1.5.1 Zahlungspflicht

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen Stuttgart ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.5.2 Berechnungsgrundlage

Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabflugmasse (MTOM) sowie einer Überschreitung einer durchschnittlichen Abfertigungsdauer (DUABF) bemessen.

1.5.3 Entgelte

Das Abstellentgelt beträgt bei einer Blockzeit, welche die durchschnittliche Abfertigungsdauer je LFZ-Kategorie überschreitet,

LFZ Kategorie	MTOM	DUABF
1	<= 25 t	1:00 Std.
2	> 25 t - 100 t	1:30 Std.
3	> 100 t - 140 t	2:00 Std.
4	> 140 t - 200 t	2:30 Std.
5	> 200 t - 300 t	3:00 Std.
6	> 300 t	4:00 Std.

0,35 EUR je angefangene Stunde und je angefangene 1.000 kg MTOM.

Die Mindestbemessung für 24 Stunden beträgt **7,50 EUR** je angefangene 24 Stunden.

Die Höchstbemessung für 24 Stunden beträgt **2,80 EUR** je angefangene 24 Stunden und je angefangene 1.000 kg MTOM.

Anhang 1

Länderliste

Inland	Europa (EU) (ohne Deutschland)	Restliches Ausland (International)
Deutschland	Belgien Dänemark Estland Finnland Frankreich Griechenland Großbritannien Irland Italien Lettland Litauen Luxemburg Malta Niederlande Österreich Polen Portugal Schweden Slowakei Slowenien Spanien Tschechien Ungarn Zypern	Alle anderen
	Lettland Litauen Luxemburg Malta Niederlande Österreich Polen Portugal Schweden Slowakei Slowenien Spanien Tschechien Ungarn Zypern	

II. Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 1. Mai 2005 in Kraft. Die bisherige Entgeltordnung des Verkehrsflughafens Stuttgart (NfL I-12/05) tritt zum gleichen Zeitpunkt außer Kraft.

NfL I-12/05 wird hiermit aufgehoben.

Stuttgart, 28.4.2005
Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg

i . A . D r . M e i s

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 117/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 26. Mai 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf

Inhaltsverzeichnis

1. Lande-, Start-und Passagierentgelte

1.1. Landeentgelte und Startentgelte
1.2. Passagierentgelte
1.3 Sicherheitsentgelte

2. Abstellentgelte

3. Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften am Lärmschutzprogramm

4. Allgemeines

5. Inkrafttreten

1. Lande-, Start- und Passagierentgelte

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Düsseldorf ist an den Flughafenunternehmer ein Lande- und Startentgelt und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten.

Schuldner dieser Entgelte sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code /Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
c) der Luftfahrzeughalter,
d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.1 Landeentgelte und Startentgelte

a) Die Landeentgelte und Startentgelte sind separate Entgelte, die für das Starten und Landen erhoben werden. Das Landeentgelt und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW). Das MTOW ist durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations - nachzuweisen. Bis zur Vorlage dieser Unterlage wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Die Start- und Landeentgelte betragen ab dem 01.06.2005:

P r o p e l l e r f l u g z e u g e u n d H u b s c h r a u b e r				
Höchstabfluggewicht		mit Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL, die folgenden Bedingungen entsprechen *):		**ohne** Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL
		ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 3; Kap. 5; Kap. 6 (-4dB (A)**); Kap. 8 Kap. 10 (-3 bis -8 db (A)***) Kap. 11 **oder LSL:** Kap. III; Kap. V; Kap. VI.2.4; Kap. VIII; Kap. X.2.4; Kap. XI	**ICAO Anhang 16, Bd. I:** Kap. 2 Kap. 6 **oder LSL:** Kap. VI.2.3 Kap. X.2.3	
		EUR je Bewegung		
bis 1.200 kg	EUR	9,70	19,40	58,20
1.200 - 2.000 kg	EUR	17,00	34,00	85,00
2.000 - 5.700 kg	EUR	31,65	158,25	189,90
über 5.700 kg		**Grundentgelt je Bewegung zuzüglich gewichtsabhängigem Landeentgelt oder Startentgelt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts ****)**		
Grundentgelt	EUR	122,00	599,00	1.235,00
EUR je 1.000 kg (über 10.000 kg)****	EUR	1,05	44,00	81,00

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 2, 3, 5, 6, 8, 10 und 11 oder den LSL, Kapitel III, V, VI, VIII, X und XI, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Massgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16 oder LSL" berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) Die Grenzwerte des ICAO Anhang 16, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB (A) unterschritten werden.

***) Der Abschlag erfolgt entsprechend dem gewichtsabhängigen Unterschied des Lärmgrenzwertes zwischen LSL, Kap. X.2.3 und LSL, Kap. X.2.4

****) Das gewichtsabhängige Lande- und Startentgelt von Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht über 10.000 kg bis 37.000 kg wird unabhängig von dem tatsächlichen Gewicht auf Basis eines MTOW von 37.000 kg berechnet.

Strahlflugzeuge

Höchstabfluggewicht		mit Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL, die folgenden Bedingungen entsprechen *):				**ohne** Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL	
		ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 3 **oder LSL:** Kap. III		**ICAO Anhang 16, Bd. I:** Kap. 2 **oder LSL:** Kap. II			
		EUR je Bewegung					
2.000 - 5.700 kg	EUR	31,65		158,25		189,90	
über 5.700 kg		**Grundentgelt je Bewegung zuzüglich gewichtsabhängigem Landeentgelt oder Startentgelt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts ***)**					
		in Bonusliste **) enthalten	nicht in Bonusliste enthalten	Tagesverkehr 6.00 h bis 21.59 h	Nachtverkehr 22.00 h bis 5.59 h	Tagesverkehr 6.00 h bis 21.59 h	Nachtverkehr 22.00 h bis 5.59 h
Grundentgelt	EUR	122,00	152,00	599,00		1.235,00	
EUR je 1.000 kg (über 10.000 kg)***	EUR	1,05	8,00	44,00	66,00	81,00	122,00

*) Strahlflugzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 2 und 3 oder den LSL, Kapitel II und III, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Massgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt für ein Flugzeug zur Eingruppierung in die Kategorie "Kapitel 3" bzw. "Kapitel III" kein dementsprechender Nachweis, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "Kapitel 2" bzw. Kapitel II" berechnet. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16 oder LSL" berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

Airbus A300 (a.V.)	Boeing B727-100 (3xTay)	Grumman Gulfstream IV
Airbus A310 (a.V.)	Boeing B737-300 bis 800	Lockheed Tristar L1011 (a.V.)
Airbus A319 (a.V.)	Boeing B747-400	McDonnel Douglas DC8-70
Airbus A320 (a.V.)	Boeing B757 (a.V.)	McDonnel Douglas DC10 (a.V.)
Airbus A321 (a.V.)	Boeing B767 (a.V.)	McDonnel Douglas MD90 / 95
Airbus A330 (a.V.)	Boeing B777 (a.V.)	McDonnel Douglas MD11 (a.V.)
Airbus A340 (a.V.)	Fokker 70	
Bae 146 / AVRO RJ-Serie	Fokker 100	

(a.V.) = alle Versionen

***) Das gewichtsabhängige Lande- und Startentgelt von Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht über 10.000 kg bis 37.000 kg wird unabhängig von dem tatsächlichen Gewicht auf Basis eines MTOW von 37.000 kg berechnet.

b) Die in Abs. a) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis	3.000kg	**um 40%**
bzw. über	3.000 kg	**um 55 %**

Das zu entrichtende Grundentgelt für Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchststartgewicht über 5.700 kg bleibt von der Ermäßigung unberührt. Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens **EUR 12,00**.

Schulflüge im Sinne dieses Absatzes sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheines oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge im Sinne dieses Absatzes sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheines sein. Der Einweisende muß sich an Bord des benutzten Flugzeuges befinden.

1.2 Passagierentgelte

Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst.

a) Ab 01.06.2005 bis zum 31.12.2005 beträgt das Passagierentgelt je Fluggast, sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz

- innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt **EUR 9,97**
- außerhalb der Bundesrepublik und innerhalb der EU erfolgt **EUR 11,52**
- außerhalb der EU erfolgt **EUR 11,64**
- für nachgewiesene Transfer- und Transitfluggäste zu allen Flugzielen **EUR 8,73**

b) Ab dem 01.01.2006 beträgt das Passagierentgelt je Fluggast, sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz

- innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt **EUR 9,67**
- außerhalb der Bundesrepublik und innerhalb der EU erfolgt **EUR 11,16**
- außerhalb der EU erfolgt **EUR 11,26**
- für nachgewiesene Transfer- und Transitfluggäste zu allen Flugzielen **EUR 8,43**

c) Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und noch am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer} weiterfliegen, als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

d) In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Fluggäste sind auch Mitarbeiter - mit Ausnahme der diensthabenden Crew - der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

1.3 Sicherheitsentgelte

Zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz ist im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst. Das Sicherheitsentgelt beträgt je Fluggast

a) ab 01.06.2005 bis zum 31.12.2005 **EUR 0,38**
b) ab 01.01.2006 **EUR 0,44**

2. Abstellentgelte

Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

a) Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

b) Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts **EUR 2,00**

Das Abstellentgelt beträgt mindestens **EUR 10,00** je angefangene 24 Stunden.

c) Für die Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

3. Entgelte zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen

Ab dem 01.01.2005 ist im gewerblichen Luftverkehr ein Entgelt für Lärmschutzmaßnahmen zu entrichten. Dieses wird pro Passagier (abfliegend) als Zuschlag auf das Passagierentgelt, pro 100 kg Fracht/Post (abfliegend) als Zuschlag auf die gewichtsbezogenen Entgelte erhoben und beträgt

a) Ab dem 01.06.2005 bis zum 31.12.2005
- **1,09 Euro** je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3 - Bonusliste
- **2,17 Euro** je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3

b) Ab dem 01.01.2006
- **0,40 Euro** je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3 - Bonusliste
- **0,79 Euro** je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3

Die Flughafen Düsseldorf GmbH wird diese Zuschläge im jeweiligen Dekadenabrechnungszeitraum einem von den Luftverkehrsgesellschaften und der FDG gemeinsam eingerichteten Lärmschutzbudget gutschreiben und hiervon Lärmschutz-maßnahmen mit Zustimmung des Nutzergremiums durchführen.

4. Allgemeines

a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen Düsseldorf nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start-und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

b) Für zivile Regierungsflugzeuge sind keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt.

Desgleichen sind für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, keine Lande-,

Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

c) Die Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sind vor dem Start in EUR zu entrichten. In besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

d) Die Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

5. Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 01. Juni 2005 in Kraft.

NfL I-42/05 wird hiermit aufgehoben.

Düsseldorf, 2. Mai 2005
II A 1 - 16 - 00/2
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein - Westfalen

i . A . S t e u b e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 118/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 26. Mai 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Siebten Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 7118, am 7. Mai 2005 verkündete Verordnung vom 8. April 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 9. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Siebte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf)

Vom 8. April 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf) vom 21. März 1994 (BAnz. S. 3941, NfL I-133/94), zuletzt geändert durch Verordnung vom 15. Oktober 2002 (BAnz. S. 23 897, NfL I-334/02), wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 5 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

"1. ILS-Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Heringsdorf NDB (HC)

Abflug von HC (IAF) auf Kurs 113° (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 122° (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); bei 10,0 DME IHEW Linkskurve und ILS-Landekurs 283° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 5,0 DME IHEW in 1740 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,0 DME IHEW beginnen (FAF); 5,0 DME IHEW nicht unter 1740 und 2,5 DME IHEW nicht unter 940 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 0,5 DME IHEW

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	279 (190)	289 (200)	307 (218)	317 (228)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	460 (370)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 1500; Rechtskurve, Flug bis HC mit Steigflug auf 3000."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. Mai 2005 in Kraft.

Langen, den 8. April 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 119/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 26. Mai 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 7118, am 7. Mai 2005 verkündete Verordnung vom 12. April 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 9. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zweite Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Vom 12. April 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertachtzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) vom 20. August 2004 (BAnz. S. 21 673, NfL I-245/04), geändert durch Verordnung vom 9. Dezember 2004 (BAnz. S. 24 646, NfL I-23/05), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) Der Meldepunkt BETZO wird wie folgt gefasst und der Meldepunkt DODEN angefügt:

"Meldepunkt BETZO R 130 - 31 DME BAM
N 50 59 59 O 007 47 38 R 200 - 11 DME GMH

Meldepunkt DODEN R 167 - 35 DME GMH
N 50 36 08 O 008 05 36"

b) Der Meldepunkt MOHNE wird mit allen Angaben gestrichen und der Meldepunkt ALEDA angefügt:

"Meldepunkt ALEDA R 082 - 30 DME BAM
N 51 23 45 O 007 58 13 R 262 - 43 DME WRB"

2. § 2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Einflugstrecken MOHNE FIVE YANKEE ARRIVAL (MOHNE 5Y) und WARBURG FIVE ZULU ARRIVAL (WRB 5Z) werden aufgehoben.

bb) Die folgende Einflugstrecke wird angefügt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
ALEDA ONE GOLF ARRIVAL (ALEDA 1G)				
Δ ALEDA	262	30	5000	
Δ Barmen DVORTAC				

b) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Einflugstrecken MOHNE FIVE X-RAY ARRIVAL (MOHNE 5X) und WARBURG THREE CHARLIE ARRIVAL (WRB 3C) werden aufgehoben.

bb) Die folgende Einflugstrecke wird angefügt:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
ALEDA ONE X-RAY ARRIVAL (ALEDA 1X)				
Δ ALEDA	262	30	5000	
Δ Barmen DVORTAC	235	20	3000	
Δ LEBTI				

3. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 2 wird die Tabelle wie folgt geändert:

aa) Unter "Frequenz MHz" Spalte 3 wird die Angabe "120,050" durch die Angabe "133,775" ersetzt.

bb) Unter "RWY 23L" Spalte 2 wird die Angabe "BETZO 7T" durch die Angabe "DODEN 1T" und unter "RWY 23R" Spalte 2 die Angabe "BETZO 5L" durch die Angabe "DODEN 1L" ersetzt.

cc) Unter "RWY 05 R" Spalte 2 wird die Angabe "BETZO 6Z" durch die Angabe "DODEN 1Z" und unter "RWY 05 L" Spalte 2 die Angabe "BETZO 4J" durch die Angabe "DODEN 1J" ersetzt.

dd) Unter "RWY 05 R" Spalte 2 wird die Angabe "NOR 9Z" durch die Angabe "NOR 1Z" und unter "RWY 05 L" Spalte 2 die Angabe "NOR 4Y" durch die Angabe "NOR 5Y" ersetzt.

b) In Absatz 2 Nr. 1 wird die Abflugstrecke BETZO SEVEN TANGO DEPARTURE (BETZO 7T) durch die folgende S t r e c k e ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
DODEN ONE TANGO DEPARTURE (DODEN 1T) Auf Kurs 234° DY bis 4,5 DME DUS; Linkskurve, auf R 354 NOR bis 20,6 DME NOR; Linkskurve, auf R 266 GMH bis 17,1 DME GMH; Rechtskurve, auf Kurs 136° bis BETZO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 154° bis DODEN (Δ). Steigflug mit 7% (425 ft/NM) oder mehr bis zum Durchfliegen von 3000 durchführen. **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL239 [L] - DL241 [L] - DL242 - DL245 [R] – BETZO [R] - DODEN	5000	von 17,1 DME GMH bis DODEN: 6000	1. Kann der durch die Luftraumstruktur bedingte Verfahrenssteiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 17,1 DME GMH BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur für Strahlflugzeuge, für die FL250 und darüber beantragt wurde. DODEN muss in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist SID GMH im Flugplan anzugeben. Luftfahrzeuge, die DL242 nicht in FL150 oder darüber passieren können, haben DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

c) In Absatz 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke BETZO FIVE LIMA DEPARTURE (BETZO 5L) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
DODEN ONE LIMA DEPARTURE (DODEN 1L) Auf Kurs 231° DY bis 4,5 DME DUS; Linkskurve, auf R 354 NOR bis 20,6 DME NOR; Linkskurve, auf R 266 GMH bis 17,1 DME GMH; Rechtskurve, auf Kurs 136° bis BETZO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 154° bis DODEN (Δ). Steigflug mit 7% (425 ft/NM) oder mehr bis zum Durchfliegen von 3000 durchführen. **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL240 [L] - DL241 [L] - DL242 - DL245 [R] – BETZO [R] - DODEN	5000	von 17,1 DME GMH bis DODEN: 6000	1. Kann der durch die Luftraumstruktur bedingte Verfahrenssteiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 17,1 DME GMH BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur für Strahlflugzeuge, für die FL250 und darüber beantragt wurde. DODEN muss in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist SID GMH im Flugplan anzugeben. Luftfahrzeuge, die DL242 nicht in FL150 oder darüber passieren können, haben DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

d) Absatz 2 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abflugstrecke BETZO SIX ZULU DEPARTURE (BETZO 6Z) wird durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
DODEN ONE ZULU DEPARTURE (DODEN 1Z) Auf R 055 DUS bis 6,4 DME DUS; Rechtskurve, auf R 279 BAM bis BAM (Δ); auf R 125 BAM bis 15,6 DME BAM; Rechtskurve, auf Kurs 136° bis BETZO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 154° bis DODEN (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL050 [R] - DL058 [R] - BAM [R] - DL245 [R] - BETZO [R] - DODEN	5000	von 10,8 DME BAM bis DODEN: 6000	1. Die Rechtskurve zum Erfliegen von R 125 BAM ist so frühzeitig einzuleiten, dass BAM nicht überflogen wird. 2. Ab 15,6 DME GMH BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur für Strahlflugzeuge, für die FL250 und darüber beantragt wurde. DODEN muss in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist SID GMH im Flugplan anzugeben. Luftfahrzeuge, die DL245 nicht in FL150 oder darüber passieren können, haben DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

bb) Die Abflugstrecke NÖRVENICH NINE ZULU DEPARTURE (NOR 9Z) wird durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
NÖRVENICH ONE ZULU DEPARTURE (NOR 1Z) Auf R 055 DUS bis 6,4 DME DUS; Rechtskurve, auf R 279 BAM in Richtung BAM; bei 3,5 DME BAM Rechtskurve, auf R 212 BAM bis NOR (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL050 [R] - DL058 [R] - BAM [R] - NOR	5000		Für Flüge, für die FL90 und darunter beantragt wurde. Für Flüge, für die FL100 und darüber beantragt wurde, ist via MODRU im Flugplan anzugeben.

e) Absatz 2 Nr. 4 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abflugstrecke BETZO FOUR JULIETT DEPARTURE (BETZO 4J) wird durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
DODEN ONE JULIETT DEPARTURE (DODEN 1J) Auf R 055 DUS bis 6,4 DME DUS; Rechtskurve, auf R 279 BAM bis BAM (Δ); auf R 125 BAM bis 15,6 DME BAM; Rechtskurve, auf Kurs 136° bis BETZO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 154° bis DODEN (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL050 [L] - DL058 [R] - BAM [R] - DL245 [R] - BETZO [R] - DODEN	5000	von 10,8 DME BAM bis DODEN: 6000	1. Die Rechtskurve zum Erfliegen von R 125 BAM ist so frühzeitig einzuleiten, dass BAM nicht überflogen wird. 2. Ab 15,6 DME GMH BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur für Strahlflugzeuge, für die FL250 und darüber beantragt wurde. DODEN muss in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist SID GMH im Flugplan anzugeben. Luftfahrzeuge, die DL245 nicht in FL150 oder darüber passieren können, haben DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

bb) Die Abflugstrecke NÖRVENICH FOUR YANKEE DEPARTURE (NOR 4Y) wird durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
NÖRVENICH FIVE YANKEE DEPARTURE (NOR 5Y) Auf R 055 DUS bis 6,4 DME DUS; Rechtskurve, auf R 279 BAM in Richtung BAM; bei 3,5 DME BAM Rechtskurve, auf R 212 BAM bis NOR (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL050 [L] - DL058 [R] - BAM [R] - NOR	5000		Für Flüge, für die FL90 und darunter beantragt wurde. Für Flüge, für die FL100 und darüber beantragt wurde, ist via MODRU im Flugplan anzugeben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. Mai 2005 in Kraft, ausgenommen Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b, Nr. 2, Nr. 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd, Buchstabe d Doppelbuchstabe bb und Buchstabe e Doppelbuchstabe bb, der am 9. Juni 2005 in Kraft tritt.

Langen, 12. April 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i. A. D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 120/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 26. Mai 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der ersten Verordnung zur Änderung der Zweihunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 7213, am 11. Mai 2005 verkündete Verordnung vom 27. April 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 11. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Erste Verordnung zur Änderung der Zweihunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Vom 27. April 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland) vom 4. April 2005 (BAnz. S. 5921, NfL I-98/05) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Die ATS-Strecke B 29 wird aufgehoben.

b) Die ATS-Strecke B 293 wird wie folgt geändert:

aa) In Spalte 1 wird nach dem Meldepunkt RENNE der neue Meldepunkt "△ ESADU N 51 24 36 O 008 45 22" eingefügt.

bb) In Spalte 3 wird die Angabe "39" durch die Angabe "25" von RENNE nach ESADU und die Angabe "15" von ESADU nach Warburg DVOR/DME (WRB) ersetzt.

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In der RNAV-Strecke L 603 Spalte 6 wird die Anmerkung 5 wie folgt gefasst:

"5. Bei TESGA kein Übergang zur UL603 für Abflüge von EDDL möglich. Für diese Flüge ist via SID DODEN oder SID GMH - Y854 im Flugplan anzugeben."

b) In der RNAV-Strecke N 858 Spalte 4 wird für den Streckenabschnitte zwischen TOBAK und ERSIL die Angabe "FL 240 / 5000ft MSL" durch die Angabe "FL 660 / 5000ft MSL" ersetzt.

c) In der RNAV-Strecke T 703 Spalte 6 werden die Anmerkungen 2 und 3 wie folgt gefasst:

"2. Nur für Flüge
- nach EDDM, EDMA, EDMO, LOWS, LOWL und Flüge mit Y-Flugplan.
- ab EDDH, EDDV nach LOWW, LZIB, LHBP und beantragter Flughöhe FL330 und darüber.

3. Ab ARBER nur für
- Flüge nach LOWL und Flüge mit Y-Flugplan
- nach LOWW, LZIB, LHBP. Für diese Flüge ist PASAU-UL850-Q109-VENEN im Flugplan anzugeben."

d) In der RNAV-Strecke Y 854 Spalte 6 werden die Anmerkungen 2 und 3 durch die folgende Anmerkung ersetzt:

"2. Nur für
- Abflüge von EDDL, für die FL250 und darüber beantragt wurde;
- Abflüge aus EDLL (übrige Plätze) mit Weiterflug via UN850, T721, T104."

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

e) Die RNAV-Strecken L175, T840, UL 175, UL850, Y 852 und Y 853 werden wie folgt gefasst:

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Rechtweisender-Anfangskurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	Reiseflughöhen in Flugrichtung ungerade	Reiseflughöhen in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
L 175 Δ LAMSI N 48 39 12 O 013 35 00 VENEN N 48 34 00 O 014 32 29	O97,4	38,5	FL 240 / 9000ft MSL	↓		Bezirkskontrollstelle: München ACC
T 840 Δ MODAU N 49 48 54 O 008 48 43 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) N 50 03 14 O 008 38 14 Δ TABUM N 50 17 27 O 008 24 18 Δ DILUG N 50 26 17 O 008 15 30 Δ ROSBA N 50 45 15 O 007 56 20	334,8 327,7	15,9 16,8 10,5 22,6	FL 240 / 5000 ft MSL FL 240 / 6000 ft MSL	↓		1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDK, EDGS.
UL 175 Δ LAMSI N 48 39 12 O 013 35 00 VENEN N 48 34 00 O 014 32 29	O97,4	38,5	FL 660 / FL 250	↓		Bezirkskontrollstelle: München UAC
UL 850 DEGAB N 48 42 20 O 013 55 53 Δ PASAU N 48 46 51 O 013 43 47 Δ LALIN N 48 54 27 O 013 15 58	299,4 292,7	9,2 19,9	FL 660 / FL 250	↓		Bezirkskontrollstelle: München UAC
Y 852 Δ DODEN N 50 36 08 O 008 05 36 Δ GIGET N 49 42 04 O 008 43 36	155,5	59,4	FL 660 / FL 250	↓		1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDL, für die FL250 und darüber beantragt wurde, mit Weiterflug über UN850. Die Luftfahrzeuge müssen in der Lage sein, DODEN in FL250 oder darüber zu überfliegen, andernfalls ist SID GMH - Y854 im Flugplan anzugeben.
Y 853 Δ DODEN N 50 36 08 O 008 05 36 Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01	140,O	42,6	FL 660 / 6000ft MSL	↓		1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Abflüge von EDDL und ETNG. 3. Für Abflüge von EDDL. Für Luftfahrzeuge, die DODEN nicht in FL250 oder darüber überfliegen können, ist SID GMH - Y854 im Flugplan anzugeben.

f) Die folgenden neuen RNAV-Strecken werden eingefügt:

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Rechtweisender-Anfangskurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	 gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
L 179 ROMIN N 51 13 28 O 005 57 37						1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Langen ACC 2. Der Abschnitt DLE - OSN steht für Flüge nach Paris TMA und Brüssel FIR in FL200 oder darüber nicht zur Verfügung. Für diese Flüge ist DLE - Z717 im Flugplan anzugeben. 3. Zwischen BOT und ROMIN nicht verfügbar für Flüge nach / Abflüge von EBBR und EBMB.
	O62,9	6,9				
Δ DIBIR (FIR Boundary) N 51 16 37 O 006 07 28	243,1					
	O60,8	11,6	FL 240 4000ft MSL	↓	↑	
Δ Lima NDB (LMA) N 51 22 15 O 006 23 42		26,9	FL 240 3000ft MSL			
Δ Bottrop NDB (BOT) N 51 35 09 O 007 01 23	241,6 O51,3	59,7	FL 240 4000ft MSL			
Δ Osnabrück DVOR (OSN) N 52 12 00 O 008 17 08	232,3 O86,4	36,4	(7000ft MSL) FL 240 4000ft MSL			
Δ ROBEG N 52 14 01 O 009 16 11		22,7	FL 240 3000ft MSL			
Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01	267,7 O78,2	34,3	FL 240 4000ft MSL			
Δ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43	258,9					
Q 112 PEREX N 47 38 22 O 013 14 38						1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Flüge nach EDDM.
	312,3	25,1	FL 660 10000ft MSL	↓		
Δ TAKUS N 47 55 13 O 012 47 01		24,O	FL 660 6000ft MSL			
Δ NAPSA N 48 11 13 O 012 20 20						
Q 113 MATIG N 48 03 31 O 013 32 29						1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für Flüge nach EDDM.
	270,3	26,O				
Δ AMADI N 48 03 32 O 012 53 44	289,2	23,7	FL 660 6000ft MSL	↓		
Δ NAPSA N 48 11 13 O 012 20 20						
T 858 Δ Germinghausen DVOR/DME (GMH) N 51 10 14 O 007 53 31						1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDK.
	206,1	7,O	FL 240 6000ft MSL	↓		
Δ KOPAG N 51 03 54 O 007 48 36						
Y 867 Δ PODIP N 50 56 56 O 007 47 21						1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Abflüge von EDDK.
	O52,4	45,8	FL 240 6000ft MSL	↓		
Δ ESADU N 51 24 36 O 008 45 22						

g) Die RNAV-Strecken T 850 und T 852 werden wie folgt gefasst:

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Rechtweisender-Anfangskurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
T 850 Δ LOHRE N 50 04 01 O 009 29 11						1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDL, EDDG, EDLN, EDLW, EDLV, EHEH und Flüge mit Y-Flugplan. 3. Ab ALEDA nur für Flüge nach EDLV, EHEH und Flüge mit Y-Flugplan. 4. Übergang zur B5 nur für Flüge nach EDLW.
Δ TEKTU N 50 20 34 O 009 08 11	321,O	21,4	FL660 / FL 250			
Δ SOGMI N 50 31 39 O 008 53 57		14,3				
Δ ARPEG N 51 01 00 O 008 18 23	322,6	37,O	FL660 / FL 240			
Δ ARDUL N 51 08 06 O 008 09 11	321,1	9,2	FL 250 / 6000ft MSL			
Δ ALEDA N 51 23 45 O 007 58 13	336,3	17,1				
Δ Barmen DVORTAC (BAM) N 51 19 40 O 007 10 37	262,5	30,1	FL 240 / 5000ft MSL			
Δ Lima NDB (LMA) N 51 22 15 O 006 23 42	275,3	29,5				
T 852 Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44						1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDL, EDDG, EDLN, EDLV, EHEH und Flüge mit Y-Flugplan. 3. Nicht verfügbar für Abflüge von EDDN.
Δ ARNIX N 50 31 44 O 009 33 42	301,7	52,5	FL 660 / FL250			
Δ AMETU N 50 49 59 O 008 57 52	308,9	29,2				
Δ EKSAK N 51 01 01 O 008 35 46		17,8				
Δ ARNOP N 51 24 41 O 008 09 48	325,6	28,8	FL 250 / 6000ft MSL			
Δ ALEDA N 51 23 45 O 007 58 13	262,7	7,3				

h) Die folgenden neuen RNAV-Strecken werden eingefügt:

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Rechtweisender-Anfangskurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
T 854 Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39						1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Bremen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDL, EDDG, EDLN, EDLV und Flüge mit Y-Flugplan. 3. Ab ARNOP nur für Flüge nach EDDG, EDLV. 4. Bei einer Aktivierung von ED-R203 (TRA) ist für Flüge unterhalb FL160 mit Umleitungen durch ATC zu rechnen.
Δ ARNOP N 51 24 41 O 008 09 48	261,3	36,0	FL240 / 5500ft MSL (FL160)			
Δ VERIT N 51 27 34 O 007 55 44	288,3	9,3	FL240 / 5500ft MSL			

T 859 Δ ALEDA N 51 23 45 O 007 58 13 Δ VERIT N 51 27 34 O 007 55 44 Δ VETOX N 51 40 06 O 007 47 29 Δ Hamm DVOR/DME (HMM) N 51 51 25 O 007 42 30					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDG, EDLV und Flüge mit Y-Flugplan.
	337,8	4,1	FL240 5000ft MSL	↓	
		13,6			
	344,7	11,7			
UL 867 Δ RADEL N 52 56 58 O 013 06 19 Δ GERGA N 52 36 09 O 014 01 41 SUBI VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Kein Übergang zur (U)M725 möglich.
	121,4	39,6	FL660 FL250	↓	
	123,O	24,4			

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. Mai 2005 in Kraft, ausgenommen Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe g und h, der am 9. Juni 2005 in Kraft tritt.

Langen, den 27. April 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 121/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 26. Mai 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Verordnung zur Aufhebung der Hundertsiebenundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 7213, am 11. Mai 2005 verkündete Verordnung vom 2. Mai 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 11. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Verordnung zur Aufhebung der Hundertsiebenundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn

Vom 2. Mai 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebenundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn) vom 11. Juli 1994 (BAnz. S. 7665, NfL I-219/94), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. Februar 2005 (BAnz. S. 3641, NfL I-76/05), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 12. Mai 2005 in Kraft.

Langen, 2. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 122/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 26. Mai 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweihundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 7214, am 11. Mai 2005 verkündete Verordnung vom 2. Mai 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 11. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zweihundertdreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Vom 2. Mai 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn sind die in den §§ 2 bis 4 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend), Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen "FL") sind in Fuß über NN angegeben. Die Angabe der Koordinaten erfolgt im geodätischen Bezugssystem WGS 84.

(2) Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH kann vorübergehend abweichende Flugverfahren festlegen, wenn dies aus zwingenden Gründen (z.B. Ausfall von Funknavigationsanlagen) erforderlich wird. Wegen der in diesen Fällen gebotenen Eile werden diese Flugverfahren als "NOTAM" bekannt gemacht.

(3) Die nachstehend aufgeführten Meldepunkte werden als Schnittpunkte der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen und, soweit zutreffend, durch Angabe von DME-Werten in Seemeilen festgelegt:

Meldepunkt KOGIT
N 51 00 22 O 007 34 58

Meldepunkt KOPAG R 206 - 7 DME GMH
N 51 03 54 O 007 48 36 R 026 - 19 DME COL

Meldepunkt KUMIK R 080 - 19 DME COL
N 50 50 12 O 008 04 24 R 161 - 21 DME GMH

Meldepunkt PODIP R 197 - 14 DME GMH
N 50 56 56 O 007 47 21 R 078 - 25 DME KBO

Meldepunkt ROSBA R 097 - 13 DME COL
N 50 45 15 O 007 56 20

(4) Die Koordinaten der in § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 2 genannten Overlay-Wegpunkte sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, aufgelistet.

§ 2

(1) Konventionelle Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Köln/Bonn sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in Absatz 2 angeführten Anfangsanflugfixen durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (g) zu übermitteln.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindest-Reiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
KOPAG ONE VICTOR ARRIVAL (KOPAG 1V) Δ KOPAG				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV- und ohne RNAV-Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit KOPAG-Verbindungsstrecken rechnen.
R 353 COL	267	10	5000	
		10	3000	
Δ Wipper VOR				
KOPAG ONE CHARLIE ARRIVAL (KOPAG 1C) Δ KOPAG				
	206	19	5000	
Δ Cola DVORTAC				
ROSBA FIVE CHARLIE ARRIVAL (ROSBA 5C) Δ ROSBA				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV- und ohne RNAV-Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit ROSBA-Verbindungsstrecken rechnen.
	277	13	5000	
Δ Cola DVORTAC				
ROSBA FIVE VICTOR ARRIVAL (ROSBA 5V) Δ ROSBA				1. Zwischen ROSBA und KOGIT BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Luftfahrzeuge mit BRNAV- und ohne RNAV-Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 3. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit ROSBA-Verbindungsstrecken rechnen.
	318 (318,3)	20,3	5000	
Δ KOGIT				
	283	12	3000	
Δ Wipper VOR				

(2) Als Anfangsanflugfixe für den Flughafen Köln/Bonn werden festgelegt:

Cola DVORTAC
Nörvenich VORTAC
Wipper VOR

(3) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Wipper VOR	262	3000	links	Unterhalb 5000 max. Wartegeschwindigkeit 170 kt IAS
Kurskreuzung KOPAG	206	5000	links	Freigabegrenze
Kurskreuzung ROSBA	277	5000	links	Freigabegrenze
Cola DVORTAC	299	5000	links	
Nörvenich VORTAC	069	6000	rechts	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Köln/Bonn VOR/DME (KBO) werden, durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn: von 155° - 250° : 3700 (2800 bis 15 Seemeilen)
von 250° - 345° : 3100 (2800 bis 15 Seemeilen)
von 345° - 090° : 3800 (2800 bis 15 Seemeilen)
von 090° - 155° : 2100

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 14 L, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf R 036 NOR bis zum Kreuzen von R 310 KBO und Sinkflug auf 4000; Rechtskurve mit Sinkflug auf 3000 und ILS-Landekurs 137° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird LJ (5,0 DME KBO) in 1470 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei LEGDU (9,8 DME KBO) beginnen (FAF); 5,0 DME KBO nicht unter 1470 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,8 DME KBO

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	E	D_L
Betriebsstufe I	369 (139)	379 (149)	389 (159)	399 (169)	418 (188)	399 (169)
Betriebsstufe II	280 (50)	296 (66)	310 (80)	323 (93)	349 (119)	323 (93)
Betriebsstufe III a	zugelassen (ausgenommen sind Luftfahrzeuge der Kategorie E)					
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	680 (450)					

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2,8 DME KBO oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird, Linkskurve, Flug bis WYP mit Steigflug auf 3000.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 14 L, ausgehend von Wipper VOR (WYP)
Abflug von WYP (IAF) auf R 271 WYP; beim Kreuzen von R 332 KBO Linkskurve und ILS-Landekurs 137° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird LJ (5,0 DME KBO) in 1470 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei LEGDU (9,8 DME KBO) beginnen (FAF); 5,0 DME KBO nicht unter 1470 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 1
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. ILS-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf R 070 NOR bis zum Kreuzen von R 046 KBO und Sinkflug auf 4000; Rechtskurve und ILS-Landekurs 245° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (4,6 DME KBO) in 1630 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei KUKIT (9,0 DME KBO) beginnen (FAF); 4,6 DME KBO nicht unter 1630 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,1 DME KBO

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	E
Betriebsstufe I	439 (167)	449 (177)	459 (187)	469 (197)	488 (216)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	950 (680)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME KBO oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird, Linkskurve, Flug bis LV mit Steigflug auf 3000; Rechtskurve, Flug bis COL und Steigflug auf 5000 fortsetzen.

4. ILS-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)
Abflug von COL (IAF) auf R 328 COL; beim Kreuzen von R 070 KBO Linkskurve und ILS-Landekurs 245° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (4,6 DME KBO) in 1630 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei KUKIT (9,0 DME KBO) beginnen (FAF); 4,6 DME KBO nicht unter 1630 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 3
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 3
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 3

5. ILS-Anflug zur Landebahn 32 R, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)

Abflug von NOR (IAF) auf R 111 NOR bis zum Kreuzen von R 151 KBO und Sinkflug auf 4000; Linkskurve und ILS-Landekurs 318° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (5,0 DME KBO) in 1660 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei RARIX (9,1 DME KBO) beginnen (FAF); 5,0 DME KBO nicht unter 1660 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,3 DME KBO

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	E	D_L
Betriebsstufe I	448 (146)	458 (156)	468 (166)	478 (176)	497 (195)	555 (253)
Betriebsstufe II	345 (43)	362 (60)	377 (75)	390 (88)	417 (115)	390 (88)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 125 m erlaubt, ausgenommen sind Luftfahrzeuge der Kategorie E					
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	740 (440)					

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,2 DME KBO oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird, Rechtskurve, Flug bis COL mit Steigflug auf 5000.

6. ILS-Anflug zur Landebahn 32 R, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)

Abflug von COL (IAF) auf R 246 COL; beim Kreuzen von R 131 KBO Rechtskurve und ILS-Landekurs 318° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (5,0 DME KBO) in 1660 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei RARIX (9,1 DME KBO) beginnen (FAF); 5,0 DME KBO nicht unter 1660 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 5
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

7. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 14 L, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)

Abflug von NOR (IAF) auf R 036 NOR bis zum Kreuzen von R 310 KBO und Sinkflug auf 4000; Rechtskurve mit Sinkflug auf 3000 und Endanflugkurs 137° in Richtung auf LJ in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei LEGDU (9,8 DME KBO) beginnen (FAF); LJ (5,0 DME KBO) nicht unter 1470 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,8 DME KBO

Schwellenüberflughöhe: 54

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
690 (460)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

8. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 14 L, ausgehend von Wipper VOR (WYP)

Abflug von WYP (IAF) auf R 271 WYP; beim Kreuzen von R 332 KBO Linkskurve und Endanflugkurs 137° in Richtung auf LJ in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei LEGDU (9,8 DME KBO) beginnen (FAF); LJ (5,0 DME KBO) nicht unter 1470 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,8 DME KBO

Schwellenüberflughöhe: 54

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 7
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

9. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf R 070 NOR bis zum Kreuzen von R 046 KBO und Sinkflug auf 4000; Rechtskurve und Endanflugkurs 245° in Richtung auf LW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei bei KUKIT (9,0 DME KBO) beginnen (FAF); LW (4,6 DME KBO) nicht unter 1630 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,0 DME KBO

Schwellenüberflughöhe: 49

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
950 (680)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 3

10. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)
Abflug von COL (IAF) auf R 328 COL; beim Kreuzen von R 070 KBO Linkskurve und Endanflugkurs 245° in Richtung auf LW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei KUKIT (9,0 DME KBO) beginnen (FAF); LW (4,6 DME KBO) nicht unter 1630 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,0 DME KBO

Schwellenüberflughöhe: 49

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 9
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 3

11. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 32 R, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf R 111 NOR bis zum Kreuzen von R 151 KBO und Sinkflug auf 4000; Linkskurve und Endanflugkurs 318° in Richtung auf LV in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei RARIX (9,1 DME KBO) beginnen (FAF); LV (5,0 DME KBO) nicht unter 1660 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,3 DME KBO

Schwellenüberflughöhe: 51

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
770 (470)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

12. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 32 R, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)
Abflug von COL (IAF) auf R 246 COL; beim Kreuzen von R 131 KBO Rechtskurve und Endanflugkurs 318° in Richtung auf LV in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei RARIX (9,1 DME KBO) beginnen (FAF); LV (5,0 DME KBO) nicht unter 1660 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,3 DME KBO

Schwellenüberflughöhe: 51

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 11
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

(6) Für folgende radargeführte Anflüge werden die nachstehenden Endanflugkurse, Hindernisfreihöhen, Fehlanflugpunkte und Fehlanflugverfahren festgelegt:

1. **SRE-Anflug zur Landebahn 32 R**
(Sinkrate 4,9 % = 300 ft/NM) Endanflugkurs 318°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
770 (470)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

5 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 1600 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 32 R
Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 3000.

2. **SRE-Anflug zur Landebahn 32 L**
(Sinkrate 4,9 % = 300 ft/NM) Endanflugkurs 318°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
770 (510)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

5 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 1600 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 32 L
Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 3000.

3. **SRE-Anflug zur Landebahn 14 R**
(Sinkrate 4,9 % = 300 ft/NM) Endanflugkurs 137°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
690 (470)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

5 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 1600 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 14 R
Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 3000.

4. **SRE-Anflug zur Landebahn 14 L**
(Sinkrate 4,9 % = 300 ft/NM) Endanflugkurs 137°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
690 (460)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

5 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 1600 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 14 L
Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 3000.

5. **SRE-Anflug zur Landebahn 25**
(Sinkrate 4,9 % = 300 ft/NM) Endanflugkurs 245°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
950 (680)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

5 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 1600 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 25
Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 3000.

6. SRE-Anflug zur Landebahn 07
(Sinkrate 4,9 % = 300 ft/NM) Endanflugkurs 064°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
690 (460)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

5 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 1600 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 07
Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 3000.

Anmerkung:
Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflüge sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) GPS/FMS RNAV – Verbindungsstrecken zum Endanflug

Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Köln/Bonn basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01.

KOPAG 07	KOPAG - DK510 [K220; R] - DK705 [K220; R] - DK755 [K220; R] - BEBSA [A3000] (FAF) - Endanflug 07 (RNAV (GPS))
ROSBA 07	ROSBA - DK507 [K220; R] - DK701 [K220; L] - DK705 [K220; R] - DK755 [K220; R] - BEBSA [A3000] (FAF) - Endanflug 07 (RNAV (GPS))
KOPAG 14*	KOPAG - DK421 [K220; R] - DK425 [K220; L] - DK455 [K220; L] - LEGDU [A3000] (FAF) - Endanflug 14L (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
ROSBA 14*	ROSBA - DK417 [K220; R] - DK425 [K220; L] - DK455 [K220; L] - LEGDU [A3000] (FAF) - Endanflug 14L (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
NOR 14*	NOR - DK400 [K220; L] - DK401 [K220; L] - DK405 [K220; R] - DK455 [K220; R] - LEGDU [A3000] (FAF) - Endanflug 14L (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
NOR 25 A	NOR - DK524 [L] - DK530 [K220; R] - DK550 [K220; R] - KUKIT [A3000] (FAF) - Endanflug 25 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
NOR 25 B	NOR - DK508 [K220; L] - DK510 [K220; L] - DK550 [K220; L] - KUKIT [A3000] (FAF) - Endanflug 25 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
KOPAG 25	KOPAG - DK500 [K220; L] - DK503 [K220; R] - DK504 [K220; R] - DK510 [K220; L] - DK550 [K220; L] - KUKIT [A3000] (FAF) - Endanflug 25 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
ROSBA 25	ROSBA - DK507 [K220; R] - DK504 [K220; R] - DK510 [K220; L] - DK550 [K220; L] - KUKIT [A3000] (FAF) - Endanflug 25 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
KOPAG 32*	KOPAG - DK621 [K220; R] - DK623 [K220; L] - DK630 [K220; R] - DK650 [K220; R] - RARIX [A3000] (FAF) - Endanflug 32R (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))

ROSBA 32*	ROSBA - DK621 [K220; L] - DK623 [K220; L] - DK630 [K220; R] - DK650 [K220; R] - RARIX [A3000] (FAF) - Endanflug 32R (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
NOR 32*	NOR - DK601 [K220; R] - DK610 [K220; L] - DK650 [K220; L] - RARIX [A3000] (FAF) - Endanflug 32R (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))

* Bei normalem Flugbetrieb werden beide Landebahnen benutzt.

Anmerkungen:
1. Benutzung der Verbindungsstrecken nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle.
2. Im Gegenanflugteil der Verbindungsstrecke ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen sind ab dem betreffenden Wegpunkt für die gesamte Verbindungsstrecke bindend, es sei denn sie werden von ATC aufgehoben.
4. Die Flughöhen werden von ATC zugewiesen.

(2) Als Anfangsanflugfixe für RNAV (GPS) – Flugverfahren werden festgelegt:

Cola DVORTAC
Nörvenich VORTAC
Wipper VOR

(3) Die Warteverfahren für RNAV (GPS) – Flugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Wipper VOR	262	3000	links	Unterhalb 5000 max. Warte-geschwindigkeit 170 kt IAS
Kurskreuzung KOPAG	206	5000	links	Freigabegrenze
Kurskreuzung ROSBA	277	5000	links	Freigabegrenze
Cola DVORTAC	299	5000	links	
Nörvenich VORTAC	069	6000	rechts	

(4) Für RNAV (GPS) – Flugverfahren wird im Umkreis von 25 NM um den Flughafenbezugspunkt eine M indesthöhe von 3800 festgelegt.

(5) RNAV (GPS) – Anflugverfahren

1. Die RNAV (GPS) – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf Kurs 130° und Sinkflug auf 4000; DK755 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 064° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei BEBSA (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW07 nicht unter 1240 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW07

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
690 (460)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 064° bis DK760 oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, Flug über DK761 auf Kurs 250° bis NOR mit Steigflug auf 6000.
DK760 - [A2000+; L] - DK761 - NOR [A6000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 3,2 DME KBO oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, Flug bis NOR mit Steigflug auf 6000.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)
Abflug von COL (IAF) auf Kurs 269°; DK200 (TF) mit Linkskurve passieren, Kurs 244° erfliegen und auf 4000 sinken; DK705 (TF) mit Rechtskurve passieren, Kurs 334° erfliegen und auf 3000 sinken; DK755 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 064° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei BEBSA (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW07 nicht unter 1240 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW07

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

1.3 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 14L, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf Kurs 028° und Sinkflug auf 4000; DK405 (TF) mit Rechtskurve passieren, Kurs 047° erfliegen und auf 3000 sinken; DK455 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 137° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei LEGDU (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW14L nicht unter 1240 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW14L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
690 (460)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 137° bis DK460 oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, Flug über DK461 auf Kurs 357° bis WYP mit Steigflug auf 3000.
DK460 - [A2000+; L] - DK461 - WYP [A3000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 2,8 DME KBO oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, Flug bis WYP mit Steigflug auf 3000.

1.4 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 14L, ausgehend von Wipper VOR (WYP)
Abflug von WYP (IAF) auf Kurs 284°; DK425 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 227° erfliegen; DK455 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 137° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei LEGDU (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW14L nicht unter 1240 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW14L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.3
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.3

1.5 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 14R, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf Kurs 028° und Sinkflug auf 4000; DK205 (TF) mit Rechtskurve passieren, Kurs 047° erfliegen und Sinkflug auf 3000; DK255 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 137° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei ROKAK (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW14R nicht unter 1230 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW14R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
690 (470)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 137° bis DK470 oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Flug über DK471 auf Kurs 284° bis NOR mit Steigflug auf 6000.
DK470 - [A2000+; R] - DK471 - NOR [A6000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 2,0 DME KBO oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Flug bis NOR mit Steigflug auf 6000.

1.6 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 14R, ausgehend von Wipper VOR (WYP)
Abflug von WYP (IAF) auf Kurs 280°; DK215 (TF) mit Linkskurve passieren, Kurs 227° erfliegen und Sinkflug auf 3000; DK255 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 137° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei ROKAK (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW14R nicht unter 1230 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW14R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.5

1.7 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf Kurs 066° und Sinkflug auf 4000; DK525 (TF) mit Rechtskurve passieren, Kurs 155° erfliegen und Sinkflug auf 3000; DK555 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 245° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei KUKIT (FAF) beginnen. 5,0 NM vor RW25 nicht unter 1920 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW25

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
950 (680)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 244° bis DK560 oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, über DK561 auf Kurs 071° bis LV mit Steigflug auf 3000; Rechtskurve, auf Kurs 095° bis COL und Steigflug auf 5000 fortsetzen.
DK560 - [A2000+; L] - DK561 - LV [A3000; R] - COL [A5000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME KBO oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, Flug bis LV mit Steigflug auf 3000; Rechtskurve, Flug bis COL und Steigflug auf 5000 fortsetzen.

1.8 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)
Abflug von COL (IAF) auf Kurs 333° und Sinkflug auf 3000; DK555 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 245° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei KUKIT (FAF) beginnen. 5,0 NM vor RW25 nicht unter 1920 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW25

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.7
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.7

1.9 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 32L, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf Kurs 118° und Sinkflug auf 4000; DK225 (TF) mit Linkskurve passieren, Kurs 048° erfliegen und Sinkflug auf 3000; DK265 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 318° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei LIRMU (FAF) beginnen. 5,0 NM vor RW32L nicht unter 1910 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW32L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
770 (510)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 317° bis DK670 oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 254° bis NOR mit Steigflug auf 6000.
DK670 - [A2000+; L] - NOR [A6000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 2,7 DME KBO oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, Flug bis NOR mit Steigflug auf 6000.

1.10 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 32L, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)
Abflug von COL (IAF) auf Kurs 242°; DK265 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 318° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei LIRMU (FAF) beginnen. 5,0 NM vor RW32L nicht unter 1910 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW32L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.9
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.9

1.11 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 32R, ausgehend von Nörvenich VORTAC (NOR)
Abflug von NOR (IAF) auf Kurs 117° und Sinkflug auf 4000; DK605 (TF) mit Linkskurve passieren, Kurs 048° erfliegen und Sinkflug auf 3000; DK655 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 318° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei RARIX (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW32R nicht unter 1310 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW32R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
770 (470)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 317° bis DK660 oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Flug über DK661 auf Kurs 123° bis COL mit Steigflug auf 5000.
DK660 - [A2000+; R] - DK661 - COL [A5000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 3,2 DME KBO oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Flug bis COL mit Steigflug auf 5000.

1.12 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 32R, ausgehend von Cola DVORTAC (COL)
Abflug von COL (IAF) auf Kurs 239° und Sinkflug auf 3000; DK655 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 318° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei RARIX (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW32R nicht unter 1310 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW32R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.11
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.11

2. Liste der Verfahrensfixe:

2.1 RWY 07 von NOR

NOR (IAF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94
DK755 (IF)	N 50 46 10,07	O 006 49 36,50
BEBSA (FAF)	N 50 47 54,47	O 006 55 17,07
RW07 (MAPt)	N 50 51 36,44	O 007 07 25,60
DK760 (MATF)	N 50 53 19,96	O 007 13 07,52
DK761 (MATF)	N 50 57 15,51	O 007 10 30,07
NOR (MAHF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94

2.2 RWY 07 von COL

COL (IAF)	N 50 47 00,67	O 007 35 39,10
DK200 (TF)	N 50 46 47,94	O 007 09 50,28
DK705 (TF)	N 50 41 40,22	O 006 53 02,24
DK755 (IF)	N 50 46 10,07	O 006 49 36,50
BEBSA (FAF)	N 50 47 54,47	O 006 55 17,07
RW07 (MAPt)	N 50 51 36,44	O 007 07 25,60
DK760 (MATF)	N 50 53 19,96	O 007 13 07,52
DK761 (MATF)	N 50 57 15,51	O 007 10 30,07
NOR (MAHF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94

2.3 RWY 25 von NOR

NOR (IAF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94
DK525 (TF)	N 51 02 01,68	O 007 23 38,09
DK555 (IF)	N 50 57 30,81	O 007 27 01,68
KUKIT (FAF)	N 50 55 47,98	O 007 21 18,73
RW25 (MAPt)	N 50 52 10,81	O 007 09 18,98
DK560 (MATF)	N 50 50 27,10	O 007 03 37,35
DK561 (MATF)	N 50 46 30,30	O 007 06 08,67
LV (MATF)	N 50 48 15,18	O 007 14 24,81
COL (MAHF)	N 50 47 00,67	O 007 35 39,10

2.4 RWY 25 von COL

COL (IAF)	N 50 47 00,67	O 007 35 39,10
DK555 (IF)	N 50 57 30,81	O 007 27 01,68
KUKIT (FAF)	N 50 55 47,98	O 007 21 18,73
RW25 (MAPt)	N 50 52 10,81	O 007 09 18,98
DK560 (MATF)	N 50 50 27,10	O 007 03 37,35
DK561 (MATF)	N 50 46 30,30	O 007 06 08,67
LV (MATF)	N 50 48 15,18	O 007 14 24,81
COL (MAHF)	N 50 47 00,67	O 007 35 39,10

2.5 RWY 14L von NOR

NOR (IAF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94
DK405 (TF)	N 50 58 38,85	O 006 48 30,63
DK455 (IF)	N 51 02 02,32	O 006 54 19,59
LEGDU (FAF)	N 50 59 06,00	O 006 58 37,29
RW14L (MAPt)	N 50 52 49,69	O 007 07 44,67
DK460 (MATF)	N 50 49 52,87	O 007 12 00,65
DK461 (MATF)	N 50 51 26,68	O 007 17 51,66
WYP (MAHF)	N 51 02 54,07	O 007 16 47,99

2.6 RWY 14L von WYP

WYP (IAF)	N 51 02 54,07	O 007 16 47,99
DK425 (TF)	N 51 05 25,50	O 007 00 09,41
DK455 (IF)	N 51 02 02,32	O 006 54 19,59
LEGDU (FAF)	N 50 59 06,00	O 006 58 37,29
RW14L (MAPt)	N 50 52 49,69	O 007 07 44,67
DK460 (MATF)	N 50 49 52,87	O 007 12 00,65
DK461 (MATF)	N 50 51 26,68	O 007 17 51,66
WYP (MAHF)	N 51 02 54,07	O 007 16 47,99

2.7 RWY 14R von NOR

NOR (IAF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94
DK205 (TF)	N 50 58 06,31	O 006 47 58,37
DK255 (IF)	N 51 01 29,76	O 006 53 47,28
ROKAK (FAF)	N 50 58 33,43	O 006 58 04,91
RW14R (MAPt)	N 50 52 15,04	O 007 07 15,10
DK470 (MATF)	N 50 50 01,85	O 007 10 27,93
DK471 (MATF)	N 50 46 32,24	O 007 07 12,71
NOR (MAHF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94

2.8 RWY 14R von WYP

WYP (IAF)	N 51 02 54,07	O 007 16 47,99
DK215 (TF)	N 51 04 52,93	O 006 59 37,06
DK255 (IF)	N 51 01 29,76	O 006 53 47,28
ROKAK (FAF)	N 50 58 33,43	O 006 58 04,91
RW14R (MAPt)	N 50 52 15,04	O 007 07 15,10
DK470 (MATF)	N 50 50 01,85	O 007 10 27,93
DK471 (MATF)	N 50 46 32,24	O 007 07 12,71
NOR (MAHF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94

2.9 RWY 32L von NOR

NOR (IAF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94
DK225 (TF)	N 50 38 57,47	O 007 15 45,33
DK265 (IF)	N 50 42 19,51	O 007 21 33,87
LIRMU (FAF)	N 50 45 16,71	O 007 17 19,26
RW32L (MAPt)	N 50 51 30,62	O 007 08 19,47
DK670 (MATF)	N 50 54 27,33	O 007 04 03,16
NOR (MAHF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94

2.10 RWY 32L von COL

COL (IAF)	N 50 47 00,67	O 007 35 39,10
DK265 (IF)	N 50 42 19,51	O 007 21 33,87
LIRMU (FAF)	N 50 45 16,71	O 007 17 19,26
RW32L (MAPt)	N 50 51 30,62	O 007 08 19,47
DK670 (MATF)	N 50 54 27,33	O 007 04 03,16
NOR (MAHF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94

2.11 RWY 32R von NOR

NOR (IAF)	N 50 50 26,37	O 006 41 38,94
DK605 (TF)	N 50 38 52,04	O 007 17 12,73
DK655 (IF)	N 50 42 14,05	O 007 23 01,30
RARIX (FAF)	N 50 45 11,27	O 007 18 46,73
RW32R (MAPt)	N 50 51 18,70	O 007 09 56,49
DK660 (MATF)	N 50 54 15,44	O 007 05 40,25
DK661 (MATF)	N 50 57 29,93	O 007 09 58,25
COL (MAHF)	N 50 47 00,67	O 007 35 39,10

2.12 RWY 32R von COL

COL (IAF)	N 50 47 00,67	O 007 35 39,10
DK655 (IF)	N 50 42 14,05	O 007 23 01,30
RARIX (FAF)	N 50 45 11,27	O 007 18 46,73
RW32R (MAPt)	N 50 51 18,70	O 007 09 56,49
DK660 (MATF)	N 50 54 15,44	O 007 05 40,25
DK661 (MATF)	N 50 57 29,93	O 007 09 58,25
COL (MAHF)	N 50 47 00,67	O 007 35 39,10

Anmerkung: Die in Absatz 1 bis 5 aufgeführten Verbindungsstrecken, Warteverfahren und RNAV (GPS) - Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 4

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Köln/Bonn ist eine der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechende Abflugstrecke zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung der Abflugstrecke im Rahmen der Flugverkehrsfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für die einzuhaltende Abflugstrecke zutreffende Bezeichnung mitgeteilt. Sofern die Abflugstrecke über den Bereich hinausführt, für den eine Sektorenmindesthöhe festgelegt ist, werden für die weiterführenden Streckenabschnitte Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit LANGEN RADAR auf der der jeweiligen Abflugstrecke zugeordneten Frequenz aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
07	WYP 3K, PODIP 1K, KUMIK 1K, COL 4K	118,750
	NOR 6K	126,325
25	WYP 2D, PODIP 1D, KUMIK 1D, COL 3D	118,750
	NOR 5D	126,325
14 L	WYP 5F, PODIP 1F, KUMIK 1F, COL 6F	118,750
	NOR 4F, NOR 5P	126,325
14 R	WYP 3E, PODIP 1E, KUMIK 1E, COL 4E	118,750
	NOR 5E, NOR 3C	126,325
32 R	WYP 3B, PODIP 1B, KUMIK 2B, COL 7B	118,750
	NOR 8B	126,325
32 L	WYP 2M, PODIP 1M, KUMIK 1M, COL 5M	118,750
	NOR 4M	126,325

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.

1. Bei Benutzung der Startbahn 07:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER THREE KILO DEPARTURE (WYP 3K) Direktflug bis LW NDB; auf Kurs 065° LW bis 8,0 DME KBO; Linkskurve, auf R 157 WYP bis WYP (Δ). Steigflug mit 5,2% (320 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] – LW – DK070 [L] – WYP	5000		Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.
PODIP ONE KILO DEPARTURE (PODIP 1K) Auf Startbahnkurs bis LW NDB (4,6 DME KBO); Rechtskurve, auf R 302 COL bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 036 COL bis PODIP (Δ). Steigflug mit 5,2% (320 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] - DK073 [R] - COL [L] - PODIP	5000		
COLA FOUR KILO DEPARTURE (COL 4K) Auf Startbahnkurs bis LW NDB (4,6 DME KBO); Rechtskurve, auf R 302 COL bis COL (Δ). Steigflug mit 5,2% (320 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] – DK073 [R] – COL	5000		Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF.

KUMIK ONE KILO DEPARTURE (KUMIK 1K) Auf Startbahnkurs bis LW NDB (4,6 DME KBO); Rechtskurve, auf R 302 COL bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 080 COL bis KUMIK (Δ). Steigflug mit 5,2% (320 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] – DK073 [R] – COL [L] – DK150 – KUMIK	5000	von 8,0 DME östl. COL bis KUMIK: 5000	Bei einem beabsichtigten Weiterflug auf Y854 ist Y854 wie folgt zu erfliegen: auf R 080 COL bis 14,5 DME COL, Rechtskurve, Y854 erfliegen.
NÖRVENICH SIX KILO DEPARTURE (NOR 6K) Direktflug bis LW NDB; auf Kurs 065° LW bis 8,0 DME KBO; Linkskurve, auf Kurs 250° LJ bis LJ NDB; auf R 070 NOR bis NOR (Δ). Steigflug mit 5,2% (320 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] – LW – DK070 [L] – DK072 [L] – LJ – NOR	5000		Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.

2. Bei Benutzung der Startbahn 25:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER TWO DELTA DEPARTURE (WYP 2D) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME KBO; Linkskurve, auf Kurs 160° bis zum Erfliegen von R 268 COL in Richtung COL; bei 14,0 DME COL Linkskurve, auf R 180 WYP bis WYP (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK021 [L] – DK022 [L] – DK023 [L] – WYP	5000		Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.
PODIP ONE DELTA DEPARTURE (PODIP 1D) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME KBO; Linkskurve, auf Kurs 160° R 268 COL erfliegen, Flug bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 036 COL bis PODIP (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] - DK021 [L] - DK022 [L] – COL [L] - PODIP	5000		
COLA THREE DELTA DEPARTURE (COL 3D) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME KBO; Linkskurve, auf Kurs 160° R 268 COL erfliegen, Flug bis COL (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] - DK021 [L] - DK022 [L] – COL	5000		Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF.
KUMIK ONE DELTA DEPARTURE (KUMIK 1D) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME KBO; Linkskurve, auf Kurs 160° bis zum Erfliegen von R 268 COL, Flug bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 080 COL bis KUMIK (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK021 [L] – DK022 [L] – COL [L] – DK150 – KUMIK	5000	von 8,0 DME östl. COL bis KUMIK: 5000	Bei einem beabsichtigten Weiterflug auf Y854 ist Y854 wie folgt zu erfliegen: auf R 080 COL bis 14,5 DME COL, Rechtskurve, Y854 erfliegen.
NÖRVENICH FIVE DELTA DEPARTURE (NOR 5D) Auf Startbahnkurs bis 2,8 DME KBO; Rechtskurve, auf R 090 NOR bis NOR (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK020 [R] – NOR	5000		Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.

3. Bei Benutzung der Startbahn 14 L:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER FIVE FOXTROT DEPARTURE (WYP 5F) Auf Kurs 137° bis 3,5 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL in Richtung COL; bei 11,5 DME COL Linkskurve, auf R 165 WYP bis WYP (Δ). Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt während der Kurven. **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK141 [A1500+; L] – DK143 [L] – DK144 [L] – DK145 [K220-] – WYP	5000		Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.
PODIP ONE FOXTROT DEPARTURE (PODIP 1F) Auf Kurs 137° bis 3,5 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 036 COL bis PODIP (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] - DK141 [A1500+; L] - COL [L] - PODIP	5000		
COLA SIX FOXTROT DEPARTURE (COL 6F) Auf Kurs 137° bis 3,5 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL bis COL (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK141 [A1500+; L] – COL	5000		Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF.
KUMIK ONE FOXTROT DEPARTURE (KUMIK 1F) Auf Kurs 137° bis 3,5 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 080 COL bis KUMIK (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK141 [A1500+; L] – COL [L] – DK150 – KUMIK	5000	von 8,0 DME östl. COL bis KUMIK: 5000	Bei einem beabsichtigten Weiterflug auf Y854 ist Y854 wie folgt zu erfliegen: auf R 080 COL bis 14,5 DME COL, Rechtskurve, Y854 erfliegen.
NÖRVENICH FOUR FOXTROT DEPARTURE (NOR 4F) Auf Kurs 137° LV bis LV NDB (5,0 DME KBO); Rechtskurve, auf Kurs 200° bis 7,2 DME KBO (Kat. D: kontinuierliche Rechtskurve anstelle von 200°); Rechtskurve, auf R 107 NOR bis NOR (Δ). LV NDB ist in 4000 oder darüber zu überfliegen. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt während der Kurven. **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – LV [A4000+; R] – DK148 [R] – DK149 [K220-] – NOR	5000		1. Verfahrensplanungsgradient 14,5% (880 ft/NM) aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist NOR 5P im Flugplan anzugeben. 2. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.
NÖRVENICH FIVE PAPA DEPARTURE (NOR 5P) Auf Kurs 137° bis 4,5 DME KBO; Rechtskurve, auf Kurs 172° LV bis 12,5 DME KBO; Rechtskurve, auf R 125 NOR bis NOR (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – LV [R] – DK146 [R] – DK147 – NOR	5000		Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.

4. Bei Benutzung der Startbahn 14 R:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER THREE ECHO DEPARTURE (WYP 3E) In Richtung LV NDB bis 3,5 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL in Richtung COL; bei 11,5 DME COL Links-kurve, auf R 165 WYP bis WYP (Δ). Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt während der Kurven. **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK142 [A1500+; L] – DK143 [L] – DK144 [L] – DK145 [K220-] – WYP	5000		Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.
PODIP ONE ECHO DEPARTURE (PODIP 1E) In Richtung LV NDB bis 3,5 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 036 COL bis PODIP (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] - DK142 [A1500+; L] - COL [L] - PODIP	5000		
COLA FOUR ECHO DEPARTURE (COL 4E) In Richtung LV NDB bis 3,5 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL bis COL (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK142 [A1500+; L] – COL	5000		Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF.
KUMIK ONE ECHO DEPARTURE (KUMIK 1E) In Richtung LV NDB bis 3,5 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 080 COL bis KUMIK (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK142 [A1500+; L] – COL [L] – DK150 – KUMIK	5000	von 8,0 DME östl. COL bis KUMIK: 5000	Bei einem beabsichtigten Weiterflug auf Y854 ist Y854 wie folgt zu erfliegen: auf R 080 COL bis 14,5 DME COL, Rechts-kurve, Y854 erfliegen.
NÖRVENICH FIVE ECHO DEPARTURE (NOR 5E) Direktflug bis LV NDB (5,0 DME KBO); Rechtskurve, auf Kurs 200° bis 7,2 DME KBO (Kat. D: kontinuierli-che Rechtskurve anstelle von 200°); Rechtskurve, auf R 107 NOR bis NOR (Δ). LV NDB ist in 4000 oder darüber zu überfliegen. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt während der Kurven. **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – LV [A4000+; R] – DK148 [R] – DK149 [K220-] – NOR	5000		1. Verfahrensplanungsgradient 12,1% (740 ft/NM) aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist NOR 3C im Flugplan an-zugeben. 2. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überflie-gen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.
NÖRVENICH THREE CHARLIE DEPARTURE (NOR 3C) In Richtung LV NDB bis 4,5 DME KBO; Rechtskurve, auf Kurs 172° LV bis 12,5 DME KBO; Rechtskurve, auf R 125 NOR bis NOR (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – LV [R] – DK146 [R] – DK147 – NOR	5000		Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überflie-gen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.

5. Bei Benutzung der Startbahn 32 R:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER THREE BRAVO DEPARTURE (WYP 3B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH, R 196 WYP erfliegen; auf R 196 WYP bis WYP (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A700+] - DK034 [R] – DK035 [K210-] – DK036 [L] – WYP	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.
PODIP ONE BRAVO DEPARTURE (PODIP 1B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 21,1 DME GMH; Rechtskurve, auf R 107 WYP bis PODIP (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A700+] - DK034 [R] - DK035 [K210-] - DK038 [R] – PODIP	5000		Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist.
COLA SEVEN BRAVO DEPARTURE (COL 7B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 25,7 DME GMH; Rechtskurve, auf R 319 COL bis COL (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK034 [R] – DK035 [K210-] – DK037 [R] – COL	5000		1. Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF. 2. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist.
KUMIK TWO BRAVO DEPARTURE (KUMIK 2B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 21,1 DME GMH; Rechtskurve, auf R 107 WYP bis PODIP; Rechtskurve, auf Kurs 122° bis KUMIK (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK034 [R] – DK035 [K210-] – DK038 [R] – PODIP [R] – KUMIK	5000	von PODIP bis KUMIK: 5000	1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Ab PODIP BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
NÖRVENICH EIGHT BRAVO DEPARTURE (NOR 8B) In Richtung LJ NDB bis 2,8 DME KBO; Linkskurve, auf R 073 NOR bis NOR (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A700+] - DK032 [K195-; L] – NOR	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 195 kt, bis R 073 NOR erflogen ist. 2. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.

6. Bei Benutzung der Startbahn 32 L:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER TWO MIKE DEPARTURE (WYP 2M) In Richtung LJ NDB bis 1,7 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 025° bis 3,9 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH R 196 WYP erfliegen; auf R 196 WYP bis WYP (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK033 [R] – DK035 [K220-] – DK036 [L] – WYP	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.

PODIP ONE MIKE DEPARTURE (PODIP 1M) In Richtung LJ NDB bis 1,7 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 025° bis 3,9 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 21,1 DME GMH; Rechtskurve, auf R 107 WYP bis PODIP (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] - DK033 [R] - DK035 [K220-] - DK038 [R] – PODIP	5000		Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt, bis R 243 GMH erflogen ist.
COLA FIVE MIKE DEPARTURE (COL 5M) In Richtung LJ NDB bis 1,7 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 025° bis 3,9 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 25,7 DME GMH; Rechtskurve, auf R 319 COL bis COL (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK033 [R] – DK035 [K220-] – DK037 [R] – COL	5000		1. Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF. 2. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt, bis R 243 GMH erflogen ist.“
KUMIK ONE MIKE DEPARTURE (KUMIK 1M) In Richtung LJ NDB bis 1,7 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 025° bis 3,9 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH bis 21,1 DME GMH; Rechtskurve, auf R 107 WYP bis PODIP; Rechtskurve, auf Kurs 122° bis KUMIK (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK033 [R] – DK035 [K220-] – DK038 [R] – PODIP [R] – KUMIK	5000	von PODIP bis KUMIK: 5000	1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Ab PODIP BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
NÖRVENICH FOUR MIKE DEPARTURE (NOR 4M) In Richtung LJ NDB bis 2,7 DME KBO; Linkskurve, auf R 073 NOR bis NOR (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK031 [K195-; L] – NOR	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 195 kt, bis R 073 NOR erflogen ist. 2. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 5

Diese Verordnung tritt am 12. Mai 2005 in Kraft.

Langen, den 2. Mai 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 123/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 26. Mai 2005

37. Ergänzungslieferung (Mai 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht

Luftverkehrsrecht
(Gesetze, Verordnungen)

Die 37. Ergänzungslieferung (Mai 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht ist lieferbar.

Sie enthält die Berichtigung zur LuftVZO.

Der Bezugspreis beträgt EUR 4,90.
(inkl. MWST zzgl. Versandkosten)

Bestellen Sie telefonisch bei unserer Hotline 069 / 78072 540 im AIS-C!

Langen, 11.05.2005

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i . V . H e r m a n n i . V . K r o g m a n n

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 124/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 9. Juni 2005

Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen Nürnberg gültig ab 01. Juni 2005

Teil I

1. Landeentgelte

1.1 Für jede Landung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Nürnberg ist ein Landeentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.2 Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten, in den Zulassungs-unterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM). Die MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird die höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Eine Änderung der MTOM gemäß AFM wird nur anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist.

1.3

a)Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeent-geltes beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse

- bis 1.200 kg

die die Grenzwerte nach ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 um mindestens 8 dB (A) unterschreiten*) **EUR 8,60**

die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 8 entsprechen bzw. die Grenzwerte nachChapter 6, 10 um mindestens 4 dB (A) unterschreiten*) **EUR 12,50**

die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 entsprechen*) **EUR 20,80**

ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 **EUR 29,65**

- über 1.200 kg - 2.000 kg

die die Grenzwerte nach ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 um mindestens 8 dB (A) unterschreiten*) **EUR 17,20**

die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 8 entsprechen bzw. die Grenzwerte nach Chapter 6, 10 um mindestens 4 dB (A) unterschreiten*) **EUR 25,00**

die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 entsprechen*) **EUR 41,60**

ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 **EUR 59,30**

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 6, 8, 10, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 6, 8, 10 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

- über 2.000 kg

für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart			
die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3, 5 entsprechen bzw. die Grenzwerte nach Chapter 6, 10 um mind. 8 dB (A) unterschreiten *)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 8 entsprechen bzw. die Grenzwerte nach Chapter 6, 10 um mind. 4dB (A) unterschreiten *)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 entsprechen *)	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16
je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse			
€ 8,60	€ 12,50	€ 20,80	€ 29,65

*) Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3, 5, 6, 8, 10, sofern für Sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 3, 5, 6, 8, 10 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge			
mit Zulassung nach ICAO Annex 16			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16
die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen *)		die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 entsprechen *)	
Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind **)	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind.		
je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse			
€ 8,60	€ 12,50	€ 31,20	€ 51,55

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 bzw. 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 2 bzw. 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einer Höchstabflugmasse bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

Airbus A 300	Boeing 717	Canadair RJ
Airbus A 310	Boeing 737-300 / 400 / 500	Fokker 100/70
Airbus A 319	Boeing 737-600 / 700 / 800	Grumman Gulfstream IV / V
Airbus A 320	Boeing 727-100 / Reengined mit 3 Tay-Triebwerken	McDonnell Douglas DC 8-70 Serie
Airbus A 321	Boeing 747-400	McDonnell Douglas DC 10-30
Airbus A 330	Boeing 757	McDonnell Douglas MD 11
Airbus A 340	Boeing 767	McDonnell Douglas MD 90
BAe 146/AVRO RJ Serie	Boeing 777	Tupolew 204

b) Die in Abs. a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflü-gen mit Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse

bis 3.000 kg um 40 %
über 3.000 kg um 55 %.

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens **EUR 8,60**

c) Schulflüge im Sinne von Abs. b) sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

d) Einweisungsflüge im Sinne von Abs. b) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luft-fahrerscheines sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahr-zeuges befinden.

1.4 Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

1.5 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlan-dungen.

2. Passagierentgelte

2.1 Zusätzlich zum Landeentgelt ist ein Passagierentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2.2 Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr nach der Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

2.3 Das Passagierentgelt beträgt sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt **EUR 6,54**

sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz innerhalb der Europäischen Union oder innerhalb der Länder Island, Norwegen und der Schweiz erfolgt **EUR 7,59**

sofern die nachfolgende Landung eines Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Europäischen Union und außerhalb der Länder Island, Norwegen oder der Schweiz **EUR 7,92**

je Fluggast.

In die Zahl der bei Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen:

Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

2.4 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen aus-geübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist - sofern der Flughafen nicht oh-nehin planmäßiger Zielflughafen ist - kein Passagierentgelt zu entrich-ten. Aus-weichlandungen sind keine Notlandungen.

Teil II

Abstellentgelte

1. Für jede Abstellung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Nürnberg ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zugelass-senen Höchstabflugmasse des Luft-fahrzeuges bemessen.

3. Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse **EUR 2,40**

es beträgt mindestens **EUR 4,10** je angefangenen 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt 4 Stunden zwi-schen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

5. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraus-sichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

Teil III

Sicherheitsentgelte

1. Zusätzlich zu den Lande- und/oder den Passagierent-gelten sind Sicherheitsentgelte an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Sicherheitsentgelte betragen bei

Passagierflügen	**0,45 EUR** pro Passagier (Passagiere ist die Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste)
Fracht-/Postflügen und Flügen	**0,80 EUR** pro angefan-genen 1.000 kg MTOM im nichtgewerblichen Verkehr

In die Zahl der bei Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen:

Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

Teil IV

Allgemeine Bedingungen

1. Schuldner der Lande-, Passagier- und Abstellentgelte sowie der Sicherheitsentgelte sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/ Flugnummer der jeweilige Flug durch-geführt wird (Code sharing),

c) der Luftfahrzeughalter,

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

2. Die Lande-, Passagier- und Abstellentgelte sowie die Sicherheitsentgelte zuzüglich der etwa anfallenden Umsatzsteuer sind jeweils vor dem Start in Euro zu entrichten.

Von einer Bezahlung kann nur abgesehen werden, wenn der Entgeltschuldner entweder eine Vorauszahlung geleistet oder der Flughafen Nürnberg GmbH (FNG) eine Sicherheitsleistung in Form eines Depositums bzw. einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft zur Verfügung gestellt hat. In diesem Fall erfolgt die Rechnungsstellung am Anfang eines je-den Kalendermonats für den vorangegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei in Euro auf eines der Konten der FNG zahlbar.

Die FNG behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen von 2 % über dem jeweilig geltenden Diskontsatz der Europäischen Zentralbank zu berechnen und künftig Barzah-lung zu verlangen.

3. Die Lande-, Passagier- und Abstellentgelte sowie die Sicherheitsentgelte sind Entgelte im Sinne §10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes.
Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Die NfL I-3/04 wird mit Wirkung vom 01.06.2005 aufgehoben.

München, den 19. Mai 2005
Nr. 8436-VII/7e-11 976
Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

i . A . G ö t t l e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 125/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 9. Juni 2005

Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Krefeld Klinikum

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat dem Klinikum Krefeld gemäß § 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) mit Bescheid vom 15.12.2004 die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz Klinikum Krefeld (Dachlande-platz)

2. Lage: Nordrhein-Westfalen, Stadt Krefeld, ca. 750 m südwestlich des Hauptbahnhofs Krefeld und ca. 14 km nordwestlich des Flugplatzbezugpunktes des Verkehrs-flughafens Düsseldorf

3. Bezugspunkt:

a) geographische Lage-WGS 84:	51° 19´16,61´´ N 06° 33´54,90´´ E
b) Höhe über NN:	58,13m (191 ft) über NN 19,13m (63 ft) über Grund

4. Start- und Landefläche:

a) Abmessungen: Endanflug- und Startfläche (FATO) und Aufsetz- und Abhebfläche (TLOF):	quadratisch, Seitenlänge 18 m
Sicherheitsfläche (safety area):	Radius 14m um den Mittelpunkt der FATO (Breite 5 m bezogen auf die Mittellinie des Hauptanflugsektors)
Gesamtabmessung:	Grundfläche mit einem Durchmesser von 28 m
5. Oberflächenbeschaffenheit:	Betriebsflächen Beton hellgrau, kerosinbeständig, rutschfest, beheizbar

6. An- und Abflugrichtungen:

Hauptanflugrichtung 190° rwN,
Nebenanflugrichtung 046° rwN,
Abflugrichtungen 010° rwN, 226° rwN

II. Zulässige Luftfahrzeugarten:

- mehrmotorige Hubschrauber bis zu 5,7 t maximaler Startmasse (MTOM) die nach Kategorie A (gemäß JAR 27/29) betrieben werden können (§ 9 der 6. DVO LuftBO),
- Hubschrauber, die in Übereinstimmung mit Flugleistungsklasse 1 betrieben werden, bis zu 10 t MTOM.

III. Zweck des Landeplatzes:

Zulässig sind Flüge im Rahmen des Katastrophenschutzes, des Rettungsdienstes sowie des Krankentransportes und damit in Zusammenhang stehende Flüge wie Transport von medizinischem Personal und Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten.

IV. Betriebszeit:

Der Hubschraubersonderlandeplatz ist für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag und Nacht zugelassen (H 24).
Die Benutzung des Landeplatzes erfordert die vorherige Zustimmung des Genehmigungsin-habers bzw. Platzhalters (PPR). Es besteht keine Betriebspflicht.

Düsseldorf, 18.05.2005
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . R a d l - M ü l l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 126/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 9. Juni 2005

Luftsicherheitsgebühr

Für die Durchsuchung von Passagieren und deren Gepäck auf den Flughäfen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§ 5 Luftsicherheitsgesetz, LuftSiG) werden Gebühren erhoben. Die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) gilt bis zum Erlass einer Rechtsverordnung auf der Grundlage des § 17 Abs.2 LuftSiG unverändert weiter fort. Rechtsgrundlage sind die §§ 1 und 2 der LuftKostV in Verbindung mit Anlage VII Nummer 29 der LuftKostV. Vor dem Hintergrund der Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18. März 2004 (Az. 3 C 23.03 und 24.03) sind der bewaffnete Schutz der Kontrollstellen, die Bestreifungder Sicherheitsbereiche und bewaffnete Standposten bei gefährdeten Luftfahrzeugen nicht Bestandteil der Luftsicherheitsgebühr.

Für alle Luftfahrtunternehmen besteht die Verpflichtung, der zuständigen Behörde die Anzahl der beförderten Fluggäste mitzuteilen. Zu erfassen sind dabei alle Passagiere, die vor Abflug oder Weiterflug einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden. Ausgenommen hiervon sind lediglich Kinder bis zu zwei Jahren ohne eigenen Flugschein. Transfer- und Transitpassagiere, die vor Weiterflug einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden, sind ebenfalls als Passagiere in o.g. Sinne zu erfassen. Die Flugzeugbesatzungen des betreffenden Fluges sind keine Passagiere. Dagegen sind nicht im Dienst befindliche Crew-Mitglieder als Passagiere zu betrachten.

Die Gebühr wird auf den Flughäfen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel, Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Saarbrücken und Stuttgart durch den Bundesgrenzschutz (BGS) berechnet und eingezogen, auf den übrigen Flughäfen durch die jeweilige Landesbehörde. Diese Behörden übersenden den Luftfahrtunternehmen anhand der übermittelten Passagierzahlen entsprechende Kostenbescheide. Die Luftfahrtunternehmen stellen diese Kosten ihren Passagieren in Rechnung.

Einfluss auf die Gebührenhöhe haben u. A. das Passagieraufkommen des jeweiligen Flughafens und der Standort der Sicherheitskontrollen (zentral oder direkt am Flugsteig). Der Rahmen für die Gebühr ist 2,00 EUR als Unter- und 10,00 EUR als Obergrenze, vgl. Nr. 29 des Abschnittes VII des Gebührenverzeichnisses zu § 2 Abs. 1 LuftKostV). Erhöhungen innerhalb dieses Rahmens werden von den genannten Behörden anhand von Berechnungen festgesetzt. In der Regel erfolgen Anpassungen jährlich zum 1. November, wobei die beabsichtigten Veränderungen der Gebührenhöhe üblicherweise ca. sechs Monate vorher, also im Mai, bekannt gegeben werden, um den Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern die Preiskalkulation zu erleichtern. Auch bei den bis zum 31. Oktober geltenden Sätzen hat es dieses Jahr Änderungen gegeben. Das Bundesministerium des Innern gibt die von den Ländern und dem Bundesgrenzschutz entsprechend übermittelten Gebührensätze in nachstehender Zusammenstellung bekannt.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Flugplätze in	Gebühr bis 31.10.2005	Gebühr ab 01.11.2005
Baden-Württemberg		
Stuttgart (BGS)	4,24 €	3,97 €
Friedrichshafen	6,70 €	6,50 €
Söllingen (Baden-Airpark)	3,80 €	5,30 €
Mannheim	8,90 €	8,95 €
Bayern		
München	6,50 €	6,00 €
Nürnberg	6,90 €	6,40 €
Augsburg	6,90 €	6,40 €
Hof/Plauen	6,90 €	6,40 €
Berlin		
Tegel (BGS)	3,51 €	4,07 €
Tempelhof	4,75 €	2,93 €
Brandenburg		
Schönefeld (BGS)	4,23 €	3,85 €
Bremen (BGS)	4,69 €	4,04 €
Hamburg (BGS)	3,17 €	3,28 €
Hessen		
Frankfurt (BGS)	7,21 €	7,08 €
Mecklenburg-Vorpommern		
Rostock-Laage	6,55 €	6,20 €
Heringsdorf	7,36 €	7,40 €
Neubrandenburg	7,65 € bis 30.04.2005 Ab 01.05.2005 5,60 €	5,60 €
Niedersachsen		
Hannover (BGS)	5,52 €	5,15 €
Braunschweig	7,90 €	8,35 €
Nordrhein-Westfalen		
Düsseldorf (BGS)	3,79 €	3,61 €
Köln/Bonn (BGS)	4,43 €	4,38 €
Münster/Osnabrück	6,20 €	6,37 €
Paderborn/Lippstadt	6,20 €	6,25 €
Dortmund	6,20 €	6,31 €
Mönchengladbach	6,20 €	10,00 €
Niederrhein	6,20 €	3,19 €

Flugplätze in	Gebühr bis 31.10.2005	Gebühr ab 01.11.2005
Rheinland-Pfalz		
Hahn	4,35 €	4,35 €
Zweibrücken	3,58 €	3,58 €
Saarland		
Saarbrücken (BGS)	8,10 €	6,86 €
Sachsen		
Leipzig/Halle (BGS)	4,87 €	4,70 €
Dresden (BGS)	3,84 €	3,63 €
Schleswig-Holstein		
Kiel	5,00 € **Ab 01.07.2005 7,50 €**	7,50 €
Lübeck	5,00 € **Ab 01.07.2005 4,50 €**	4,50 €
Westerland	7,50 € **Ab 01.07.2005 8,50 €**	8,50 €
Thüringen		
Erfurt (BGS)	3,61 €	4,17 €
Altenburg	5,55 €	5,44 €

NfL I-142/04 wird hiermit aufgehoben.

Berlin, Mai 2005
AG PII4 – 643 140/3
Bundesministerium des Innern

i . A . H a m m e r l

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 127/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 9. Juni 2005

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im Zusammenhang mit der militärischen Übung

Thüringer Löwe 2005

vom 19. Mai2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBI. I S. 2304) wird in dem Fluginformationsgebiet Berlin folgendes Gebiet mit Flugbeschränkungen vorübergehend festgelegt:

Flugbeschränkungsgebiet "Thüringer Becken"

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1.1. Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten

51 21 26 N 010 42 02 O - 51 19 44 N 011 11 35 O -
51 08 35 N 011 04 37 O - 51 10 13 N 010 35 30 O -
51 16 41 N 010 35 30 O - 51 21 26 N 010 42 02 O.

gegebenen seitlichen Begrenzung.

1.2. Vertikale Begrenzung:

Grund bis 4800 Fuß über NN

1.3. Daten und Zeiten:

06. Juli 2005 12:00 Uhr UTC bis 12. Juli 2005 16:00 Uhr UTC

2. Art der Flugbeschränkungen

In dem unter Nummer 1 beschriebenen Gebiet sind Flüge von nicht an den Übungen "Thüringer Löwe 2005" und "Clean Hunter 2005" beteiligten Luftfahrzeugen untersagt. Ausnahmegenehmigungen zum Durchflug können über Sprechfunk bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle erbeten werden. Durchflugfreigaben während der Aktivierungszeiten der Übungsgebiete werden erteilt, wenn sich kein militärischer Luftverkehr in den Übungsgebieten befindet.

Flüge von und nach Obermehler-Schlotheim können nach vorheriger Koordination mit der dortigen Luftaufsicht eine Ausnahmegenehmigung erhalten.

3. Zuwiderhandlungen

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.

Bonn, den 19. Mai 2005

LS16/60.05.04/16 B 05
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 128/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 9. Juni 2005

Genehmigung gem. § 6 LuftVG zur Anlage des Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Dachlandeplatz) Kreiskrankenhaus Calw

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat dem Landkreis Calw mit Verfügung vom 18.04.2005 die Genehmigung gern. § 6 LuftVG zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes für Hubschrauber (Dachlandeplatz) beim Kreiskrankenhaus Calw erteilt.

Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung:	Hubschrauber-Dachlandeplatz Kreiskrankenhaus Calw	
2. Anschrift:	Kreiskrankenhaus Calw, Eduard Conz Str. 6, 75365 Calw	
3. Lage:	400 m nordöstlich Stadtmitte Calw	
4. Bezugspunkt:	a) Geographische Lage:	48° 44' N 008° 44' E (WGS 84)
	b) Höhe über NN:	419,65 rn/ 1377 ft u. NN
5. Start- und Landefläche (FATO) und Sicherheitsfläche (Safety Area):	a) Rund, 26,50 m Durchmesser, Oberfläche: Beton	

6. An- und Abflugflächen
   a) Richtungen: 275 °sw/095 °sW';
      125 °sw/305 °sW.
   b) Neigung: 8 % für alle Flugleistungsklassen

II.

Der Landeplatz darf von Hubschraubern bis zu einer zulässigen Abflugmasse (MTOM) von 6.000 kg benutzt werden.

Die Abmessung der FATO und der Sicherheitsfläche gem. Ziffer 5. ist entsprechend ICAO Annex 14 Band II auf Hubschrauber mit einer Gesamtlänge von 13,30 m bezogen.

Die Neigung der Anflugflächen beträgt auf beiden Seiten durchgehend 8 %.

Der Landeplatz darf nur nach vorheriger Einweisung angeflogen werden.

III.

Zweck des Landeplatzes:
Der Landeplatz dient ausschließlich dem Verkehr von Hubschraubern im Rettungs- und Krankentransporteinsatz und im Katastrophenschutz.

IV.

Von der Verpflichtung, eine Benutzungsordnung aufzustellen und der Genehmigungsbehörde vorzulegen, wird befreit (§ 43 Abs. 1 i.V.m. § 53 Abs. 1 LuftVZO).

V.

Von der Verpflichtung zur Einfriedung wird befreit (§ 46 Abs. 2 i.V.m. § 53 Abs. 2 LuftVZO).
Die Genehmigung tritt am Tage ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Az. : 46-38946.1-3-1
Karlsruhe, den 18.04.2005

i . A . H i l p p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 129/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 9. Juni 2005

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz (Dachlandeplatz) für Hubschrauber am Kreiskrankenhaus Calw

Gem. §§ 29 Abs. LuftVG, 21a LuftVO wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz (Dachlandeplatz) für Hubschrauber am Kreiskrankenhaus Calw folgende Regelung getroffen:

1. Flugbetrieb

An- und Abflüge sind entsprechend der im Luftfahrthandbuch - Hubschrauberlandeplätze- dargestellten An- und Abflugsektoren durchzuführen.

Vor An- und Abflügen ist die zuständige Rettungsleitstelle zu informieren.

Der Landeplatz darf nur von darauf hingewiesenen Hubschrauberführern angeflogen werden.

2. Hinweise

Die Veröffentlichung des Landeplatzes im Luftfahrthandbuch - Hubschrauberlandeplätze- ist Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

Verstöße gegen diese Flugbetriebsregelung können gern. §§ 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG, 43 Ziff. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit oder gern. § 59 LuftVG als Straftat geahndet werden.

3. Inkrafttreten

Die Regelung tritt mit der Bekanntmachung in der NfL in Kraft.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Az.: 46-3846.1-3-1
Karlsruhe, den 18.04.2005

i . A . H i l p p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 130/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 9. Juni 2005

Entgeltordnung See-Flughafen Cuxhaven/Nordholz

INHALTSVERZEICHNIS

Landen, Starten und Abstellen

A - Lande- und Startentgelte

1. Allgemeines

2. Entgelte

2.1. Entgelte nach Höchstabfluggewicht

2.2. Entgelte nach Anzahl der an Bord befindlichen Passagiere

3. Begriffsbestimmung

4. Ausnahmeregelung

B - Abstellentgelte

1. Allgemeines

2. Entgelte

Landen, Starten und Abstellen

A- Landeentgelte

1. Allgemeines

1.1. Die Halter oder Führer von Luftfahrzeugen haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landeentgelt) an den Flughafen zu entrichten.

1.2. Das Landeentgelt bemisst sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW).

1.3. Das Landeentgelt ist vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung nachträglich entrichtet werden.

1.4. Das Landeentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Die Umsatzsteuer ist entsprechend der Regelungen der Finanzbehörden zusätzlich zu entrichten.

2. Entgelte

2.1. Entgelte nach Höchstabfluggewicht (MTOW)
Das Landeentgelt wird nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW) bemessen.

a) Luftfahrzeuge bis 2000 kg
Die Berechnung der Landeentgelte richtet sich danach, ob ein Lärmzeugnis nach NfLII-33/99 oder ein entsprechendes Lärmzeugnis den erhöhten Schallschutzforderungen gem. § 4 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 05.01.1999 BGBl. IS 35 nachgewiesen werden kann.

Das Landeentgelt beträgt je Vorgang:

	mit Lärmzeugnis	ohne Lärmzeugnis
bis 1200 kg	€ 8,00	€ 14,00
von 1201 kg bis 2000 kg	€ 12,00	€ 20,00

zuzüglich Abfertigungspauschale von 10,00

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

b) Luftfahrzeuge über 2000 kg

Luftfahrzeuge und Hubschrauber mit allen Antriebsarten	
die den Bedingungen von ICAO Annex 16, T. II, Kap. 3,5,6 (-4dB(A))** Kap 8 bzw. den LSL, Kap III, V, VI. 2.4, Kap VIII entsprechen* (Chapter III)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, T. II, Kap. 6, 10 bzw. den LSL, Kap VI.2.3, Kap X entsprechen* (Chapter III)
je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggwichts (MTOW)	
07:00-20:00 h ***	07:00-20:00 h ***
8,00 EUR	**17,00 EUR**

* Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO-Annex 16, Teil II, Chapter 3, 5, 6, 8, 10 oder den LSL, sofern anhand von Herstellerangaben oder vergleichbaren Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 3, 5, 6, 8, 10 sowie den LSL zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die Vorlage des entsprechenden Lärmzertifikates (der Luftfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug zugelassen ist) durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so wird das Entgelt auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzeugnis nach ICAO-Annex 16, Teil II oder den LSL" berechnet.
** Die Grenzwerte des ICAO-Annex, Teil II, Chapter 6 müssen um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden
*** Jeweils Ortszeit
**** Flugzeuge, die die Bedingungen für Chapter III nicht erfüllen, dürfen nur mit einer Sondergenehmigung durch das LBA landen

2.1.1. Die unter 2.1. a) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50 %.

2.1.2. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW) bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

2.2. Entgelte nach der Anzahl der an Bord befindlichen Personen

Zusätzlich zum Landeentgelt für Flugzeuge und Hubschrauber ist im gewerblichen Luftverkehr ein Passagier bezogenes Entgelt zu entrichten, das sich nach der Anzahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste bemisst. Es beträgt je Passagier:

2.2.1. **EUR 3,50**, sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flughafen innerhalb der Schengen Staaten* erfolgt.

2.2.2. **EUR** 4,00, sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flughafen außerhalb der Schengen Staaten* erfolgt.

* Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Island, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Osterreich, Portugal, Schweden, Spanien, Deutschland
Stand: Januar 2005

In die Anzahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren, ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz, nicht mit einbezogen.

3. Begriffsbestimmungen

3.1. Schulflüge im Sinne von 2.1.1 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb: (Luftfahrerschule) Bedingungen unterliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheines oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind. Der Nachweis ist durch den Kunden zu erbringen.

3.2. Einweisungsflüge im Sinne von 2.1.1 sind Flüge, die. der fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte, Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

4. Ausnahmeregelungen

4.1. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist -sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist -kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

4.2. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist kein Landeentgelt zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Desgleichen ist für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, kein Landeentgelt zu entrichten. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

B -Abstellentgelte

1. Allgemeines

1.1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Abstellentgelt an den Flughafen zu entrichten.

1.2. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW) bemessen.

1.3. Das Abstellentgelt ist vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung nachträglich entrichtet werden.

1.4. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 auf einander folgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

1.5. Das Abstellentgelt. ist Entgelt im Sinne des, § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Die Umsatzsteuer ist zusätzlich zu entrichten:

2. Entgelte

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden bei Motorflugzeugen (nach MTOW)

pro 1000 kg	**EUR 2,00**
jedoch mindestens	**EUR 6,00**

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

Bei einer, mit der FBG nicht abgestimmten, Verlängerung der zuvor vereinbarten Abstelldauer, muss der Luftfahrzeughalter den eventuell daraus entstandenen Schaden ersetzen.

NfL I-241/02 wird hiermit aufgehoben.

04.05.2005	genehmigt:
Flughafen-Betriebsgesellschaft	Niedersächsische Landesbehörde
Cuxhaven/Nordholz mbH	für Straßenbau und Verkehr
	Geschäftsbereich Oldenburg
	-Luftfahrtbehörde -
27637 Nordholz	26122 Oldenburg
V ö l s c h	i . A . N e u m a n n
Geschäftsführung	

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 131/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 9. Juni 2005

Neunte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 19. Mai 2005

Auf Grund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), der zuletzt durch Artikel 445 Nr. 4 Buchstabe b der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 2. Mai 2002 (NfL I - 172/02), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 11. Januar 2005 (NfL I - 33/05), wird wie folgt geändert:

Abschnitt 5.1 (Luftraum der Klasse E unterhalb Flugfläche 100 bis 2500 Fuß über Grund) wird wie folgt geändert:

Nach dem Abschnitt "Giebelstadt" wird der folgende Abschnitt "Grafenwöhr" neu eingefügt:

"Grafenwöhr

Seitliche Begrenzung:
494055 N 112642 O - 494000 N 113400 O - 494400 N 114000 O - 494500 N 114400 O - 494500 N 114450 O - 493154 N 115934 O - 493354 N 113144 O - entgegen der Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 18 sm um den Punkt 492956 N 110447 O bis 494055 N 112642 O.

Untere Begrenzung:
1700 Fuß über Grund."

Diese Bekanntmachung tritt am 07. Juli 2005 in Kraft.

Bonn, den 19. Mai
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 132/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 9. Juni 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Einundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 7787, am 21. Mai 2005 verkündete Verordnung vom 2. Mai 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 23. Mai 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Einundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Vom 2. Mai 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Be-kanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 4. Juli 1996 (BAnz. S. 8405, NfL I-193/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. März 2005 (BAnz. S. 5807, NfL I-95/05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 23" durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: 0,7 DME ALF" ersetzt.

b) In Nummer 2 werden die Angabe "Hierbei wird OM in 1410 überflogen." durch die Angabe "Hierbei wird OM in 1390 überflogen.", die Angabe "OM (5,4 DME ALF) nicht unter 1410 überfliegen" durch die Angabe "5,4 DME ALF nicht unter 1390 überfliegen" und die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 15" durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: 1,8 DME ALF" ersetzt.

c) In Nummer 3 wird die Angabe "BITBI (10,5 DME ALF; FAF)" durch die Angabe "ANEXI (10,5 DME ALF; FAF)" und die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 05" durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: 1,8 DME ALF" ersetzt.

d) In Nummer 6 wird die Angabe "GT (5,4 DME ALF) nicht unter 1410 überfliegen" durch die Angabe "GT (5,4 DME ALF) nicht unter 1390 überfliegen" ersetzt.

2. In § 3 Abs. 4 Nr. 1.3 und 2.3 wird die Angabe "BITBI" jeweils durch die Angabe "ANEXI" ersetzt.

3. In § 4 Abs. 1 Nr. 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
23	EKERN 4B, LUB 6B, AMLUH 4B, DLE 6B, EKERN 4H, LUB 6H	124,225
	IDEKO 1B, BASUM 8B, WSR 6B, LBE 6B, DLE 4H	134,250
05	EKERN 5C, LUB 6C, AMLUH 4C, DLE 6C	124,225
	IDEKO 1C, BASUM 6C, WSR 6C, LBE 6C, DLE 4K	134,250
15	EKERN 5D, LUB 7D, AMLUH 5D, DLE 7D	124,225
	IDEKO 1D, BASUM 8D, WSR 8D, LBE 7D, DLE 5L	134,250
33	EKERN 4G, LUB 6G, AMLUH 4G, DLE 6G	124,225
	DLE 5M, IDEKO 1G, BASUM 7G, WSR 7G, LBE 6G	134,250

4. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Abflugstrecke NIENBURG NINE BRAVO DEPARTURE (NIE9B) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
IDEKO ONE BRAVO DEPARTURE (IDEKO1B) Direktflug bis FU (5,5 DME ALF) (?); auf Kurs 230° FU bis 20,0 DME ALF; Linkskurve, auf R 187 LBE bis IDEKO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - FU - DH106 [L] - IDEKO	5000	von 20,0 DME ALF bis IDEKO: 4000	Bindend für Flüge, die über N850 und Y900-TIMEN-UL126 fortgesetzt werden.

b) In Nummer 2 wird die Abflugstrecke NIENBURG SEVEN CHARLIE DEPARTURE (NIE7C) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
IDEKO ONE CHARLIE DEPARTURE (IDEKO1C) Auf Kurs 050° in Richtung HAM (NDB) bis 3,8 DME ALF; Linkskurve, auf R 297 HAM bis zum Erfliegen von R 066 LBE; auf R 066 LBE bis LBE (Δ); auf R 187 LBE bis IDEKO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DH150 [L] - DH153 [L] – LBE [L] - IDEKO	5000	von LBE bis IDEKO: 4000	Bindend für Flüge, die über N850 und Y900-TIMEN-UL126 fortgesetzt werden.

c) In Nummer 3 werden die Abflugstrecken AMLUH FOUR DELTA DEPARTURE (AMLUH4D), LEINE SIX DELTA DEPARTURE (DLE6D) und NIENBURG NINE DELTA DEPARTURE (NIE9D) durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
AMLUH FIVE DELTA DEPARTURE (AMLUH5D) Auf Kurs 152° GT bis 8,6 DME ALF; Linkskurve, auf R 117 LBE bis AMLUH (Δ). 8,6 DME ALF in 2800 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DH204 [2800+; L] - AMLUH	5000		Steigflug mit 5,6 % (340 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 2800. Steiggradient bedingt durch ein Gebiet hoher elektromagnetischer Feldstärke (HIRTA). Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.
LEINE SEVEN DELTA DEPARTURE (DLE7D) Auf Kurs 152° GT bis 8,6 DME ALF; Linkskurve, auf R 117 LBE bis AMLUH (Δ); Rechtskurve, auf R 164 HAM bis ULSEN (Δ); Rechtskurve, auf R 035 DLE bis DLE (Δ). 8,6 DME ALF in 2800 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DH204 [2800+; L] - AMLUH [R] - ULSEN [R] - DLE	5000	von 25,0 DME HAM bis DLE: 4000	1. Steigflug mit 5,6 % (340 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 2800. Steiggradient bedingt durch ein Gebiet hoher elektromagnetischer Feldstärke (HIRTA). Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Nur für Flüge, für die eine Reiseflughöhe von FL240 oder darunter beantragt wurde.
IDEKO ONE DELTA DEPARTURE (IDEKO1D) Auf Kurs 152° GT bis 5,0 DME ALF; Rechtskurve, auf R 077 WSR bis 25,0 DME HAM; Linkskurve, auf R 187 LBE bis IDEKO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DH202 [R] - DH203 - DH206 [L] - IDEKO	5000	von 25,0 DME HAM bis IDEKO: 4000	Bindend für Flüge, die über N850 und Y900-TIMEN-UL126 fortgesetzt werden.

d) In Nummer 4 wird die Abflugstrecke NIENBURG EIGHT GOLF DEPARTURE (NIE8G) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
IDEKO ONE GOLF DEPARTURE (IDEKO1G) Auf Kurs 332° in Richtung GT; bei 4,0 DME ALF Linkskurve; auf R 071 LBE bis LBE (Δ); Linkskurve, auf R 187 LBE bis IDEKO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - DH254 [L] - LBE [L] - IDEKO	5000	von LBE bis IDEKO: 4000	Bindend für Flüge, die über N850 und Y900-TIMEN-UL126 fortgesetzt werden.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt 9. Juni 2005 in Kraft.

Langen, den 2. Mai 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 133/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

vom 3. Juni 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) werden im Fluginformationsgebiet Düsseldorf folgende Gebiete mit Flugbeschränkungen vorübergehend festgelegt:

1. Gebiet "Köln"

1.1. seitliche Begrenzung

50 57 52 N 006 59 44 O - 50 57 08 N 007 02 11 O - 50 53 33 N 007 02 56 O - 50 55 33 N 006 50 42 O - 50 57 52 N 006 59 44 O.

1.2 Vertikale Begrenzungen

Grund bis 1500 Fuß über NN.

2. Gebiet "Marienfeld"

2.1. seitliche Begrenzung

51 00 59 N 006 26 00 O - 51 01 24 N 006 51 24 O - 50 48 34 N 006 52 01 O - 50 48 07 N 006 26 47 O - 51 00 59 N 006 26 00 O.

2.2 Vertikale Begrenzungen

Grund bis Flugfläche 100

3. Daten und Zeiten

Die Flugbeschränkungsgebiete werden im Zeitraum vom 18. August 2005, 00:00 Uhr Ortszeit bis zum 21. August 2005, 24:00 Uhr Ortszeit im Bedarfsfall aktiviert. Die tatsächlichen täglichen Aktivierungszeiten werden kurzfristig von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH per NOTAM bekannt gegeben.

4. Art der Flugbeschränkungen

In den unter 1. und 2. beschriebenen Gebieten sind Flüge nach Sichtflugregeln während der Aktivierungszeiten nur nach Genehmigung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zulässig. Dies gilt auch für Flüge mit IFR-/VFR-Wechselverfahren (Flugregelwechsel innerhalb des Gebietes). Anfragen zum Durchflug können über Sprechfunk gestellt werden.

5. Zuwiderhandlungen

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.

Bonn, 3. Juni 2005
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
LS16/60.05.04/16 BM 05-II

i . A . L i e d h e g e n e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 134/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Änderung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Dedelow EDBD

Mit Bescheid vom 01.06.2005 wurde die Halterschaftfür den o.g. Sonderlandeplatz an

Herrn Frank Emmel
Basedower Straße 18
17291 Dedelow

übertragen.

NfL I-100/03 wird hiermit geändert.

Hoppegarten, 1. Juni 2005
6442.2
Landesamt für Bauen und Verkehr

i . A . L e y e r l e

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 135/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Bekanntmachung des Beschlusses über die Einrichtung des Flughafensystems Frankfurt

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat am 14. April 2005 die Einrichtung des Flughafensystems Frankfurt beschlossen.

Gemäß Artikel 8 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs vom 23.07.1992 ist dieser Beschluss den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und der Europäischen Kommission übermittelt worden.

Nachfolgend wird die Beschlussformel bekannt gemacht.
Der Beschlusstext kann bei Vorliegen eines berechtigten Interesses beim

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen,
Referat LS11
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn

angefordert werden.

Bonn, 1. Juni 2005
LS11/62.11.00-01
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . S c h ü ß l b u r n e r

Beschluss

des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

über

die Einrichtung des Flughafensystems Frankfurt

Gemäß Artikel 8 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs vom 23.07.1992 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) hat

auf Antrag der Flughafenunternehmen *Fraport Services Worldwide AG* vom 18.07.2002 und der *Flughafengesellschaft Frankfurt-Hahn GmbH* vom 30.07.2002 sowie der Länder *Hessen* und *Rheinland-Pfalz* vom 23.10.2002

unter Würdigung der Stellungnahmen betroffener Luftfahrtunternehmen und Verbände und

der Berücksichtigung eines von den beteiligten Ländern in Auftrag gegebenen Rechtsgutachtens, das von Professor Dr. jur. Michael Ronellenfitsch, Lehrstuhl für Öffentliches Recht an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen unter dem Datum vom 31. Dezember 2003 erstattet worden ist,

das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beschlossen:

1. Es wird das **Flughafensystem Frankfurt** bestehend aus den Flughäfen Frankfurt am Main (FRA) und Frankfurt-Hahn (HHN) eingerichtet.

2. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen teilt den Beschluss den übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und der Europäischen Kommission gemäß Artikel 8 Abs. 5 Satz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs mit.

3. Der Beschluss wird mit Aufnahme des Flughafensystems Frankfurt in den Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 im Amtsblatt der Europäischen Union durch die Europäische Kommission gemäß Artikel 8 Abs. 5 Satz 2 der Verordnung wirksam.

4. Kosten werden nicht erhoben.

.....

Bonn, den 14. April 2005

g e z . T h i l o S c h m i d t

Unterabteilungsleiter

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 136/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Brandenburg-Mühlenfeld

Die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Brandenburg-Mühlenfeld vom 16.05.1997 (NfL I-29/98) wird wie folgt geändert:

Die Genehmigung wird unter II. Zulässige Luftfahrzeugarten wie folgt ergänzt:

f) Ultraleichtflugzeuge

NfL I-29/98 wird hiermit geändert

Hoppegarten, 6.6.2005
6442.10/2005
Landesamt für Bauen und Verkehr

i . A . L e y e r l e

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 137/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 8565, am 8. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 19. Mai 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 8. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Vom 19. Mai 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Fughafen Nürnberg) vom 24. Juni 1993 (BAnz. S. 6501, NfL I-202/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. März 2005 (BAnz. S. 5123, NfL I-91/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird die Liste der Meldepunkte wie folgt ergänzt:

"Meldepunkt AKINI N 48 44 59 O 012 07 27

Meldepunkt UNKUL N 49 08 14 O 011 27 35"

2. § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Einflugstrecke KULOK 1T wird aufgehoben.

b) Die folgenden Einflugstrecken werden angefügt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
NIBIL ONE TANGO ARRIVAL (NIBIL 1T) Δ NIBIL				PESIP ist Freigabegrenze. Ohne Freigabe ist das Warteverfahren zu fliegen.
Δ PESIP	217 (218,4)	15,0	6000	
Δ Erlangen VOR/DME	262 (263,7)	8,7	5000	
AKINI ONE TANGO ARRIVAL (AKINI 1T) Δ AKINI				Während der Aktivierung von ED-R 138, ED-R 144 oder ED-R 210B (TRA) muss mit Umleitungen durch ATC gerechnet werden.
Δ UNKUL	310 (311,8)	35,1	5000	
Δ Allersberg VOR/DME	295 (296,3)	10,5		

3. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Abflugstrecke KULOK THREE KILO DEPARTURE (KULOK 3K) werden die Angaben in Spalte 4 wie folgt gefasst:

"1. Zwischen BABAV und KULOK BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
2. Nicht verfügbar für Flüge über (U)L984 - SULUS."

b) In Nummer 1 Abflugstrecke DINKELSBÜHL NINE KILO DEPARTURE (DKB 9K) und Nummer 2 Abflugstrecke DINKELSBÜHL NINE MIKE DEPARTURE (DKB 9M) wird in Spalte 4 jeweils die Anmerkung "Nicht verfügbar für Flüge durch EDMM." eingefügt:

c) In Nummer 1 Abflugstrecke WÜRZBURG NINE KILO DEPARTURE (WUR 9K) und Nummer 2 Abflugstrecke WÜRZBURG THREE MIKE DEPARTURE (WUR 3M) wird in Spalte 4 jeweils die Anmerkung "Kein Übergang zur G5 möglich." eingefügt.

d) In Nummer 2 Abflugstrecke KULOK TWO MIKE DEPARTURE (KULOK 2M) Spalte 4 wird die folgende Anmerkung angefügt:

"3. Nicht verfügbar für Flüge über (U)L984 - SULUS."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. Juni 2005 in Kraft.

Langen, 19. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 138/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertvierunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 8565, am 8. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 30. Mai 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.
Langen, 8. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertvierunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)

Vom 30. Mai 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder) vom 20. Oktober 1993 (BAnz. S. 9966, NfL I-323/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 9. Dezember 2004 (BAnz. 2005 S. 1, NfL I-18/05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

"(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-DME-Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von Elbe VOR/DME (LBE)
Abflug von LBE (IAF) auf R 081 LBE; bei 15,8 DME LBE Rechtskurve und ILS-Landekurs (231°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,0 DME HFW in 1190 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,7 DME HFW (FAF) beginnen; 4,0 DME HFW nicht unter 1190 und 2,0 DME HFW nicht unter 550 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,0 DME HFW

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	251 (236)	261 (246)	271 (256)	281 (266)	314 (299)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	470 (450)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME HFW, Linkskurve, Flug bis HAM DVORTAC mit Steigflug auf 4000. Bei Funkausfall ist der Flug von HAM DVORTAC nach LBE fortzusetzen.

Hinweis: Die erforderliche Mindestbodensicht für dieses Anflugverfahren beträgt 1000 m.

2. ILS-Anflug (Nicht-Standard) zur Landebahn 05, ausgehend von Elbe VOR/DME (LBE)
Abflug von LBE (IAF) auf R 190 LBE; 8,0 DME LBE nicht unter 4000 passieren; bei 12,3 DME LBE Linkskurve und ILS-Landekurs 051° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,10°). Hierbei wird OM in 1280 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,4 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,4 DME HFW (FAF) beginnen; 4,2 DME HFW nicht unter 1280 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,1 DME HFW

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	264 (248)	274 (258)	284 (268)	294 (278)	295 (279)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	450 (430)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 4,0 DME HFW; Rechtskurve, Direktflug bis HAM DVORTAC mit Steigflug auf 4000. Bei Funkausfall ist der Flug von HAM DVORTAC nach LBE fortzusetzen.

Hinweis: Die erforderliche Mindestbodensicht für dieses Anflugverfahren beträgt 1000 m."

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

b) In Absatz 6 wird die Tabelle der Hindernisfreihöhen wie folgt gefasst:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
540	660	870	1380

c) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "760 (750)" durch die Angabe "560 (540)" ersetzt.

bb) In Nummer 2 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "610 (600)" durch die Angabe "490 (480)" ersetzt.

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
23	HAM 4W, DLE 4W, AMLUH 2W	124,225
	IDEKO 1W, BASUM 5W, WSR 4W, LBE 4W, DLE 3P	134,250
05	HAM 4E, DLE 4E, AMLUH 2E	124,225
	IDEKO 1E, BASUM 5E, WSR 5E, LBE 5E, DLE 4Q	134,250

b) In Absatz 2 Nr. 1 wird die Abflugstrecke NIENDORF SIX WHISKEY DEPARTURE (NIE 6W) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	Nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
IDEKO ONE WHISKEY DEPARTURE (IDEKO 1W) Auf Kurs 231° bis 4,0 DME HFW oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf R 234 HAM bis 28,0 DME HAM; Linkskurve, auf R 187 LBE / R 007 NIE bis IDEKO (Δ) **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HI103 [A1500+; R] - HI106 [L] - IDEKO	5000	von 25,0 DME HAM bis IDEKO: 4000	Bindend für Flüge, die über N850 und Y900-TIMEN-UL126 fortgesetzt werden.

c) In Absatz 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke NIENDORF SIX ECHO DEPARTURE (NIE 6E) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
IDEKO ONE ECHO DEPARTURE (IDEKO 1E) Auf Kurs 051° bis 2,9 DME HFW; Linkskurve, auf R 252 HAM bis 22,0 DME HAM; Linkskurve, auf R 187 LBE / R 007 NIE bis IDEKO (Δ). 2,9 DME HFW in 1200 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HI200 [A1200+; L] - HI202 - HI206 [L] - IDEKO	5000	von 25,0 DME HAM bis NIE: 4000	1. Bindend für Flüge, die über N850 und Y900-TIMEN-UL126 fortgesetzt werden. 2. Steigflug mit 7,8 % (475 ft/NM) oder mehr bis 1200 ft aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt 9. Juni 2005 in Kraft.

Langen, 30. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 139/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Siebten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Barth)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 8281, am 2. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 13. Mai 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 3. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Siebte Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Barth)

Vom 13. Mai 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebenundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugver-fahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Barth) vom 28. März 1996 (BAnz. S. 4437, NfL I-107/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. Juni 2003 (BAnz. S. 13 741, NfL I-185/03), wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 5 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

"1. NDB-DME -Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Barth NDB (BTH)

Abflug von BTH (IAF) auf Kurs 097°; bei 10,3 DME BHD Linkskurve und Endanflugkurs 269° in Richtung BTH in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,4 %) bei 9,3 DME BHD beginnen (FAF); 5,0 DME BHD nicht unter 1600 und 3,0 DME BHD nicht unter 950 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,8 DME BHD
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B
460 (440)	

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 269° bis 1500; Rechtskurve, Flug bis BTH mit Steigflug auf 4000.

2. Anflug zur Landebahn 09

Der Anflug ist gemäß Nummer 1 mit anschließendem Platzrundenanflug südlich des Flughafens Barth durchzuführen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B
510	520

"

Artikel 2

Diese Verordnung tritt 9. Juni 2005 in Kraft.

Langen, 13. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 140/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Siebten Verordnung zur Änderung der Hundertneunundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Regionalflughafen Magdeburg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 8633, am 9. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 19. Mai 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 9. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Siebte Verordnung zur Änderung der Hundertneunundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Regionalflughafen Magdeburg)

Vom 19. Mai 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertneunundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Regionalflughafen Magdeburg) vom 24. August 1998 (BAnz. S. 13 570, NfL I-254/98)), zuletzt geändert durch Verordnung vom 9. März 2004 (BAnz. S. 5025, NfL I-100/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 4 Nr. 1 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "730 (480)" durch die Angabe "750 (500)" ersetzt.

2. In § 3 Abs. 1 Nr. 2 wird die Angabe "124,175 MHz" durch die Angabe "123,225 MHz" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 19. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 141/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierten Verordnung zur Änderung der Zweihundertzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 8633, am 9. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 19. Mai 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 9. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Vierte Verordnung zur Änderung der Zweihundertzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz)

Vom 19. Mai 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz) vom 22. März 2002 (BAnz. S. 8089, NfL I-159/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 29. Juli 2003 (BAnz. S. 18 237, NfL I-230/03), wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert.

a) In Absatz 1 Nr. 2 werden die Angaben "BERLIN RADAR auf der Frequenz 136,450 MHz oder" gestrichen.

b) Absatz 2 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

1. Bei Benutzung der Startbahn 07:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
LUROS ONE ECHO DEPARTURE (LUROS1E) Auf Kurs 067° über DRW bis 2,7 DME CDD; Rechtskurve, auf Kurs 267° bis zum Erfliegen von R 106 KLF; auf R 106 KLF bis LUROS (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A700+] - CD200 [R]- CD201 - CD202 [R] - LUROS	5000		

2. Bei Benutzung der Startbahn 25:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
LUROS ONE WHISKEY DEPARTURE (LUROS1W) Auf Kurs 247° DRW bis 4,9 DME CDD; Rechtskurve, auf R 106 KLF bis LUROS (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A700+] - CD100 [R] - LUROS	5000		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 19. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 142/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 23. Juni 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dritten Verordnung zur Änderung der Zweihundertvierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Niederrhein)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 8566, am 8. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 30. Mai 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 8. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Dritte Verordnung zur Änderung der Zweihundertvierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Niederrhein)

Vom 30. Mai 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertvierzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugver-fahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Niederrhein) vom 31. März 2003 (BAnz. S. 8997, NfL I-136/03), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. August 2004 (BAnz. S. 19 850, NfL I-240/04), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

"(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Niederrhein sind die in §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen "FL") sind in Fuß über NN angegeben. Soweit niederländisches Hoheitsgebiet betroffen ist, gelten die Verfahren nachrichtlich."

2. § 2 Abs. 5 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

"1. ILS - Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Laarbruch NDB (LAA)

Abflug von LAA (IAF) auf Kurs 083° (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 073° (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000; bei 10,6 DME NID Rechtskurve und ILS-Landekurs 272° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM in 1430 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei RIMAD (9,6 DME NID) beginnen (FAF); 4,7 DME NID nicht unter 1430 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,2 DME NID

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	277 (172)	287 (182)	297 (192)	307 (202)	
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	550 (450)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2,8 DME NID; Linkskurve, Flug bis LAA mit Steigflug auf 3000; in der Warteschleife Steigflug auf 4000."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 30. Mai 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 143/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bohmte-Bad Essen EDXD

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, hat die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Bohmte-Bad Essen vom 24.09.1993 am 07.06.2005 geändert.
Die Änderung der Genehmigung wird gemäß § 52 Abs. 3 LuftVZO mit den nachstehenden Angaben bekannt gemacht:

I.
Teil A Ziffer I Nr. 3 wird wie folgt geändert:

a) geografische Lage:	52° 21' 05" Nord 08° 19' 34" Ost
b) Höhe über NN:	46 Meter

II.
Teil A Ziffer I Nr. 4a und Nr. 5a werden wie folgt geändert:
a) Richtung: 104° / 284° rechtweisend

III.
Teil A Ziffer I Nr. 5b wird wie folgt geändert:
b) Länge: jeweils 250 Meter, im Nordosten zusätzliche Startfläche von 180 Metern

IV.
Teil A Ziffer I Nr. 5f wird wie folgt geändert:

f) Seilauslegebahn: 1.080 m

V.
Die Platzdarstellungskarte wurde entsprechend angepasst.

NfL I-309/93 wird hiermit geändert.

Oldenburg, 7.6.2005
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Oldenburg
Az.: 6113-30311-34

i . A . N e u m a n n

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 144/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Gestattung der Betriebsaufnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Krankenhaus Leutkirch

Der Oberschwaben Klinik gGmbH Ravensburg, Krankenhaus Leutkirch, 88299 Leutkirch, wurde vom Regierungspräsidium Tübingen am 08.09.2000 die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes beim Krankenhaus Leutkirch für Krankentransporte VFR am Tage erteilt.

Aufgrund der am 13.04.2005 durchgeführten Betriebsabnahme wird gemäß § 53 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 1 LuftVZO die Aufnahme des Flugbetriebs hiermit gestattet.

Tübingen, 9.6.2005
Az: 46-21/3846-KH Leutkirch
Regierungspräsidium Tübingen

i . A . L a u t e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 145/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) Fa. Groz-Beckert KG in Albstadt-Ebingen

Mit Verfügung vom 06.06.2005, Az: 46-21/3846-Groz-Beckert KG / Albstadt, hat das Regierungspräsidium Tübingen gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) der

Fa. Groz-Beckert KG
Parkweg 2
72458 Albstadt

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes (Dachlandeplatz)

für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tag und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

1. Grenzen und Anlagen:
Die Grenzen und Anlagen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes ergeben sich aus den Plänen vom 09.10.2004, die Teile der Genehmigung sind:

- Übersichtsplan, M 1:5.000, Plan Nr. 2,
- Platzdarstellungskarte/Befeuerungsplan, M 1:1000, Plan Nr. 3,
- Detailplan-Beleuchtung/Befeuerung, Markierung, M 1:250, Plan Nr. 5

2. Beschreibung des Geländes:

2.1 Bezeichnung:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Fa. Groz-Beckert KG Albstadt-Ebingen
2.2 Lage:	Südlich des Stadtzentrums von Albstadt-Ebingen

2.3 Bezugspunkt:

a) geographische Lage (WGS 84)	48° 12' 28,051" Nord 09° 01' 31,760" Ost
b) Höhe	733 m = 2.405 ft MSL

2.4 Start- und Landefläche:

a) Abmessungen:	Quadrat mit 35 m Außenabmessung, davon - 26,25 m x 26,25 m Endanflug- und Startfläche (FATO) und Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF), Beton, sowie - 4,375 m Sicherheitsfläche umgebend, Beton
b) An-/Abflugrichtungen	105° / 285° rwN

3. Abstellfläche: -1- (20 m x 20 m)

4. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz entspricht den Anforderungen nach ICAO-Annex 14, Band II, Hubschrauberflugplätze, zweite Ausgabe, Juli 1995 und Nachtrag vom 06.11.1997.

5. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz darf nur von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:
Hubschrauber bis 17,50 m Länge über Alles und Rotordurchmesser bis 15,00 m sowie 6.500 kg höchstzulässige Abflugmasse.

6. Zweck des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes:
Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz darf im Werksverkehr der Fa. Groz-Beckert KG sowie nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter auch von Dritten benutzt werden. Er steht weiterhin auch dem Notfallrettungsdienst, Krankentransporten und dem Katastrophenschutz zur Verfügung.

7. Betriebszeiten:
06.00 Uhr bis 22.00 Uhr (PPR*)
* PPR = Prior Permission Required / Vorherige Genehmigung erforderlich

Tübingen, 6.6.2005
Az: 46-21/3846-Groz-Beckert KG / Albstadt
Regierungspräsidium Tübingen

i . A . L a u t e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 146/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Bekanntmachung über die Durchführung von Sichtabflügen nach Instrumentenflugregeln

Auf Grund des § 26 (1) der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I, S. 580), zuletzt geändert durch die Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 14. Dezember 2001 (BGBl. I, S. 396), gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH folgende Verfahren bekannt:

1. Sichtabflüge (visual departures) sind IFR-Flüge, die - unter Beibehaltung der Erdsicht - ganz oder teilweise von den veröffentlichten IFR-Abflugstrecken abweichen.

2. Flüge nach Instrumentenflugregeln können durch die Flugverkehrskontrolle unter den nachfolgenden Bedingungen für einen Sichtabflug freigegeben werden:

a) Der Luftfahrzeugführer beantragt dieses Verfahren oder stimmt ihm zu;

b) die Hauptwolkenuntergrenze liegt nicht unter der Radarführungsmindesthöhe oder der Luftfahrzeugführer meldet unmittelbar vor dem Abflug, dass die Wetterbedingungen einen Sichtabflug gestatten, und er ausreichend sicher ist, dieses Verfahren durchführen zu können;

c) das Verfahren wird nur am Tage angewendet;

d) das Verfahren wird höhenmäßig begrenzt;

e) der Abflug nicht in den Luftraum der Klasse G einfliegt.

3. Beispiele:

WHEN AIRBORNE TURN LEFT DIRECT KNG MAINTAIN VISUAL REFERENCE TO THE TERRAIN UNTIL PASSING 2000 FEET

WHEN AIRBORNE FLY HEADING 190 MAINTAIN VISUAL REFERENCE TO THE TERRAIN UNTIL PASSING 1600 FEET

4. Diese Freigabe wird in Verbindung mit der Flugverkehrskontrollfreigabe oder unmittelbar vor der Startfreigabe erteilt. Mit Annahme einer derartigen Freigabe geht die Verantwortung zur Einhaltung der Hindernisfreiheit bis zum Passieren der übermittelten Höhe über NN auf den Luftfahrzeugführer über. Wenn immer möglich, übermittelt die Flugsicherung signifikante Wetterinformationen im Abflugbereich an den Luftfahrzeugführer. Die Verantwortung der Staffelung gegenüber anderen kontrollierten Luftfahrzeugen verbleibt bei der Flugsicherung.

5. Dieses Verfahren wird derzeit angewendet:

5.1 am internationalen Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, Pisten 07 L/R und 25 L/R, nur für max. zweimotorige Propellerflugzeuge und das Luftfahrzeugmuster DHC-7;

5.2 am internationalen Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof, Pisten 09 L/R und 27 L/R, nur für max. zweimotorige Propellerflugzeuge und das Luftfahrzeugmuster DHC-7;

5.3 am internationalen Verkehrsflughafen Dresden, Pisten 04 und 22, nur für Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorien LIGHT und MEDIUM;

5.4 am internationalen Verkehrsflughafen Düsseldorf, Pisten 05 L/R und 23 L/R, nur für Propellerflugzeuge bis 5,7 t MTOW;

5.5 am internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt, Pisten 25 L/R, nur für max. zweimotorige Propellerflugzeuge und das Luftfahrzeugmuster DHC-7;

5.6 am internationalen Verkehrsflughafen Hannover, Pisten 09 L/R und 27 L/R, für alle Propellerflugzeuge sowie für Strahlflugzeuge bis 20 t MTOW;

5.7 am internationalen Verkehrsflughafen Köln/Bonn, Pisten 14 und 25, nur für Propellerflugzeuge bis 5,7 t MTOW;

5.8 am internationalen Verkehrsflughafen München, Piste 08 R, nur für max. zweimotorige Propellerflugzeuge und das Luftfahrzeugmuster DHC-7;

5.9 am internationalen Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück, Pisten 07 und 25, nur für Propellerflugzeuge bis 22 t MTOW sowie für strahlgetriebene Luftfahrzeuge bis 20 t MTOW;

5.10 am internationalen Verkehrsflughafen Saarbrücken, Piste 27, für alle Luftfahrzeuge;

5.11 am internationalen Verkehrsflughafen Stuttgart, Pisten 07 und 25, nur für Propellerflugzeuge bis 5,7 t MTOW;

5.12 am Regionalflughafen Dortmund-Wickede, Startrichtung 06 und 24, nur für Propellerflugzeuge bis 5,7 t MTOW;

5.13 am Regionalflughafen Lübeck-Blankensee, Startrichtung 07 und 25, nur für Propellerflugzeuge bis 5,7 t MTOW;

5.14 am Regionalflughafen Paderborn-Lippstadt, Startrichtung 06 und 24, für alle Luftfahrzeuge;

6. Diese Bekanntmachung tritt am 07. Juli 2005 in Kraft, NfL I-105/04 wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

NfL I-105/04 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 10.6.2005
Deutsche Flugsicherung GmbH
TWR/FP

i . V . G e b a u e r i . V . S c h a l l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 147/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Kreiskrankenhaus Ludwigsburg

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat nach § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49 ff LuftVZO dem Landratsamt Ludwigsburg die Anlage und den Betrieb des nachstehend bezeichneten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes genehmigt.

1. Bezeichnung:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus (KKH) Ludwigsburg
2. Lage:	Stadtgebiet Ludwigsburg nordostwärts der Kernstadt
3. Bezugspunkt:	Mitte des Landeplatzes
a) geographische Lage	48° 54' 02" N 09° 12' 18" E
b) Höhe	295 m ü. NN (968 ft MSL)

4. Start- und Landefläche

Betriebsfläche	Richtung (rw)	Abmessung
Kreis	125,5° / 305,50°	15 m Durchmesser

Dachlandeplatz ca. 12 m über Grund

5. Zugelassene Luftfahrzeuge

a) Hubschrauber bis 6000 kg (MPW)
b) VFR-Flugbetrieb am Tage und bei Nacht

6. Betriebszeit

a) Nicht planbare Flüge (Primäreinsätze) 06.00 - 22.00 Uhr Ortszeit
b) Planbare Flüge (Sekundäreinsätze) 07.00 - 19.00 Uhr Ortszeit

7. Zweck des Landeplatzes

Flugbetrieb mit Hubschraubern im Primär- und Sekundäreinsatz im Rahmen des Rettungsdienstes, Katastrophenschutzes und Krankentransportes.

Stuttgart, 19.7.1993
27-3846 Kreiskrankenhaus Ludwigsburg/73
Regierungspräsidium Stuttgart

i . A . S c h m i d

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 148/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus Ludwigsburg

Gem. S 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus Ludwigsburg folgende Regelung getroffen:

1. Flugbetrieb

1.1 Die Platzrunde liegt nordostwärts des Sonderlandeplatzes. Die Einhaltung der Platzrunde mit den vorgeschriebenen An-Abflugwegen ist aus Gründen der Lärmminderung erforderlich.
1.2 Die Standlaufzeiten auf der Betriebsfläche sind auf das absolut notwendige Maß zu beschränken.
1.3 Am Flugbetrieb nicht beteiligte Personen dürfen die Betriebsflächen nur mit Erlaubnis der Flugleitung betreten.

2. Flugplatzbenutzungsordnung

Die vom Flugplatzhalter erstellte Flugplatzbenutzungsordnung ist einzuhalten.

3. Hinweise

3.1 Die Veröffentlichungen im Luftfahrthandbuch AIP VFR sind Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.
3.2 Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. l LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

4. Inkrafttreten

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I in Kraft.

Stuttgart, 19.7.1993
27-3846 Kreiskrankenhaus Ludwigsburg/73
Regierungspräsidium Stuttgart

i . A . S c h m i d

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 149/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Gestattung der Betriebsaufnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Kreiskrankenhaus Ludwigsburg

Aufgrund der Abnahmeprüfung vom November 2004 wird die Betriebsaufnahme im Rahmen der Genehmigung 27-3846 Kreiskrankenhaus Ludwigsburg/73 vom19.07.1993 gemäß § 53 LuftVZO i.V. mit § 44 LuftVZO gestattet.

Die Gestattung tritt sofort in Kraft.

Stuttgart, 14.6.2005
46-3846/Ludwigsburg KKH/5
Regierungspräsidium Stuttgart

i . A . K a l b f e l l

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 150/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Uelzen

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61 ff.), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 19.10.1994 (BGBl. I S. 2978) i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 13.03.1979 (BGBl. I S. 308), zuletzt geändert durch Verordnung vom 26.10.1994 (BGBl. I S. 3176) wird die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Uelzen in der Neufassung vom 18.04.1989 geändert.

Teil A Abschnitt I Nr. 4 erhält folgende Fassung:

"4.Start- und Landebahn für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler:

a) Richtung:	085°/265° rechtweisend
b) Länge:	800 m
c) Breite:	20 m
d) Streifen:	Rechteck von 920 x 100 m, das die Start-und Landebahn symmetrisch umgibt
e) Oberfläche:	Asphalt
f) Rolllweg:	Ein Rollweg von 7,50 m Breite verbindet die Enden und zwei weitere Punkte der Start-und Landebahn mit dem Vorfeld. Aufgrund versetzter Schwellen stehen 750 m zum Starten und Landen zur Verfügung."

Teil A Abschnitt II Nr. 1 erhält folgende Fassung:

"1. Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzulässige Flugmasse"

NfL I-120/88 wird hiermit geändert.

Oldenburg, 21.5.1997
209.45-30311-25/1
Bezirksregierung Weser-Ems

i . A . F a n g m e y e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 151/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Niederrhein

- Internationale Bezeichnung
ICAO: EDLV
IATA: NRN

- Klassifizierung
ICAO Flugplatzbezugscode: 4 D

- Anschrift
Flughafen Niederrhein GmbH
Flughafen-Ring 60
D 47652 Weeze

- Telefon
Verwaltung: 02837 - 66.6000
Nebenstellen Durchwahl: 02837 - 66-
Verkehrsleitung: 02837 - 66.6600

- Telefax
Verwaltung: 02837 - 66.6060
Verkehrsleitung: 022837 - 66.6618

-E-mail
Verwaltung: info@airport-niederrhein.de
Verkehrsleitung: edlvops@airport-niederrhein.de

Inhaltverzeichnis

1. Teil

Beschreibung des Flughafens

1. Lage des Flughafens und des Flughafenbezugspunktes

1.1 Geografische Lage des Flughafenbezugpunktes
1.2 Entfernung und Richtung von der Stadt
1.3 Flughafenhöhe
1.4 Meteorologische Angaben
1.5 Ortsmißweisung

2. Flugbetriebsanlagen

2.1 Start- und Landebahn des Flughafens
2.2 Rollbahnen
2.3 Vorfeld
2.4 Abfertigungsanlagen
2.5 Verfügbarer Hallenraum für Luftfahrzeuge
2.6 Instrumenten Landeanlagen

3. Flugbetriebsdienstleistungen

3.1 Feuerlöschfahrzeuge
3.2 Sanitätsbereitschaft
3.3 Unterstützung von hilfsbedürftigen Passagieren
3.4 Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit und Schneeräumgeräte
3.5 Tankdienstanlagen
3.6 Enteisung von Luftfahrzeugen
3.7 Notstromversorgung

4. Allgemeine Angaben

4.1 Flughafenunternehmer
4.2 Betriebszeit des Flughafens
4.3 Übernachtungsmöglichkeiten
4.4 Gastronomische Einrichtungen

5. Verkehrsmittel und Parkplätze

5.1 Verkehrsmittel
5.2 Verkehrsanbindungen
5.3 Parken

6. Behördlichen Dienststellen

7. Bauschutzbereich

2. Teil

Benutzungsvorschriften

1. Anwendungsbereich der Benutzungsordnung

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen / Bodenabfertigungsdienste

2.1 Befugnis zum Starten und Landen
2.2 Start- und Landeeinrichtungen
2.3 Rollen und Schleppen
2.4 Abfertigungsvorfeld
2.5 Verkehrsabfertigung
2.6 Abstellung und Unterstellung
2.7 Maßnahmen zum Lärmschutz
2.8 Betriebsstoffversorgung
2.9 Wartungsarbeiten, Enteisen
2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge
3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)
3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen
3.3.1 Allgemeines
3.3.2 Rollfeld
3.3.3 Vorfelder
3.4 Mitführen von Haustieren
3.5 Sportgeräte

4. Sonstige Betätigungen

4.1 Gewerbliche Betätigungen

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

4.2 Werbungen, Sammlungen, Verteilen von Druckschriften
4.3 Lagerung
4.4 Bauarbeiten

5. Sicherheitsbestimmungen

6. Fundsachen

7. Umweltschutz

7.1 Verunreinigungen
7.2 Abwasser
7.3 Enteisungsmittel
7.4 Abfälle
7.5 Luftverunreinigungen

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

9. Zuwiderhandlungen

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

11. Zustellungsbevollmächtigter

12. Änderungsvorbehalt

13. Inkrafttreten

Anlagen

Anlage 1

Sicherheitsbestimmungen der Flughafenbenutzungsordnung (zu FBO, 2. Teil, Ziffer 5)

1. Umgang mit Kraftstoffen

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer, Alkohol- und Rauschmittelverbot

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

6. Aufbewahren von Material, Geräte und Abfällen

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

8. Ausweisbestimmungen

9. Kleidungsvorschriften

1. Teil

Beschreibung des Flughafens

Die verbindlichen Beschreibungen des Flughafens sind den jeweils neuen Veröffentlichungen in den "Nachrichten für Luftfahrer" und dem "Luftfahrthandbuch Deutschland / AIP Germany" zu entnehmen.

1. Lage des Flughafens und des Flughafenbezugspunktes

1.1 Geografische Lage des Flughafenbezugpunktes (FBP): WGS 84
Geographische Breite: 51° 36' 08,69" N
Geographische Länge: 006° 08' 31,82" E
Lage: auf der Achse der Start- Landebahn 09/27, 1120 m West der Schwelle 27.

1.2 Entfernung und Richtung von der Stadt
Der Flughafen liegt 2 NM Südwest der Gemeinde Weeze.

1.3 Flughafenhöhe
Höchster Punkt des Startbahnsystems : 32,30 m über NN (106 ft MSL)
Höhe der Schwelle 09 : 29,26 m über NN (95 ft MSL)
Höhe der Schwelle 27 : 31,09 m über NN (105 ft MSL)
Höhe des FBP : 32,30 m über NN (102 ft)

1.4 Meteorologische Angaben
Vorherrschende Windrichtung : 240°- 270°
Flughafenbezugstemperatur : 22,7° C

1.5 Ortsmißweisung
0,5°W (2002,07)

2. Flugbetriebsanlagen

2.1 Start- und Landebahn des Flughafens

Bezeichnung	Rechtweisende Richtung	Ausmaße in M	Tragfähigkeit PCN-Wert Decke
09	092	2440 x 45	45 R(F)/B/W/T CONC/ASPH
27	272	2440 x 45	45 R(F)/B/W/T CONC/ASPH

Gefälle: weniger als 1%.

2.2 Rollbahnen

Bezeichnung	Breite M	Tragfähigkeit PCN Wert	Befestigung
A	15	45	Beton
B	15	45	Beton
C	15	45	Beton
D	23	45	Beton und Schwarzdecke
E	23	45	Beton
F	15	45	Beton
G	15	45	Beton
H	23	45	Beton
N	23	45	Beton
S West	15	45	Beton
S East	23	45	Beton und Schwarzdecke

2.3 Vorfeld
Das Vorfeld ist mit einer Betondecke versehen. Die Tragfähigkeit richtet sich nach den in der AIP angegebene PCN-Wert. Die Fläche beträgt 30.000 m².

2.4 Abfertigungsanlagen
Der Flughafen verfügt über ein Fluggastabfertigungsterminal. Es stehen alle erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung. Das Luftfrachtgebäude ist mit allen Einrichtungen für den Luftfrachtverkehr ausgestattet.

2.5 Verfügbarer Hallenraum für Luftfahrzeuge
Hallen und Shelter für Luftfahrzeuge sind nach Absprache verfügbar.

2.6 Instrumenten Landeanlagen
ILS Landebahn 27. NDB/DME Landebahnen 09/27.

3. Flugbetriebsdienstleistungen

3.1 Feuerlöschfahrzeuge
Feuerlöschfahrzeuge sind dem Umfang des Flugbetriebes und den Richtlinien der ICAO entsprechend vorhanden.

3.2 Sanitätsbereitschaft
Der Flughafen verfügt über eine Erste-Hilfe-Station im Fluggastabfertigungsterminal. Ausgebildetes Sanitätspersonal ist anwesend.

3.3 Unterstützung von hilfsbedürftigen Passagieren
Für die Betreuung von verletzten, kranken, älteren, gebrechlichen und sonstigen hilfebedürftigen Fluggästen stehen Mitar-

beiter des Flughafen oder Mitarbeiter der Handlingsagenten zur Verfügung.

3.4 Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit und Schneeräumgeräte
Der Flughafen Niederrhein GmbH bemüht sich, den Flughafen ständig nutzbar zu halten; Schneeräum- und Enteisungsgeräte stehen zur Verfügung

3.5 Tankdienstanlagen
Von der auf dem Flughafen ansässige Betriebsstoffgesellschaft werden alle erforderlichen Vergaser- und Turbinentreibstoffe sowie Ölsorten geführt. Einzelheiten sind dem Luftfahrthandbuch Deutschland / AIP Germany zu entnehmen.

3.6 Enteisung von Luftfahrzeugen
Auf dem Flughafen Niederrhein findet die Enteisung von Luftfahrzeugen auf definierten Enteisungsflächen statt. Eine spezielle Fläche für die Enteisung von Luftfahrtzeugen wird angewiesen: dieser befindet sich Nordwest vom Vorfeld auf Rollweg Sierra West.
Die Koordination der Enteisungsvorgänge erfolgt durch den Verkehrsleiter vom Dienst. Die Verkehrsleitung ist mindestens 30 Minuten vor dem gewünschten Beginn des Enteisungsvorganges vom Abfertigungsagenten über Telefon 02837 - 666 600 oder Fax: 02837 - 666 618 zu verständigen.

3.7 Notstromversorgung
Notstromversorgung für die flugbetriebliche technische Anlagen und Gebäuden ist vorhanden.

4. Allgemeine Angaben

4.1 Flughafenunternehmer
Flughafen Niederrhein GmbH

4.2 Betriebszeit des Flughafens
24 Stunden

4.3 Übernachtungsmöglichkeiten
In den umliegenden Städten und Gemeinden

4.4 Gastronomische Einrichtungen
Restaurant im Fluggastabfertigungsgebäude sowie in den umliegenden Städten und Gemeinden

5. Verkehrsmittel und Parkplätze

5.1 Verkehrsmittel
Bus, Taxi und Mietwagen. Siehe auch www.airport-niederrhein.de bzgl. der Anfahrtsroute.

5.2 Verkehrsanbindungen
Der Flughafen ist über die A57, Ausfahrt 3 und die B9 zu erreichen. Siehe auch www.airport-niederrhein.de bzgl. der Anfahrtsroute.

5.3 Parken
Der Flughafen Niederrhein hat ein Parkplatzvolumen von ca. 3050 Plätzen.

6. Behördlichen Dienststellen

6.1 Behördlichen Dienststellen

Landesluftfahrtbehörde:	Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 59
Bundesgrenzschutz:	Bundesgrenzschutzamt Kleve Verkehrsstunden: Montag bis Freitag 07.30-22.30 Uhr Samstag 08.00- 19.00 Uhr Sonntag 12.30-23.15 Uhr Im Einzelfall kann auch für non-Schengen Flüge außerhalb o.a. Zeiten auf Antrag eine Grenzerlaubnis ausgestellt werden.
Polizei:	Kreispolizeibehörde Kleve
Zoll:	Zollamt Emmerich. Der Flughafen ist nicht als Zollflugplatz zugelassen. Für Flüge aus Drittländer muss Zoll rechtzeitig beantragt werden. (24 Hr. PPR)

7. Bauschutzbereich

7.1 Bauschutzbereich
Die für den Flughafen gemäß §12 LuftVG geltenden Auflagen (Bauschutzbereich) ergeben sich aus den jeweiligen Veröffentlichungen im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Düsseldorf.

7.2 Nutzung von Kräne oder Bauhilfsanlagen auf dem Flughafengelände
Kräne oder Bauhilfsanlagen gelten als Hindernisse im Sinne des Luftverkehrsgesetzes. Ihre Aufstellung - auch nur kurzzeitig - ist genehmigungspflichtig. Zuständige Genehmigungsbehörde ist die Bezirksregierung Düsseldorf. Der Antrag muss zunächst mindestens 4 Wochen vor dem geplanten Einsatz dem Leiter Flugbetrieb der Flughafen Niederrhein GmbH zugeleitet werden. Dieser leitet den Antrag an die Genehmigungsbehörde weiter.

2. Teil

Benutzungsvorschriften

1. Anwendungsbereich der Benutzungsordnung

1.1 Die Anwendung der Benutzungsordnung gilt uneingeschränkt. Ihre Regelungen der Rechte und Pflichten zwischen dem Flughafenbetreiber und den Nutzern lassen öffentlichrechtliche Vorschriften für die Benutzung des Flughafens unberührt.

1.2 Wer den Verkehrsflughafen Niederrhein mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenbetreibers bzw. seines Beauftragten unterworfen.

1.3 Die gemäß § 6 LuftVG in Verbindung mit § 40 LuftVZO in der jeweils gültigen Genehmigung des Flughafens aufgeführten Auflagen sind vorrangig zu beachten. Die Benutzungsordnung bleibt von derartigen Regelungen unberührt. Gleiches gilt für die Regelung des Flugplatzverkehrs gemäß § 21 a LuftVO.

1.4 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein oder mit deren Abfertigung auf dem Flughafen beauftragt sind.

2 Benutzung mit Luftfahrzeugen / Bodenabfertigungsdienste

2.1 Befugnis zum Starten und Landen

2.1.1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der jeweils gültigen Flughafenentgeltordnungen festgelegten Entgelte mit Luftfahrzeugen bis zu den im "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland" (AIP) veröffentlichten PCN-Werten gestattet. Benutzungsbeschränkungen sowie sonstige flugbetriebliche Auflagen sind in dem "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland" (AIP) veröffentlicht.

2.1.2 Die Luftfahrzeughalter oder deren Beauftragte haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen jederzeit die vollständigen Unterlagen vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig

sind.

2.1.3 Die Luftfahrzeughalter oder deren Beauftragte haben dem Flughafenunternehmer für die Angaben an das Statistische Bundesamt und zur Entgeltberechnung die Anzahl der Passagiere und das Gewicht aller Fracht und Postsendungen pro Flug mitzuteilen.

2.1.4 Die Luftfahrzeughalter oder deren Beauftragte haben dem Flughafenunternehmer Flugabsichten von und nach Niederrhein rechtzeitig vorher anzuzeigen und die zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Disposition von Flugbetriebsanlagen und Personal notwendigen Informationen wie z.B. über Flugabsicht, das eingesetzte Flugzeug und den aktuellen Flugverlauf zuzuleiten.

2.2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahn sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Weisungen der DFS-Platzkontrollstelle gebunden.

2.3 Rollen und Schleppen

2.3.1 Das Rollen von Luftfahrzeugen am Boden darf nur dann mit eigener Kraft der Luftfahrzeuge stattfinden, wenn hierzu berechtigte Personen das Luftfahrzeug verantwortlich bewegen.

2.3.2 Vorfelder, Abstellflächen oder anderweitig ggf. für Reinigung, Reparatur oder sonstige Arbeiten am Flugzeug bereitgestellte Flächen unterliegen ebenso der Benutzungsordnung wie die für den allgemein üblichen Betrieb am Boden bereitgestellten Vorfelder.

2.3.3 Aus Lärmschutzgründen ist die Drehzahl der Triebwerke beim Rollen auf das nur unbedingt erforderliche Maß herabzusetzen. Außerdem darf grundsätzlich nur im Schritt-Tempo gerollt werden.

2.3.4 In Luftfahrzeughallen oder Werkstätten dürfen Luftfahrzeuge nicht mit eigener Kraft gerollt werden. Außerdem dürfen Luftfahrzeuge nur von Hand oder mit Schleppgeräten beim Ein- und Aushallen bewegt werden. Unter Nutzung der eigenen Kraft dürfen Luftfahrzeuge nicht in Flugzeughallen hinein bzw. aus Luftfahrzeughallen heraus gerollt werden.
Alle Betriebsbereiche, die der Zuständigkeit der Flughafenbetreiber aufsichtlicht unterliegen, wie zum Beispiel Vorfelder, Luftfahrzeughallen etc., unabhängig davon, ob sich das Luftfahrzeug mit eigener Kraft bewegt oder mit fremder Kraft geschleppt wird, unterliegen den Weisungen der Flughafenunternehmer beziehungsweise den von ihr dafür bestellten Bediensteten. Verfügungen der Luftfahrtbehörde bzw. der Bediensteten der Luftaufsicht bleiben hiervon unberührt.

2.3.5 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge vom Flughafenbetreiber geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; der Führerstand eines Luftfahrzeuges muss mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Personal besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben und eine entsprechende Schleppstange bereitzustellen.

2.4 Abfertigungsvorfeld

2.4.1 Für die Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge wird das Abfertigungsvorfeld zur Verfügung gestellt. Eine andere Nutzung, z.B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen für größere Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen oder zu sonstigen Maßnahmen, ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2.4.2 Die Zuweisung von Abfertigungspositionen durch das Flughafenpersonal oder die Flugsicherung ist vorrangig. Soweit erforderlich, werden die Luftfahrzeuge von dem Personal des Flughafenunternehmers eingewiesen.

2.5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst)

2.5.1 Der Flughafenunternehmer ist berechtigt Bodenabfertigungsdienste (Bodenverkehrsdienste) durchzuführen. Sofern für den Einzelfall keine andere Regelung getroffen ist, ist dafür ein Entgelt zu entrichten. Selbstabfertiger und Dienstleister sind vom Flughafenbetreiber im zugelassenen Umfang berechtigt, ebenfalls diese Dienste auszuführen. Sie haben ihre Abfertigungsgeräte und -Fahrzeuge an dem vom Flughafenunternehmer zugewiesenen Flächen gegen Entgelt abzustellen. Für das Abstellen und Unterstellen von Abfertigungsgerät gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenbetreiber nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.5.2 Der Flughafenunternehmer kann von den zugelassenen Dienstleistern und Selbstabfertigern für die Gestattung von Bodenabfertigungsdiensten ein Entgelt verlangen.

2.5.3 Folgende Einrichtungen sind zentrale Infrastruktureinrichtungen:

a) Bereiche der Gebäudeeinrichtungen
- Gepäckabfertigungssystem
- Fluggast Abfertigungsschalter

b) Bereiche der Vorfeldflächen
- Flugzeugpositionen
- Geräteabstellflächen
- Bereitstellungsflächen
- Zentrale Flugzeugenteisungspositionen

c) Bereiche der Zentralen Flughafenkontrolle
- Disposition
- Verkehrsleitung/Verkehrszentrale

d) Bereiche der Kommunikationssystem
- Flughafeninformationssystem
- Kommunikationsnetze
- Funk

e) Bereiche der Flughafenserviceeinrichtungen
- Fäkalienentsorgungsstation
- Frischwasserversorgungsstation
- Zentrale Abfallentsorgung

Die zentralen Infrastruktureinrichtungen werden ausschließlich vom Flughafenunternehmer oder einem von ihm damit Beauftragten vorgehalten, verwaltet und betrieben. Soweit Leistungen dieser Art benötigt werden, sind die zentralen Infrastruktureinrichtungen gegen Entgelt zu nutzen.

2.5.4 Die Luftfahrtgesellschaften, die Luftfahrzeughalter bei Luftfahrzeugen, die nicht im Liniendienst geflogen werden beziehungsweise die jeweiligen Piloten und das dafür von den Gesellschaften oder Haltern bereitgestellte Personal, sind für die Sicherheit ihrer Fluggäste vom Zeitpunkt des Betretens des Abfertigungsvorfeldes an bis zum Luftfahrzeug und zurück zuständig. Das gleiche gilt auch für andere Betriebsanlagen, die von Dritten genutzt werden.

2.6 Abstellung und Unterstellung

2.6.1 Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Verbleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als 1 Stunde, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen des Flughafenunternehmers auf einer Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Sofern aus Gründen der Sicherheit oder aus anderweitigen betrieblichen Gründen das Verbringen des Luftfahrzeuges auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz erforderlich wird, kann der Flughafenbetreiber das Verbringen des Luftfahrzeuges vom Luftfahrzeughalter oder seinem Beauf-

tragten verlangen. Wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen der Flughafenbetreiber nicht rechtzeitig nachkommt, ist der Flughafenbetreiber berechtigt, das Luftfahrzeug kostenpflichtig ohne Betätigung von Triebwerken durch geschultes Personal auf den entsprechend vorgesehenen Platz zu verbringen.

2.6.2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt ausschließlich dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat ein abgestelltes Luftfahrzeug durch entsprechende Warnlampen zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2.6.3 Eine Verwahrungspflicht der Flughafenbetreiber gegenüber dem Luftfahrzeughalter besteht nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen worden ist. Das gilt auch für vertragliche Dauerunterstellung (fest gemietete Plätze in einer Luftfahrzeughalle). Hier besteht ebenfalls keine Verwahrungspflicht. Im übrigen gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete gemäß § 535 ff BGB.

2.6.4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

2.6.4.1 Luftfahrzeuge dürfen in Luftfahrzeughallen nur gegen Entgelt aufgrund eines Vertrages mit dem Flughafenunternehmer untergestellt werden.

2.6.4.2 Der für das jeweilige Luftfahrzeug zu benutzende Unterstellplatz wird dem Luftfahrzeughalter oder dessen Vertreter durch die Flughafenunternehmer zugewiesen.

2.6.4.3 Technische Anlagen der Luftfahrzeughallen, anderweitige Einrichtungen und in den Luftfahrzeughallen vorhandene Geräte im Eigentum der Flughafenunternehmer dürfen nur nach ausdrücklicher Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer und nur gegen Entgelt benutzt werden. Das gilt insbesondere für Stromversorgungsanlagen, Kräne, Fahrzeuge, Montagegerüste, Schränke und anderweitige Behältnisse.

2.6.4.4 Die Hallentore, unabhängig davon, ob diese manuell oder maschinell betrieben werden, dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2.6.4.5 Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl leicht greifbar bereitzuhalten. Das hier eingesetzte Personal muss über die Brandmeldemöglichkeiten und in der Handhabung der Brandbekämpfungsmittel eingewiesen sein.

2.6.4.6 Luftfahrzeuge dürfen nicht in der Halle gewaschen und abgesprüht werden. Luftfahrzeuge dürfen nur mit Genehmigung des Flughafenbetreibers und unter Verwendung zugelassener Mittel gewaschen und abgesprüht werden.

2.6.4.7 Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2.6.4.8. Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2.7 Maßnahmen zum Lärmschutz

2.7.1 Die Luftfahrzeughalter haben auf dem Flughafen und in seiner Nähe Geräuschbelästigungen, die durch Triebwerke oder Luftfahrzeuge verursacht werden, auf das unvermeidbare Mindestmass zu beschränken, insbesondere zumutbare Lärmschutzeinrichtungen zu verwenden.

2.7.2 Probe- und Standläufe von Flugzeugtriebwerken sind nur nach vorheriger Zustimmung und näherer Weisung des Flughafenunternehmers zulässig.

2.7.3 Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2.8 Betriebsstoffversorgung

Luftfahrzeuge dürfen ausschließlich durch Unternehmen mit Betriebsstoffen versorgt werden, die durch den Flughafenunternehmer zugelassen sind. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die jeweils aktuellen Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2.9 Wartungsarbeiten, Enteisen

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen sowie Enteisen, Waschen und Absprühen von Luftfahrzeugen darf nur auf den von dem Flughafenunternehmen angewiesenen Plätzen und nur unter Verwendung der vom Flughafenunternehmen zugelassenen Mittel durchgeführt werden.

2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2.10.1 Luftfahrzeuge, die aus welchen Gründen auch immer bewegungsunfähig werden, dürfen vom Flughafenunternehmer auch gegen den Widerspruch des Luftfahrzeughalters oder seines Beauftragten auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernt werden, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Schäden, die bei derartigem Verbringen des Luftfahrzeuges auftreten, werden vom Flughafenunternehmen nur dann haftend verantwortet, wenn sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurden. Wenn die Flughafenunternehmen im Auftrag des Luftfahrzeughalters oder seines Beauftragten das bewegungsunfähige Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen verbringt oder bei der Entfernung mitwirkt, gilt die Haftung für Schäden durch das Verbringen nur bei willkürlichen Schäden.

2.10.2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden trifft.

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge

3.1.1 Die Strassen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Der Flughafenunternehmer kann den Verkehr auf den Straßen und Plätzen aus betrieblichen Gründen beschränken oder sperren. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft. Fahrer, die Kraftfahrzeuge im Vorfeldbereich führen, müssen auf Verlangen des Flughafenunternehmers im Besitz einer vom Flughafenunternehmer ausgestellten Betriebsfahrererlaubnis sein.

3.1.2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3.1.3 Wer auf dem Landwege Fracht, die auf dem Flughafen nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flughafen abtransportiert, ist verpflichtet, den Flughafenbetreiber über Daten und / oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3.2.1. Jeder Fahrzeughalter ist für die Verkehrs- und Betriebssicherheit aller von ihm in Betrieb genommenen Fahrzeuge, motorbetrieben oder nicht, verantwortlich. Über die Zulassung von Fahrzeugen auf dem Flughafengelände entscheidet der Flughafenunternehmer. An diesen Fahrzeugen muss gut sichtbar in unverwischbarer Schrift Name und Sitz des

Halters angebracht sein; sie sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers mit besonderen Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3.2.2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste, Gepäck und Fracht nur an den durch den Flughafenunternehmer bestimmten Stellen aufnehmen oder absetzen. Das gleiche gilt für Ab- oder Aufladen von Fracht. Direktverladungen von Massen- und Schwerlastgütern auf dem Vorfeld sind mit der Verkehrsleitung vorher besonders zu vereinbaren.

3.2.3 Kraftfahrzeuge und andere Fahrzeuge (z.B. Flugzeugabfertigungsgeräte) dürfen nur an den durch den Flughafenunternehmer bestimmten Stellen abgestellt werden. Verbotswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Fahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3.2.4 Kleinfahrzeuge (z.B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3.3.1 Allgemeines.

3.3.1.1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flugplatzgeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers, und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter, betreten oder befahren werden.

Zu den Anlagen gehören insbesondere:

- das Rollfeld (mit dem zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Betriebsflächen)
- das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder bzw. Abstellflächen
- die Betriebsstrassen
- Warte- und Personenkontrollräume
- Büroanlagen, Werkstätten und Garagen
- Betankungsanlagen und Tanklager
- Betriebs-, Bau- und Gerätehöfe
- die Baustellen
- das Feuerwehr- und Kontrollturmgebäude
- die Luftfahrzeughallen
- die Gepäck- und Abfertigungsräume
- die Heizwerke
- die Stromversorgungsanlagen
- alle weiteren Bereiche mit entsprechender Kennzeichnung

Satz 1 gilt entsprechend für folgende Grundstücke und Anlagen außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes:

- die Befeuerungs- und Flugsicherungsanlagen

3.3.1.2 Der Flughafenbetreiber kann die Einwilligung nach Absatz 3.3.1.1. allgemein oder für den Einzelfall erteilen oder aus wichtigem Grund jederzeit widerrufen.

3.3.1.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zum Rollfeld hin verlassen werden.

3.3.1.4 Alle Rollfelder dürfen nur mit Fahrzeugen, die mit Funkverbindung zum Tower ausgerüstet sind oder von solchen begleitet, befahren werden.

3.3.1.5 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, Pass- und Gesundheitsbehörden, der Deutschen Flugsicherung sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit zugelassenen Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3.3.1.6 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3.3.2 Rollfeld

3.3.2.1. Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3.3.1.1. notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der DFS Platzkontrollstelle (Flugverkehrskontrollstelle). Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der DFS Platzkontrollstelle (Flugverkehrskontrollstelle) bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich vorher zu unterrichten.

3.3.2.2 Will ein Beauftragter der in Absatz 3.3.1.5 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er - außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers - die Erlaubnis der DFS Platzkontrollstelle (Flugverkehrskontrollstelle) einzuholen und die Vorschrift zum Absatz 3.3.2.1 Satz 2 zu beachten.

3.3.2.3. Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, dass ihre Bewegungen von der DFS Platzkontrollstelle (Flugverkehrskontrollstelle) und der Verkehrsleitung aus verfolgt werden können.

3.3.2.4 Das Vorfeld darf nur von Fahrzeugen befahren werden, die
- in ständiger Sprechfunkverbindung mit der DFS Platzkontrollstelle (Flugverkehrskontrollstelle) stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind, oder
- von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der DFS Platzkontrollstelle (Flugverkehrskontrollstelle) Ausnahmen zulassen.

3.3.3 Vorfelder

3.3.3.1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeit gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz sowie Fahrzeuge der Verkehrsleitung.

3.3.3.2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die vom Flughafenunternehmen erlassenen Verkehrs- und Zulassungsregelungen verbindlich.

3.3.3.3. Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmen zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständige Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3.4 Mitführen von Haustieren

Tiere dürfen nur gesichert mitgeführt werden.

3.5 Sportgeräte

Im Sicherheitsbereich sowie in den Anlagen, die der Abfertigung von Luftfahrzeugen dienen oder damit in Zusammenhang stehen, wie z. B. das Fluggast- und Frachtabfertigungsgebäude, ist die Benutzung von Sportgeräten (z. B. Skateboard, Inline-Skates) untersagt.

4 Sonstige Betätigungen

4.1 Gewerbliche Betätigungen

Gewerbliche Betätigung ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die grundsätzlich ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand hat, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen.

4.2 Werbungen, Sammlungen, Verteilen von Druckschriften
Werbungen, Sammlungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften gleich welcher Art bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4.3 Lagerung

4.3.1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere für Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4.3.2 Fracht, Behältnisse, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4.4 Bauarbeiten
Bauarbeiten auf dem Flughafengelände bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Vor dem Beginn von Bauarbeiten ist der Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage 1 ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten. Dies gilt auch für Arbeitssicherheits- und Umweltschutzbestimmungen.

6. Fundsachen

Die in den Anlagen des Flughafens gefundenen Sachen sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB.

7. Umweltschutz

7.1 Verunreinigungen
Verunreinigungen und Verschmutzungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Umweltgefährdende Stoffe sind beim Austreten aufzufangen und Abfälle jeglicher Art auf den Flugbetriebsflächen einzusammeln. Verunreinigungen und Verschmutzungen sind von dem Verursacher fachgerecht zu beseitigen; andernfalls kann der Flughafenbetreiber die Beseitigung auf Kosten des Verursachers vornehmen. Kann der Verursacher auslaufende Stoffe nicht unverzüglich und vollständig aufnehmen, so hat er den Flughafenunternehmer und die Flughafenfeuerwehr sofort zu informieren. Die Freisetzung von Gefahrstoffen / gefährlichen Gütern ist in jedem Fall unverzüglich dem Flughafenunternehmer und der Flughafenfeuerwehr zu melden.

7.2 Abwasser
Einleitungen, die kein gewöhnliches Abwasser gemäß Abwassersatzung oder Niederschlagswasser darstellen, bedürfen ausnahmslos der schriftlichen Zustimmung durch den Flughafenunternehmer sowie der behördlichen Genehmigung.

In die Oberflächenentwässerung darf nur das von Niederschlägen herrührende Wasser eingeleitet werden. In diese Entwässerung dürfen keine Verunreinigungen wie etwa durch Waschwasser, Reinigungsmittel, Betriebsstoffe (Öle o.ä.), Fäkalien gelangen. Einzige Ausnahme: Enteisungsmittel während des Winterbetriebes (Regelung hierzu siehe 7.3)

In die Schmutzwassereinläufe darf nur nach häuslichem oder nach gewerblichem Gebrauch verändertes, abfließendes Abwasser (keine Laborwässer) entsprechend der jeweils gültigen Abwassersatzung eingeleitet werden.

Der Flughafenbetreiber behält sich das Recht vor, den Verschmutzungsgrad und dem max. Spitzenfluss durch qualifizierte Stichproben eines unabhängigen Untersuchungslabors zu ermitteln, und in Bedarfsfall einen Verschmutzungsfaktor zum häuslichen Abwasser zu errechnen. Bei der Abwassergebührenberechnung wird der Verschmutzungsfaktor berücksichtigt.

Umweltgefährdende Stoffe, sowie feste oder flüssige Stoffe, die aushärten und Leitungen verstopfen können, dürfen weder in die Oberflächenwässerungs-, noch in die Schmutzwassersysteme eingeleitet werden.

Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abwasserbeseitigung kann der Flughafenunternehmer auch weitergehende Anordnungen treffen und insbesondere Art und Menge des Abwassers der einzelnen Nutzer durch Einzelanordnung regeln. (Produktbewertung für Wasch- und Reinigungsmittel, Art, Menge, analytische Untersuchungen etc.)

Der Anschlussnehmer hat dem Flughafenunternehmer unverzüglich jede Änderung der Abwasserbeschaffenheit und der Abwassermenge mitzuteilen.

Es dürfen nur FCKW/CKW- freie Waschmittel, Reinigungsmittel und Schmierstoffe verwendet werden.

Sämtliche Neuanschlüsse oder Änderungen von bestehenden Abwasseranlagen bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch den Flughafenunternehmer.

Zu Kontrollzwecken bzw. zur Beseitigung unsachgemäßer Einleitungen ist Mitarbeitern des Flughafenunternehmers jederzeit Zutritt zu den Betriebräumen zu gewähren.

7.3 Enteisungsmittel
Flugzeug-Enteisungsmittel dürfen nur nach vorheriger Genehmigung des Flughafenunternehmers und auf den hierfür vorgesehenen Flächen verwendet werden. Mit dem Genehmigungsantrag ist dem Flughafenunternehmer die chemische Zusammenstellung des Flugzeug-Enteisungsmittels mitzuteilen und in Form eines Gutachtens nachzuweisen.

7.4 Abfälle
Der Anfall von Abfällen ist soweit wie möglich durch sinnvolle Nutzung von Ressourcen und die Weiterverwendung von Wertstoffen zu vermeiden. Bei der Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) von unvermeidbaren Abfälle ist zu beachten, dass diese vorrangig einer Verwertung zuzuführen sind. Abfälle sind für ihre weitere Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) grundsätzlich getrennt zu halten. Im Übrigen sind, insbesondere hinsichtlich der Entsorgung von Schadstoffen, das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzt und die kommunalen Entsorgungsregelungen zu beachten. Bei der grenzüberschreitende Entsorgung von Abfällen sind die internationalen Regelungen zu berücksichtigen.

7.5 Luftverunreinigungen
Das lassen Laufen von Motoren ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen. Die im jeweils gegebenen Zusammenhang gemachten Auflagen und Maßgaben des Flughafenunternehmers sind zu befolgen.

9. Zuwiderhandlungen

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer jederzeit vom Flughafen verwiesen und zur Anzeige gebracht werden. Schadenersatzforderungen und andere Ansprüche bleiben unberührt.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Geldern.

11. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

12. Änderungsvorbehalt

Änderungen der Flughafen-Benutzungsordnung, insbesondere soweit sie aufgrund der offiziellen rechtlichen Grundlagen des Flughafenbetriebes, einschließlich die Flughafengenehmigung erforderlich werden, bleiben vorbehalten.

13. Inkrafttreten

Diese Flughafenbenutzungsordnung mit Anlagen tritt am 9. Mai 2005 in Kraft, gleichzeitig tritt die Flughafenbenutzungsordnung in der Fassung vom 01.05.2003 außer Kraft.

NfL I-108/03 wird hiermit aufgehoben.

Flughafen Niederrhein GmbH
Weeze, 3.5.2005

Der Geschäftsführer

A . v a n E l k

Genehmigt am 3. Mai 2005

Bezirksregierung Düsseldorf
- Dezernat 59 -

i . A . D o h m e s

Anlage 1 zum Genehmigungsbescheid vom 3. Mai 2005
Az.: 59.1 Flughafen Niederrhein
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . D o h m e s

Anlage 1

Sicherheitsbestimmungen der Flughafenbenutzungsordnung (zu FBO, 2. Teil, Ziffer 5)

1. Umgang mit Kraftstoffen

1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1.2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muss ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit Zustimmung der Flughafenunternehmer und mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafenfeuerwehr zulässig.

1.3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muss es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.4 Während des Betankens oder Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen in einem Sicherheitsabstand von 6m um Tanköffnungen, aus denen Gas-Luft-Gemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0 Grad C erhöht sich der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min auf 10 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min auf 20 m.

1.5 Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Abs. 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafenunternehmer und Flughafenfeuerwehr sind unverzüglich zu benachrichtigen.

1.6 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöscher versehen sein.

1.7 Tanken mit Passagieren an Bord.

Der Begriff "Passagieren an Bord" beinhaltet auch das Ein- und Aussteigen von Passagieren.

1.7.1 Das Enttanken mit Passagieren an Bord ist nicht zulässig.

1.7.1.1 Das Betanken mit Passagieren an Bord ist ohne Anwesenheit der Flughafenfeuerwehr erlaubt, wenn:

a. das Betanken innerhalb der Fläche erfolgt, die die Flughafenfeuerwehr in ihrer Eingreifzeit (ICAO-Annex 14, 9.2.19) erreichen kann
b. nur Kerosin (Flammpunkt M 38°C) verwendet wird
c. ein geeignetes Löschgerät in der Nähe des Flugzeugs griffbereit steht (z.B. P 50)
d. die unverzügliche Alarmierung der Flughafenfeuerwehr sichergestellt ist
e. die Position vom Flughafenunternehmer hierzu freigegeben wird (s. 1.7.2)
f. zwei Treppen am Luftfahrzeug anliegen und mit je einem Crew-Mitglied besetzt sind
g. Rauchverbot im Luftfahrzeug herrscht (No-Smoking-Sign on)
h. die Schutzzonen nach VbF / TRbF (Verordnung über brennbare Flüssigkeiten / Technische Regeln brennbarer Flüssigkeiten) eingehalten werden
i. die Brandschutzordnung des Flughafens eingehalten wird
j. die Abfertigung auf der Position nach den Sicherheitsregeln des Flughafenunternehmers erfolgt
k. eine Sprechverbindung zwischen Cockpit und Boden vorhanden ist
l. eine verantwortliche Person für das Einhalten alle vorgenannten Bedingungen benannt ist

1.7.1.2 Wenn die Bedingungen in 1.7.1.1. a-l nicht vollständig erfüllt werden, kann das Betanken erlaubt sein, sofern dies in Anwesenheit der Flughafenfeuerwehr erfolgt und dadurch die Sicherheit für die Passagiere wieder hergestellt werden kann. Jedoch können durch die Anwesenheit der Flughafenfeuerwehr nur Mängel in den Bedingungen a-e kompensiert werden. Mängel in den Bedingungen f-l können nicht kompensiert werden.

1.7.1.3 Die Flughafenfeuerwehr stellt dazu ein Löschfahrzeug mit mind. 1/3 der Löschkapazität und mind. 1/3 der Löschmittelausstoßrate für das Luftfahrzeug (Einstufung des Luftfahrzeug gemäß ICAO-Kategorie) in löschwirksamer Nähe auf und besetzt es einsatzbereit mit dienstplanmäßiger Besatzung. Die Aufforderung für den so genannten Positionsbrandschutz obliegt der Luftverkehrsgesellschaft oder dem Abfertigungs-

unternehmen. Mit dem Betanken darf erst begonnen werden, wenn die Flughafenfeuerwehr vor Ort einsatzbereit ist. Falls die Flughafenfeuerwehr wegen eines höherwertigen Notfalls die Position verlassen muss, ist das Betanken bis zur Rückkehr der Flughafenfeuerwehr einzustellen.

1.7.1.4 Die Kosten für den Positionsbrandschutz trägt der Auftraggeber. Sie werden nach dem Leistungsverzeichnis des Flughafenbetreibers abgerechnet.

1.7.2. Kriterien für die Freigabe von Positionen für die Betankung von Luftfahrzeugen mit Passagieren an Bord.

a. ein Mindestabstand von 5 m vom Luftfahrzeug zu Gebäuden muss eingehalten werden
b. jede Stelle eines Luftfahrzeuges auf der Abstellposition muss mit den Werfern der Flughafenlöschfahrzeuge erreicht werden können. Gegebenfalls sind hierzu Feuerwehrzufahrten ähnlich DIN 14090 (Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken) anzuweisen und freizuhalten
c. das Abströmen sich rettender Personen aus dem Luftfahrzeug darf nicht durch bauliche oder betriebliche Einrichtungen außerhalb des Luftfahrzeuges auf beiden Seiten des Vorfelds behindert sein.
d. eine ausreichend große Fläche als Stauraum für sich rettende Personen muss vorhanden sein. Diese Fläche darf nicht gleichzeitig Feuerwehrzufahrt sein.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2.2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur nach vorheriger Zustimmung durch die Luftaufsicht und näherer Weisung des Flughafenunternehmers (Verkehrsleitung) durchgeführt werden.

2.2.1 Probe- und Standläufe von Flugzeugtriebwerken dürfen grundsätzlich nicht:
- an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen (s. Luftfahrthandbuch Bundesrepublik Deutschland / AIP Germany GEN 2.1) sowie
- an Wochentagen in der Zeit von 2100 (2000) bis 0500 (0400) durchgeführt werden.

Leerlaufprobeläufe werden von dieser Regelung nicht erfasst. Probe- und Standläufe von Flugzeugtriebwerken außerhalb der vorgehend festgelegten Zeiten können in begründeten Fällen durch die Luftaufsicht erteilt werden. Sie bedürfen der schriftlichen Genehmigung.

2.2.2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur auf die von der Verkehrsleitung zugewiesene Fläche durchgeführt werden

2.2.3 Die von der Verkehrsleitung/Luftaufsicht erteilte Zustimmung zu einem Triebwerksprobelauf beinhaltet nicht die erforderliche Rollfreigabe des Flugverkehrskontrolldienstes.

2.2.4 Je nach vorherrschendem Wind ist das Luftfahrzeug so auszurichten, dass die Triebwerke in die Hauptwindrichtung zeigen.

2.3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen die Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2.4 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder einer fachkundigen Person besetzt ist.

2.5 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge unmittelbar vor dem Anlassen der Triebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen.

2.6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anlässt oder während ihres Laufes bedient, hat sich zu vergewissern, dass die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Gegenstände beschädigen können.

2.7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden als nach den Umständen unvermeidlich ist.

2.8 Ein- und Aussteigen von Passagieren sowie Be- und Entladen bei laufenden Triebwerken ist untersagt.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenen Feuer, Alkohol- und Rauschmittelverbot

3.1. Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Bereichen sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten.

3.2 Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften des Staatlichen Amtes für Arbeitsschutz eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

3.3 Im Vorfeldbereich, Abfertigungs- und Werkstattbereich gilt Alkohol-, Rauch- und Rauschmittelverbot.
Im Terminal gilt Rauchverbot. Nur in den gekennzeichneten Räumen darf geraucht werden.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen (wie Auspuffanlage mit Schalldämpfer) ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5.1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit leicht brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse 1 im Sinne der Verordnung über brennbaren Flüssigkeiten, gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen leicht brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse 1 nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5.2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack, Poliermittel usw.) dürfen in Hallen und Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften des Staatlichen Amtes für Arbeitsschutz und den durch dieses Amt genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern oder Mietern eingerichtet sind.

5.3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind entsprechend der VAwS (Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) zu behandeln. Sie sind in Behälter außerhalb der Halle zu entleeren.

6. Aufbewahren von Material, Geräte und Abfällen

6.1 Material, Geräte und Abfälle sind so aufzubewahren, dass keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6.2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vor-

schriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

6.3 Leere Kraftstoff- und Schmierstoffbehälter sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.

6.3 Feuergefährliche Abfälle (Schmierrückstände, gebrauchtes Putzmaterial, Poliermittel usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, dass eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch zu entleeren und zu reinigen.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7.1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort:

- die Feuermelder zu betätigen und außerdem
- die Flughafenfeuerwehr, Telefon 112 unverzüglich zu benachrichtigen.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist sofort die Feuerwehr zu benachrichtigen. Sie alarmiert den Rettungsdienst.

7.3 Für Rettungs- und Bergungsmaßnahmen bei Luftfahrzeugunfällen gilt der Notfallplan des Flughafens Niederrhein GmbH in der jeweils gültigen Fassung.

7.4 Die Bestimmungen der Brandschutzordnung der Flughafen Niederrhein GmbH sind in der jeweils gültigen Fassung verbindlich zu beachten.

8. Ausweisbestimmungen

Für das Betreten und Befahren der nichtöffentlichen Anlagen und des Sicherheitsbereiches gelten die Ausweisbestimmungen in der jeweils gültigen Fassung.
Es wird besonders auf der Tragepflicht von Ausweisen in der vorgeschriebenen Form hingewiesen.

9. Warnkleidung nach DIN EN 471 Klasse II

Es besteht Tragepflicht von Warnkleidung nach DIN EN 471 Klasse II
- auf dem gesamten Vorfeld, und
- im Bereich der Rollbahnen und Start- Landebahn
- zur jeder Tages- und Nachtzeit
- für Fahrradfahrer, Fußgänger und für Besucher

Ausgenommen von der Tragepflicht sind
- Fußgänger, die sich ausschließlich auf Gehwegen oder ausgewiesenen Verkehrsflächen für Fußgänger bewegen,
- Fahrzeuginsassen, die nicht aussteigen oder (nach dem Aussteigen) nur Verkehrsflächen für Fußgänger benutzen und
- Fußgänger in einem "verkehrskontrollierten" Bereich (z.B. Passagiere beim Ein- und Aussteigen auf dem Vorfeld) sowie
- Beschäftigte in einem abgesperrten Bereich (z.B. mittels eines Bauzaunes), und
- geführte Besuchergruppen wenn Sie von Mitarbeiter mit Warnkleidung begeleitet werden.

=/=

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 152/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

38. Ergänzungslieferung (Juni 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht

Luftverkehrsrecht
(Gesetze, Verordnungen)

Die 38. Ergänzungslieferung (Juni 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht ist lieferbar.

Sie enthält die Berichtigung zum LuftVG.

Der Bezugspreis beträgt **EUR 4,90**.
(inkl. MWST zzgl. Versandkosten)

Bestellen Sie telefonisch bei unserer Hotline 069 / 78072 540
im AIS-C!

Langen, 23.6.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i . V . H e r m a n n i . V . K r o g m a n n

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 153/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Achten Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9257, am 18. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 3. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 20. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . R i p k e

Achte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf)

Vom 3. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf) vom 21. März 1994 (BAnz. S. 3941, NfL I-133/94), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. April 2005 (BAnz. S. 7118, NfL I-118/05), wird wie folgt geändert:

In § 3 Abs. 1 Nr. 2 wird die Angabe "126,425 MHz" durch die Angabe "126,175 MHz" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 3. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 154/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Siebten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An-und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Schwerin-Parchim)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9257, am 18. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 3. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 20. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . R i p k e

Siebte Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Schwerin-Parchim)

Vom 3. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebenundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Schwerin-Parchim) vom 31. Oktober 1995 (BAnz. S. 11 925, NfL I-310/95), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. Juni 2003 (BAnz. S. 13 741, NfL I-184/03), wird wie folgt geändert:

In § 3 Abs. 1 Nr. 2 wird die Angabe "126,425 MHz" durch die Angabe "126,175 MHz" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 3. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 155/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Siebzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertfünfundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Mönchengladbach)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9257, am 18. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 3. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 20. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . R i p k e

Siebzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertfünfundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Mönchengladbach)

Vom 3. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertfünfundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Mönchengladbach) vom 19. Fe-bruar 1996 (BAnz. S. 2513, NfL I-72/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. August 2004 (BAnz. S. 20 165, NfL I-236/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkte MOHNE mit allen Angaben gestrichen und der folgende neue Meldepunkt angefügt:

"Meldepunkt ALEDA R 082 - 30 DME BAM
N 51 23 45 O 007 58 13 R 262 - 43 DME WRB"

2. In § 2 Abs. 1 wird die Einflugstrecke MOHNE FOUR JULIETT ARRIVAL (MOHNE 4J) durch die folgende Strecke ersetzt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindest-Reiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
ALEDA ONE JULIETT ARRIVAL (ALEDA 1J) ∆ ALEDA				GESBI ist Freigabegrenze. Der Anfangsanflug erfolgt mittels Radarführung. Bei Funkausfall ist der Flug nach MHV zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen.
	262	30	5000	
∆ Barmen VORTAC				
	235	15	3000	
∆ ELDOM				
	249	21		
∆ GESBI				
	030	12	2000	
∆ Mönchengladbach DVOR				

3. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	399 (275)	411 (287)	423 (299)	nicht genehmigt
Anflug ohne Gleitwegführung	510 (390)			nicht genehmigt

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

b) In Nummer 2 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	392 (267)	402 (277)	412 (287)	nicht genehmigt
Anflug ohne Gleitwegführung	580 (460)			nicht genehmigt

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

c) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

"4. VOR-DME (GPS) - Anflug zur Landebahn 31, ausgehend von Mönchengladbach DVOR (MHV)

Abflug von MHV (IAF) auf R 148 MHV bis 7,6 DME MHD / LN002 (für Luftfahrzeuge der Kategorie A, B und C) in 2000; Linkskurve und Endanflugkurs 309° in Richtung MHV erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 6,6 DME MHD / LN003 (FAF) beginnen. 3,9 DME MHD nicht unter 840 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,4 DME südöstlich MHD / LN004
Schwellenüberflughöhe: 39
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
580 (460)			nicht genehmigt

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.
Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 4,5 DME MHD oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Flug bis MHV mit Steigflug auf 2000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von MHV auf R 360; bei 4,0 DME MHD Rechtskurve, Flug bis MHV (IAF) fortsetzen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 3. Juni 2005
Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 156/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Achten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Barth)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9258, am 18. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 3. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 20. Juni 2005
Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . R i p k e

Achte Verordnung zur Änderung der Hundertsiebenundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Barth)

Vom 3. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebenundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Barth) vom 28. März 1996 (BAnz. S. 4437, NfL I-107/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13. Mai 2005 (BAnz. S. 8281, NfL I-139/05), wird wie folgt geändert:

In § 3 Abs. 1 Nr. 2 wird die Angabe "126,425 MHz" durch die Angabe "126,175 MHz" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 3. Juni 2005
Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 157/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertachtundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9491, am 23. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 3. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 23. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertachtundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)

Vom 3. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertachtundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart) vom 20. Mai 1996 (BAnz. S. 6475, NfL I-141/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 17. Januar 2005 (BAnz. S. 1961, NfL I-46/05), wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 5 und 6 werden aufgehoben, und die Nummern 7 und 8 werden in die Nummern 5 und 6 umbenannt.

b) In Nummer 6 wird die Angabe "Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 7" durch die Angabe "Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 3. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 158/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zehnten Verordnung zur Änderung der Hundertsechsundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Siegerland)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9617, am 24. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 7. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 24. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zehnte Verordnung zur Änderung der Hundertsechsundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Siegerland)

Vom 7. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsechsundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Siegerland) vom 10. September 1999 (BAnz. S. 16 650, NfL I-308/99), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. März 2005 (BAnz. S. 4693, NfL I-84/05), wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 Spalte 2 wird die Angabe "112" durch die Angabe "110" ersetzt.

b) In Absatz 4 wird im Sektor 360° - 170° die Angabe "3500" durch die Angabe "3600" ersetzt.

c) Die Absätze 5 und 6 werden wie folgt gefasst:

"(5) Das Instrumentenanflugverfahren beginnt an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Es wird nachstehend festgelegt:

ILS - Anflug zur Landebahn 31, ausgehend von Siegerland NDB (SIL)

Abflug von SIL (IAF) auf Kurs 119° (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. 110° (für Luftfahrzeuge der Kategorie C); bei 14,1 DME SLD Rechtskurve und ILS-Landekurs 308° in 6000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM in 3230 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei BEDSI (13,1 DME SLD) beginnen (FAF). 7,0 DME SLD nicht unter 4050 und 4,4 DME SLD nicht unter 3230 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,0 DME SLD

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C*
Betriebsstufe I	2151 (223)	2161 (233)	2171 (243)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	2400 (470)		

* nur nach vorheriger Genehmigung

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Auf Kurs 308° SIL bis 3,0 DME SLD; Rechtskurve, Flug bis SIL mit Steigflug auf 6000.

(6) Platzrundenanflüge zur Landebahn 13
Platzrundenanflüge zur Landebahn 13 sind nur nordöstlich des Verkehrsflughafens Siegerland durchzuführen. Hierfür werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C*
2360	2460	2560

* nur nach vorheriger Genehmigung"

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 7. Juli 2005 in Kraft.

Langen, 7. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 159/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9617, am 24. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 8. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 24. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)

Vom 8. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertsiebte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4458; NfL I-105/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. März 2005 (BAnz. S. 4981, NfL I-100/05), wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In den Nummern 1 bis 14 wird die Angabe "Anflug ohne Gleitwegführung:" durch die Angabe "Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME):" ersetzt.

b) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 L" durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: 1,3 DME TGL" ersetzt.

bb) In der Tabelle der Hindernisfreihöhen wird die Luftfahrzeugkategorie DL für die Betriebsstufe III a/b zugelassen.

c) In Nummer 4 wird die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 R" durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: 1,1 DME TGL" ersetzt.

d) In Nummer 7 wird die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 R" durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: 1,3 DME TGL" ersetzt.

e) In Nummer 11 wird die Angabe "Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 L" durch die Angabe "Fehlanflugpunkt: 1,2 DME TGL" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 8. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 160/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Fünften Verordnung zur Änderung der Zweihundertzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9491, am 23. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 3. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 23. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Fünfte Verordnung zur Änderung der Zweihundertzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz)

Vom 3. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz) vom 22. März 2002 (BAnz. S. 8089, NfL I-159/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. Mai 2005 (BAnz. S. 8633, NfL I-141/05), wird wie folgt geändert:

In § 3 Abs. 1 Nr. 2 wird die Angabe "132,700 MHz" durch die Angabe "126,425 MHz" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 3. Juni 2005
Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 161/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 7. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dritten Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9427, am 22. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 1. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 22. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Dritte Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover)

Vom 1. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertsiebzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover) vom 1. August 2003 (BAnz. S. 19 422, NfL I-232/03), zuletzt geändert durch Verordnung vom 9. Dezember 2004 (BAnz. S. 24 645, NfL I-22/05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In den Nummern 1 bis 8 wird die Angabe "Anflug ohne Gleitwegführung" jeweils durch die Angabe "Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)" ersetzt.

b) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	322 (143)	332 (153)	368 (189)	378 (199)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	620 (440)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

c) In Nummer 11 wird die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 44" durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 50" ersetzt.

2. § 3 wird wie folgt geändert.

a) In Absatz 1 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

ROBEG 09 A	ROBEG - DV430 [K220; L] - DV432 [R] - DV460 [R] - DV462 [R] - PIXEL [A3000; K170+; L] (FAF) - Endanflug 09 R [ILS; LOC-DME; NDB-DME; RNAV (GPS)]
ROBEG 09 B *)	ROBEG - DV430 [K220; L] - DV441 [R] - DV450 [R] - DV462 [R] - PIXEL [A3000; K170+; L] (FAF) - Endanflug 09 R [ILS; LOC-DME; NDB-DME; RNAV (GPS)]
CEL 09 A	CEL - DV410 [K220; R] - DV414 [L] - DV460 [L] - DV462 [L] - DESIM [A3000; K170+; R] (FAF) - Endanflug 09 L [ILS; LOC-DME; RNAV (GPS)]
CEL 09 B *)	CEL - DV410 [K220; R] - DV421 [L] - DV450 [L] - DV462 [L] - DESIM [A3000; K170+; R] (FAF) - Endanflug 09 L [ILS; LOC-DME; RNAV (GPS)]
NIE 09 A	NIE - DV400 [R] - DV410 [K220; R] - DV414 [L] - DV460 [L] - DV462 [L] - DESIM [A3000; K170+; R] (FAF) - Endanflug 09 L [ILS; LOC-DME; RNAV (GPS)]
NIE 09 B *)	NIE - DV400 [R] - DV410 [K220; R] - DV421 [L] - DV450 [L] - DV462 [L] - DESIM [A3000; K170+; R] (FAF) – Endanflug 09 L [ILS; LOC-DME; RNAV (GPS)]
DLE 27 A	DLE - DV530 [K220; R] - DV533 [L] - DV560 [L] - DV562 [L] - ODINI [A3000; K170+; R] (FAF) - Endanflug 27 L [ILS; LOC-DME; RNAV (GPS)]
DLE 27 B *)	DLE - DV530 [K220; R] - DV541 [L] - DV550 [L] - DV562 [L] - ODINI [A3000; K170+; R] (FAF) - Endanflug 27 L [ILS; LOC-DME; RNAV (GPS)]
CEL 27 A	CEL - DV500 [L] - DV501 [L] - DV502 [K220; L] - DV514 [R] - DV560 [R] - DV562 [R] - XAVER [A3000; K170+; L] (FAF) - Endanflug 27 R [ILS; LOC-DME; NDB-DME; RNAV (GPS)]
CEL 27 B *)	CEL - DV500 [L] - DV501 [L] - DV502 [K220; L] - DV521 [R] - DV550 [R] - DV562 [R] - XAVER [A3000; K170+; L] (FAF) - Endanflug 27 R [ILS; LOC-DME; NDB-DME; RNAV (GPS)]
NIE 27 A	NIE - DV410 [K220; L] - DV514 [R] - DV560 [R] - DV562 [R] - XAVER [A3000; K170+; L] (FAF) - Endanflug 27 R [ILS; LOC-DME; NDB-DME; RNAV (GPS)]
NIE 27 B *)	NIE - DV410 [K220; L] - DV521 [R] - DV550 [R] - DV562 [R] - XAVER [A3000; K170+; L] (FAF) - Endanflug 27 R [ILS; LOC-DME; NDB-DME; RNAV (GPS)]

*) gilt nur bei Ausfall der Funkverbindung oder wird von ATC zugewiesen

b) In Absatz 5 Nr. 1.1 und 1.2 wird die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 53" jeweils durch die Angabe "Schwellenüberflughöhe: 50" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 1. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 162/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen im Zusammenhang mit einem Atmosphärenforschungsprojekt bei Hohenpeißenberg

vom 01. Juli 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBI, I S. 2304) wird im Fluginformationsgebiet München folgendes Gebiet mit Flugbeschränkungen vorübergehend festgelegt:

1. Seitliche Begrenzung

Kreis mit einem Radius vom 2 NM um 47 47 11 N 011 00 22 O.

2. Vertikale Begrenzung

Grund bis 7.000 Fuß über NN.

3. Daten und Zeiten

Vom 15. August 2005, 00:00 UTC bis zum 16. September 2005, 22:00 UTC.

4. Art der Flugbeschränkungen

In dem beschriebenen Gebiet sind Flüge nach Sichtflugregeln nur nach Genehmigung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst) möglich. Anfragen zum Durchflug können über Sprechfunk gestellt werden.

5. Zuwiderhandlungen

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.

Bonn, 1. Juli 2005
LS16/60.05.04/3 M 05-II
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 163/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

vom 07. Juli 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBI, I S. 2304) wird im Fluginformationsgebiet Düsseldorf folgendes Gebiet mit Flugbeschränkungen vorübergehend festgelegt:

1. Seitliche Begrenzung

1.1 Gebiet "Marienfeld 1"

Kreis mit einem Radius von 10 NM um 50 53 12 N 006 44 42 O

1.2 Gebiet "Marienfeld 2"

Kreis mit einem Radius vom 30NM um 50 53 12 N 006 44 42 O Der Kreisbogen wird von Süden nach Norden wie folgt unterbrochen:
von 50 26 45 N 006 22 27 O entlang der deutsch-belgischen Grenze bis zu 50 30 06 N 006 14 36 O, von 50 31 53 N 006 11 28 O entlang der deutsch-belgischen und deutsch - niederländischen Grenze bis zu 50 59 07 N 005 58 08 O,
von 51 05 55 N 006 01 38 O entlang der deutsch-niederländischen Grenze bis zu 51 10 35 N 006 05 54 O.

2. Vertikale Begrenzung

Für beide Gebiete: Grund bis Flugfläche 100

3. Daten und Zeiten

Die Beschränkungen werden vom 18. August 2005 bis zum 21. August 2005 wirksam. Die täglichen Aktivierungszeiten werden von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH am Vortag per NOTAM bekanntgegeben.

4. Art der Flugbeschränkungen

4.1 im Gebiet "Marienfeld 1"

Flüge nach Sichtflugregeln sind untersagt.

4.2 im Gebiet "Marienfeld 2"

Flüge nach Sichtflugregeln sind untersagt. Sofern die Verkehrslage es zulässt, können Flüge nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

Sie bedürfen einer Freigabe seitens der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle. Freigaben können über Sprechfunk bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle Langen beantragt werden. Die Frequenzen werden durch NOTAM bekannt gegeben. Luftfahrzeuge, die eine Freigabe für einen Einflug in das Gebiet beantragen, müssen mit einem betriebsbereiten Transponder Mode A/C ausgerüstet sein.

Flüge der Polizeien sowie in ihrem Auftrag, Flüge der Streitkräfte sowie Flüge im Primärrettungseinsatz sind von den unter 4.1 und 4.2 aufgeführten Flugbeschränkungen ausgenommen.

5. Zuwiderhandlungen

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.

NfL I-133/05 wird hiermit aufgehoben.

Bonn, 7. Juli 2005
LS16/60.05.04/22 BL 05-IV
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . N i t s c h k e

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 164/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Aufhebung der Bekanntmachung über die Richtlinie für die Durchführung von Ambulanzflügen

Die Bekanntmachung über die Richtlinie für die Durchführung von Ambulanzflügen, **NfL II-71/76 und II-102/78**, wird mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

NfL NfL II-71/76 und II-102/78 werden hiermit aufgehoben.

Bonn, 15.6.2005
LS 17/60.85.00
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . N o v a k

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 165/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Bekanntmachung über Ausnahmen von der Verpflichtung zur Übermittlung von Flugplänen

Vom 15. Juni 2005

Auf Grund des § 25 Abs. 1 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), die zuletzt durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBI. I S. 2304) geändert worden ist, macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bekannt:

Grenzüberschreitende Flüge, die am Tage nach Sichtflugregeln zwischen dem Flugplatz Aachen-Merzbrück einerseits und den belgischen Flugplätzen Liège, Spa und Elsenbom andererseits durchgeführt werden, sind von der Übermittlung eines Flugplanes nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 LuftVO befreit.

Die Ausnahmen hängen von der Einhaltung folgender Bedingungen ab:

1. Der Luftfahrzeugführer hat vor Beginn des Fluges den Luftaufsichtsstellen des Start-und Bestimmungsflugplatzes folgende Angaben zu machen:

a) Kennzeichen und Baumuster des Luftfahrzeuges,
b) Startflugplatz und voraussichtliche Startzeit,
c) Bestimmungsflugplatz und voraussichtliche Landezeit
d) Höchstflugdauer
e) Anzahl der Insassen
f) Name des Luftfahrzeugführers

2. Im Falle einer Ausweichlandung hat der Luftfahrzeugführer die Luftaufsichtsstelle des Bestimmungsflugplatzes umgehend in Kenntnis zu setzen.

Die deutschen und die belgischen Zollvorschriften bleiben unberührt.

3. Die Bekanntmachung wird am Tage nach ihrer Veröffentlichung wirksam. Gleichzeitig werden die Bekanntmachungen vom 22. Mai 1997 (NfL I-195/97) und 16. März 2000 (NfL I-104/00) aufgehoben.

NfL I-195/97 und I-104/00 werden hiermit aufgehoben.

Bonn, 15. Juni 2005
LS 16/60.01.31/4 N 05
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 166/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrsflughafen Westerland/Sylt

Die gemäß § 21 a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) am 30. November 1989 getroffene Regelung für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrsflughafen Westerland/Sylt (NfL I-13/90) wird wie folgt geändert:

I. Örtliche Flugbeschränkungen

1. In der Zeit von 12.00 bis 14.00 Uhr (11.00 bis 13.00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) Platzrundenflüge nur mit PPR.

Im Übrigen gilt die Regelung vom 30. November 1989 unverändert.

NfL I-13/90 wird hiermit geändert.

Kiel, 28. Juni 2005
LS 172-623.511.1-2-2
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Luftfahrtbehörde

i . A . H i l d e b r a n d t

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 167/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Änderung der Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld

Die Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 30.04.2004, in Kraft seit dem 01.05.2004, wird im Punkt 1.4.2 " Wachstums Incentive" geändert. Der dritte Anstrich dieses Punktes wird neu gefasst und lautet nunmehr:

>>> Als neue Destination gelten Verbindungen zu Städten, die vom Flughafensystem Berlin aus nicht direkt bedient wurden.

Diese Änderung der Entgeltregelung ersetzt die bisher enthaltene Formulierung und tritt am 01. 07.2005 in Kraft.

NfL I-158/04 wird hiermit geändert.

Potsdam, 29.6.2005
42-6441/01/03
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung

i . A . W u n d e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 168/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Änderung der Entgeltordnung für den Flughafen München

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Die Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen München
gültig ab 01. Oktober 2004 (NfL I-227/04),
wird mit Wirkung vom 01. Juli 2005
in Ziffer 2 und 4 wie folgt neu gefasst:

2 Passagierentgelte

2.1 Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt und zum lärmorientierten Grundentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemisst.

2.2 Das Passagierentgelt beträgt im

innerdeutschen Verkehr	für Zusteiger	€ 9,86
	für Transfer- und Transitfluggäste	€ 7,69
europäischen Verkehr (EU) inkl. der Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz)	für Zusteiger	€ 10,60
	für Transfer- und Transitfluggäste	€ 8,27
internationalen Verkehr (Non-EU)	für Zusteiger	€ 12,08
	für Transfer- und Transitfluggäste	€ 9,42

je Fluggast.

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

2.3 Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in München unterbrechen und am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen als sie angekommen sind. Abflugsort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transitfluggäste sind Passagiere, die bei Zwischenlandung in München mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen mit dem sie angekommen sind.

Die Ermittlung der Anzahl Transit- und Transferpassagiere erfolgt gemäß örtlich abgestimmtem Verfahren auf Basis der landenden Passagiere.

4 Sicherheitsentgelte

4.1 Zusätzlich zu den Lande- und Startentgelten, einschließlich der lärmorientierten Grundentgelte, und/oder den Passagierentgelten sind Sicherheitsentgelte zu entrichten.

4.2 Die Sicherheitsentgelte betragen ab 01. Juli 2005 bei

Passagierflügen	**0,67 € pro Passagier** (Passagiere ist die Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste)
Fracht-/Postflügen	**0,19 € pro Verkehrseinheit** (1 Verkehrseinheit entspricht 100 kg Fracht oder Post je bei Landung und bei Start)

Die NfL I - 227/04 wird mit Wirkung vom 01.07.2005 entsprechend geändert.
München, den 24. Juni 2005
8426-VII/7e-15584
Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Göttler

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 169/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertfünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9987, am 1. Juli 2005 verkündete Verordnung vom 10. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 1. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertfünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee)

Vom 10. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertfünfunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee) vom 21. Oktober 1993 (BAnz. S. 9967, NfL I-325/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Dezember 2004 (BAnz. 2005 S. 1, NfL I-19/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt RAMAR wie folgt gefasst:

"Meldepunkt RAMAR R 085 HAM / 26 DME HAM
53 42 39 N 10 56 20 O R 183 MIC / 10 DME LUD"

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 Spalte 2 der Tabelle wird die Angabe "346" durch die Angabe "345" ersetzt.

b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

"(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Lübeck DVOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 097 in 3000; bei 11,8 DME LUD Rechtskurve und ILS-Landekurs 251° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM in 1280 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,6 DME LUD (FAF) beginnen; 6,5 DME LUD nicht unter 2010 und 4,2 DME LUD nicht unter 1280 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,9 DME LUD

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	269 (222)	279 (232)	289 (242)	299 (252)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	480 (430)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME LUD, Rechtskurve, Flug bis LUB und Steigflug auf 4000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 345 LUB bis 11,0 DME LUD, Linkskurve, Flug bis LUB (IAF) fortsetzen.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Lübeck DVOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 227 in 3000; bei 11,6 DME LUD Linkskurve und ILS-Landekurs 071° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,5 DME LUD in 1380 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,6 DME LUD (FAF) beginnen; 6,5 DME LUD nicht unter 2020 und 4,5 DME LUD nicht unter 1380 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,0 DME LUD

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	231 (178)	241 (188)	256 (203)	266 (213)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	530 (480)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME LUD, Linkskurve, Flug bis LUB und Steigflug auf 4000.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 345 LUB bis 11,0 DME LUD, Rechtskurve, Flug bis LUB (IAF) fortsetzen.

3. NDB-DME (GPS)-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Lübeck DVOR (LUB)

Abflug von LUB (IAF) auf R 097 in 3000; bei 11,8 DME LUD / HL001 Rechtskurve und Endanflugkurs 251° in Richtung LYE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,6 DME LUD / HL002 (FAF) beginnen;
6,5 DME LUD nicht unter 2010 und 3,0 DME LUD nicht unter 900 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME LUD / RW25
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
430 (390)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME LUD / HL003, Rechtskurve, Flug bis LUB und Steigflug auf 4000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 345 LUB bis 11,0 DME LUD, Linkskurve, Flug bis LUB (IAF) fortsetzen.

4. NDB-DME (GPS)-Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Lübeck DVOR (LUB)

Abflug von LUB (IAF) auf R 227 in 3000; bei 11,6 DME LUD / HL004 Linkskurve und Endanflugkurs 071° in Richtung LYE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,6 DME LUD / HL005 (FAF) beginnen; 6,5 DME LUD nicht unter 2020 und 3,0 DME LUD nicht unter 900 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME LUD / RW07
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
440 (390)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME LUD / HL006, Linkskurve, Flug bis LUB und Steigflug auf 4000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 345 LUB bis 11,0 DME LUD, Rechtskurve, Flug bis LUB (IAF) fortsetzen."

3. § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

1. Bei Benutzung der Startrichtung 07:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
LÜBECK THREE JULIETT DEPARTURE (LUB 3J) Auf Kurs 071° LYE bis 3,5 DME LUD; Linkskurve, auf R 122 LUB bis LUB (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] – HL011 [L] – HL012 – LUB	5000		
RAMAR THREE JULIETT DEPARTURE (RAMAR 3J) Auf Kurs 071° LYE bis 5,3 DME LUD; Rechtskurve, auf R 183 MIC bis RAMAR (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] – HL013 [R] – HL014 – RAMAR	5000		
HAMBURG FOUR JULIETT DEPARTURE (HAM 4J) Auf Kurs 071° LYE bis 5,3 DME LUD; Rechtskurve, auf R 079 HAM bis HAM (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] – HL013 [R] – HL015 – HAM	5000	von 4,0 DME HAM bis HAM: 2000	

2. Bei Benutzung der Startrichtung 25:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
LÜBECK THREE KILO DEPARTURE (LUB 3K) Direktflug bis LYE; auf Kurs 251° LYE bis 3,5 DME LUD; Rechtskurve, auf R 209 LUB bis LUB (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] – HL021 [R] – HL022 – LUB	5000		
RAMAR THREE HOTEL DEPARTURE (RAMAR 3H) Direktflug bis LYE; auf Kurs 251° LYE bis 5,5 DME LUD; Linkskurve, auf R 085 HAM bis RAMAR (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] – HL023 [L] – HL024 – RAMAR	5000		
HAMBURG FOUR HOTEL DEPARTURE (HAM 4H) Direktflug bis LYE; auf Kurs 251° LYE bis 3,5 DME LUD; Linkskurve, auf R 067 HAM bis HAM (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A500+] – HL021 [L] – HAM	5000	von 4,0 DME HAM bis HAM: 2000	

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 7. Juli 2005 in Kraft.

Langen, 10. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 170/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Siebten Verordnung zur Änderung der Hundertsechsundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9988, am 1. Juli 2005 verkündete Verordnung vom 10. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 1. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Siebte Verordnung zur Änderung der Hundertsechsundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau)

Vom 10. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsechsundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau) vom 20. Januar 1997 (BAnz. S. 1266, NfL I-50/97), zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. Juli 2002 (BAnz. S. 16 610, NfL I-246/02), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

"(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen über dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Kiel NDB (KIL)
Abflug von KIL (IAF) auf Kurs 091°; bei 7,2 DME KHD Linkskurve und ILS-Landekurs 262° in 2000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (4,0 DME KHD) in 1310 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 6,2 DME KHD beginnen (FAF). 4,0 DME KHD nicht unter 1310 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,8 DME KHD

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B
Betriebsstufe I	296 (207)	306 (217)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	520 (430)	

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME KHD, Rechtskurve, Flug bis KIL mit Steigflug auf 2000.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von Kiel NDB (KIL)
Abflug von KIL (IAF) auf Kurs 279°; bei 7,1 DME KHD Linkskurve und ILS-Landekurs 085° in 2000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (4,0 DME KHD) in 1320 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 6,1 DME KHD beginnen (FAF). 4,0 DME KHD nicht unter 1320 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,9 DME KHD

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B
Betriebsstufe I	345 (246)	345 (246)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	520 (420)	

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME KHD; Linkskurve, Flug bis KIL mit Steigflug auf 2000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von KIL auf Kurs 085°; bei 3,0 DME KHD Rechtskurve, Flug bis KIL (IAF) fortsetzen.

Achtung: Für den Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Endanflug um 2,73° versetzt.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

3. NDB-DME (GPS) - Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Kiel NDB (KIL)

Abflug von KIL (IAF) auf Kurs 091°; bei 7,2 DME KHD / HK001 Linkskurve und Endanflugkurs 262° in Rich-tung auf KIL in 2000 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 6,2 DME KHD / HK002 beginnen (FAF); 3,0 DME KHD nicht unter 990 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,3 DME KHD / RW26
Schwellenüberflughöhe: 40
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B
510 (420)	

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME KHD / HK003; Rechtskurve, Flug bis KIL mit Steigflug auf 2000."

b) In Absatz 6 Tabelle der Hindernisfreihöhen wird die Angabe "650" durch die Angabe "560" ersetzt.

2. § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

1. Bei Benutzung der Startrichtung 08:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
EKERN THREE LIMA DEPARTURE (EKERN 3L) Auf Startbahnkurs bis 3,0 DME KHD; Rechtskurve, auf Kurs 295° KIL bis KIL (Δ); auf Kurs 310° KIL bis EKERN (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A500+] - HK100 [R] - HK102 - KIL [R] - EKERN	4000		
LÜBECK THREE ECHO DEPARTURE (LUB 3E) Auf Startbahnkurs bis 3,0 DME KHD; Rechtskurve, auf R 002 HAM bis 36,0 DME HAM; Linkskurve, auf R 323 LUB bis LUB (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A500+] - HK101 [R] - HK103 [L] - LUB	4000	von 25,0 DME KHD bis LUB: 4000	Für Flüge, die über P 605 geplant sind, ist P 605 wie folgt zu erfliegen: Auf R 323 LUB bis zum Durchfliegen von R 043 HAM, Linkskurve, auf P 605 bis TOSPA.
HAMBURG FOUR LIMA DEPARTURE (HAM 4L) Auf Startbahnkurs bis 3,0 DME KHD; Rechtskurve, auf R 002 HAM bis HAM (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A500+] - HK101 [R] - HAM	4000	von 17,0 DME HAM bis HAM: 4000	
RENSU FOUR LIMA DEPARTURE (RENSU 4L) Auf Startbahnkurs bis 3,0 DME KHD; Rechtskurve, auf R 002 HAM bis 36,0 DME HAM; Rechtskurve, auf R 264 MIC bis RENSU (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A500+] - HK101 [R] - HK104 [R] - RENSU	4000		

2. Bei Benutzung der Startrichtung 26:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
EKERN THREE NOVEMBER DEPARTURE (EKERN 3N) Direktflug bis KIL (Δ); auf Kurs 262° KIL bis 3,0 DME KHD; Rechtskurve, auf Kurs 329° bis zum Erfliegen von Kurs 310° KIL; auf Kurs 310° KIL bis EKERN (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A500+] - HK200 [R] - HK206 [L] - EKERN	4000		
LÜBECK THREE NOVEMBER DEPARTURE (LUB 3N) Direktflug bis KIL (Δ); auf Kurs 262° KIL bis 5,0 DME KHD oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 314 LUB bis LUB (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A500+] - HK201 [L] - HK204 - LUB	4000	von 25,0 DME KHD bis LUB: 4000	Für Flüge, die über P 605 geplant sind, ist P 605 wie folgt zu erfliegen: Auf R 314 LUB bis zum Durchfliegen von R 043 HAM, Linkskurve, auf P 605 bis TOSPA.
HAMBURG FOUR NOVEMBER DEPARTURE (HAM 4N) Direktflug bis KIL (Δ); auf Kurs 262° KIL bis 5,0 DME KHD oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 348 HAM bis HAM (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A500+] - HK203 [L] - HAM	4000	von 17,0 DME HAM bis HAM: 4000	
RENSU FOUR QUEBEC DEPARTURE (RENSU 4Q) Direktflug bis KIL (Δ); auf Kurs 262° bis 5,0 DME KHD oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 210° bis zum Erfliegen von Kurs 235° KIL; auf Kurs 235° KIL bis RENSU (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A500+] - HK202 [L] - HK205 [R] - RENSU	4000		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 7. Juli 2005 in Kraft.

Langen, 10. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 171/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zwölften Verordnung zur Änderung der Hundertzweiundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 9988, am 1. Juli 2005 verkündete Verordnung vom 10. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 1. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Hundertzweiundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück)

Vom 10. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertzweiundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück) vom 2. Juni 1997 (BAnz. S. 7633 , NfL I-209/97)), zuletzt geändert durch Verordnung vom 3. Februar 2005 (BAnz. S. 2661, NfL I-65/05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	298 (139)	308 (149)	318 (159)	328 (169)
Betriebsstufe II	210 (51)	226 (67)	239 (80)	252 (93)
Betriebsstufe III a	genehmigt			
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	600 (440)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

b) In Nummer 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	335 (179)	345 (189)	355 (199)	365 (209)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	600 (440)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

c) Die Nummern 5 bis 8 werden wie folgt gefasst:

"5. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Hamm DVOR/DME (HMM)

Abflug von HMM (IAF) auf R 033 in 5000; bei 15,0 DME HMM Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 21,5 DME HMM Linkskurve und Endanflugkurs 251° in Richtung MYN in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei IBATO (9,1 DME MOD) beginnen (FAF); MYN (4,4 DME MOD) nicht unter 1490 und 2,3 DME MOD nicht unter 850 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME MOD
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
560 (400)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 5,2 DME MOD; Linkskurve, Flug bis HMM mit Steigflug auf 5000.

6. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Osnabrück DVOR (OSN)

Abflug von OSN (IAF) auf R 268 in 5000; bei 18,0 DME MOD Sinkflug auf 3000 beginnen; auf R 268 OSN Endanflugkurs 251° in Richtung MYN in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei IBATO (9,1 DME MOD) beginnen (FAF); MYN (4,4 DME MOD) nicht unter 1490 und 2,3 DME MOD nicht unter 850 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME MOD
Schwellenüberflughöhe: 50

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

7. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Hamm DVOR/DME (HMM)

Abflug von HMM (IAF) auf R 314 in 5000; bei 10,0 DME HMM Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 15,5 DME HMM Rechtskurve und Endanflugkurs 071° in Richtung MST in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei
KEMOT (9,5 DME MOD) beginnen (FAF); MST (4,6 DME MOD) nicht unter 1450 und 2,7 DME MOD nicht unter 850 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,7 DME MOD
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
520 (360)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 4,4 DME MOD (MYN); Rechtskurve, Flug in Richtung HMM und Steigflug auf 4000, bei 7,0 DME HMM Steigflug auf 5000 und Flug bis HMM fortsetzen.

8. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Osnabrück DVOR (OSN)

Abflug von OSN (IAF) auf R 252 in 5000; beim Durchfliegen von R 359 HMM Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 11,0 DME MOD Rechtskurve und Endanflugkurs 071° in Richtung auf MST in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug
(5,2 %) bei KEMOT (9,5 DME MOD) beginnen (FAF); MST (4,6 DME MOD) nicht unter 1450 und 2,7 DME MOD nicht unter 850 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,7 DME MOD
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 7
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 7"

2. § 3 Abs. 4 wird wie folgt gefasst:

"(4) RNAV (GPS) Anflugverfahren

1. Die RNAV (GPS) - Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 1 genannten Anfangsanflugwegpunkten. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Osnabrück DVOR (OSN)

Abflug von OSN (IAF) auf Kurs 266° in 5000; nach 4,5 NM Sinkflug auf 3000 beginnen; DG016 (IF) nicht unter 3000 passsieren; IBATO (FAF) mit Linkskurve in 3000 passieren, Endanflugkurs 251° erfliegen und Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) beginnen. 4,0 NM vor RW25 nicht unter 1490 und 2,0 NM vor RW25 nicht unter 850 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW25
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
560 (400)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 251° bis DG017, Linkskurve, Flug über DG020 auf Kurs 152° bis HMM mit Steigflug auf 5000.
DG017 [L] - DG020 - HMM [A5000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 5,2 DME MOD, Linkskurve, Flug bis HMM mit Steigflug auf 5000.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von OLBUS

Abflug von OLBUS (IAF) auf Kurs 348°; DG014 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 5000 passieren und Kurs 356° erfliegen; DG016 (IF) mit Linkskurve nicht unter 3000 passieren und Kurs 266° erfliegen; IBATO (FAF) mit Linkskurve in 3000 passieren, Endanflugkurs 251° erfliegen und Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) beginnen. 4,0 NM vor RW25 nicht unter 1490 und 2,0 NM vor RW25 nicht unter 850 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW25
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

1.3 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Hamm DVOR/DME (HMM)

Abflug von HMM (IAF) auf Kurs 039°; DG014 (TF) mit Linkskurve nicht unter 5000 passieren und Kurs 356° erfliegen; DG016 (IF) mit Linkskurve nicht unter 3000 passieren und Kurs 266° erfliegen; IBATO (FAF) mit Linkskurve in 3000 passieren, Endanflugkurs 251° erfliegen und Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) beginnen. 4,0 NM vor RW25 nicht unter 1490 und 2,0 NM vor RW25 nicht unter 850 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW25
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

1.4 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Osnabrück DVOR (OSN)

Abflug von OSN (IAF) auf Kurs 243°; DG010 (TF) mit Rechtskurve passieren und Kurs 251° erfliegen; DG011 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 5000 passieren und Kurs 341° erfliegen; DG012 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 071° in 3000 erfliegen. Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei KEMOT (FAF) beginnen. 5,0 NM vor RW07 nicht unter 1800 und 2,0 NM vor RW07 nicht unter 850 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW07
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
520 (360)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 071° bis DG013, Rechtskurve, Flug über DG040 auf Kurs 200° in Richtung HMM mit Steigflug auf 4000; bei DG041 Steigflug auf 5000 beginnen, Flug bis HMM.
DG013 [R] - DG040 - DG041 [A5000] - HMM [A5000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 4,4 DME MOD, Rechtskurve, Flug in Richtung HMM mit Steigflug auf 4000; bei 7,0 DME HMM Steigflug auf 5000 beginnen, Flug bis HMM.

1.5 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von OLBUS

Abflug von OLBUS (IAF) auf Kurs 289°; DG011 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 5000 passieren und Kurs 341° erfliegen; DG012 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 071° in 3000 erfliegen. Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei KEMOT (FAF)

beginnen. 5,0 NM vor RW07 nicht unter 1800 und 2,0 NM vor RW07 nicht unter 850
überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW07
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.4

1.6 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Hamm DVOR/DME (HMM)

Abflug von HMM (IAF) auf Kurs 303°; DG011 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 5000 passieren und Kurs 341° erfliegen; DG012 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 071° in 3000 erfliegen. Sinkflug (3,00° bzw.
5,2 %) bei KEMOT (FAF) beginnen. 5,0 NM vor RW07 nicht unter 1800 und 2,0 NM vor RW07 nicht unter 850 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW07
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.4

2. Liste der Verfahrensfixe

2.1 RWY 25 von OSN

OSN (IAF)	N 52 12 00,49 O 008 17 07,87
DG016 (IF)	N 52 11 21,20 O 008 01 48,03
IBATO (FAF)	N 52 11 03,98 O 007 55 18,86
RW25 (MAPt)	N 52 08 14,16 O 007 41 50,12
DG017 (MATF)	N 52 06 26,16 O 007 33 20,46
DG020 (MATF)	N 52 03 50,05 O 007 31 41,72
HMM (MAHF)	N 51 51 24,72 O 007 42 29,87

2.2 RWY 25 von OLBUS

OLBUS (IAF)	N 51 49 25,00 O 008 08 06,45
DG014 (TF)	N 52 06 20,95 O 008 02 22,77
DG016 (IF)	N 52 11 21,20 O 008 01 48,03
IBATO (FAF)	N 52 11 03,98 O 007 55 18,86
RW25 (MAPt)	N 52 08 14,16 O 007 41 50,12
DG017 (MATF)	N 52 06 26,16 O 007 33 20,46
DG020 (MATF)	N 52 03 50,05 O 007 31 41,72
HMM (MAHF)	N 51 51 24,72 O 007 42 29,87

2.3 RWY 25 von HMM

HMM (IAF)	N 51 51 24,72 O 007 42 29,87
DG014 (TF)	N 52 06 20,95 O 008 02 22,77
DG016 (IF)	N 52 11 21,20 O 008 01 48,03
IBATO (FAF)	N 52 11 03,98 O 007 55 18,86
RW25 (MAPt)	N 52 08 14,16 O 007 41 50,12
DG017 (MATF)	N 52 06 26,16 O 007 33 20,46
DG020 (MATF)	N 52 03 50,05 O 007 31 41,72
HMM (MAHF)	N 51 51 24,72 O 007 42 29,87

2.4 RWY 07 von OSN

OSN (IAF)	N 52 12 00,49 O 008 17 07,87
DG010 (TF)	N 52 07 12,67 O 008 02 07,64
DG011 (TF)	N 51 58 59,84 O 007 23 16,75
DG012 (IF)	N 52 03 42,95 O 007 20 36,93
KEMOT (FAF)	N 52 05 01,74 O 007 26 44,50
RW07 (MAPt)	N 52 07 53,47 O 007 40 12,18
DG013 (MATF)	N 52 09 33,58 O 007 47 59,98
DG040 (MATF)	N 52 07 20,29 O 007 51 40,63
DG041 (MATF)	N 51 57 59,98 O 007 46 16,84
HMM (MAHF)	N 51 51 24,72 O 007 42 29,87

2.5 RWY 07 von OLBUS

OLBUS (IAF)	N 51 49 25,00 O 008 08 06,45
DG011 (TF)	N 51 58 59,84 O 007 23 16,75
DG012 (IF)	N 52 03 42,95 O 007 20 36,93
KEMOT (FAF)	N 52 05 01,74 O 007 26 44,50
RW07 (MAPt)	N 52 07 53,47 O 007 40 12,18
DG013 (MATF)	N 52 09 33,58 O 007 47 59,98
DG040 (MATF)	N 52 07 20,29 O 007 51 40,63
DG041 (MATF)	N 51 57 59,98 O 007 46 16,84
HMM (MAHF)	N 51 51 24,72 O 007 42 29,87

2.6 RWY 07 von HMM

HMM (IAF)	N 51 51 24,72 O 007 42 29,87
DG011 (TF)	N 51 58 59,84 O 007 23 16,75
DG012 (IF)	N 52 03 42,95 O 007 20 36,93
KEMOT (FAF)	N 52 05 01,74 O 007 26 44,50
RW 07 (MAPt)	N 52 07 53,47 O 007 40 12,18
DG013 (MATF)	N 52 09 33,58 O 007 47 59,98
DG040 (MATF)	N 52 07 20,29 O 007 51 40,63
DG041 (MATF)	N 51 57 59,98 O 007 46 16,84
HMM (MAHF)	N 51 51 24,72 O 007 42 29,87"

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 7. Juli 2005 in Kraft.

Langen, 10. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 172/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Vorübergehende Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im gesamten Bundesgebiet

vom 04. Juli 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBI, I S. 2304) macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen folgendes bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 23. Mai 2003 (NfL I-159/03), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 07. Dezember 2004 (NfL I-7/05), wird in Teil II A vorübergehend wie folgt geändert:

1. In den nachstehenden Abschnitten wird die zeitliche Wirksamkeit der Gebiete mit Flugbeschränkungen während der unter 3. angegebenen Zeiten wie folgt geändert:

   Abschnitt ED-R 10 Sektor B (Todendorf-Putlos)

   Zeitliche Wirksamkeit:
   Dienstag, Donnerstag von 05:00 (04:00) bis 01:00 (00:00) Uhr UTC
   Mittwoch von 05:00 (04:00) bis 19:00 (18:00) Uhr UTC
   Freitag von 05:00 (04:00) bis 11:00 (10:00) Uhr UTC

2. In den nachstehenden Abschnitten werden die Obergrenzen der Gebiete mit Flugbeschränkungen während der unter 3. angegebenen Zeiten auf 56000 Fuß über NN angehoben:

   Abschnitt ED-R 10 Sektor B (Todendorf-Putlos)
   Abschnitt ED-R 11 Sektor A/B (Ostsee)

3. Zeitliche Wirksamkeit der Änderungen:

Vom 16. August bis zum 18. August 2005 täglich von 04:00 Uhr bis 15:00 Uhr UTC.
Am 19. August 2005 von 04:00 Uhr bis 10:00 Uhr UTC.

Bonn, 4. Juli 2005
LS16/60.05.04/4 A 05-II
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 173/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 21. Juli 2005

Vorübergehende Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gefahrengebieten

vom 07. Juli 2005

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gefahrengebieten vom 07. Dezember 1994 (NfL I-12/95), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 07. Februar 2001 (NfL I-63/01), wird in Teil II vorübergehend wie folgt geändert:

1. In dem nachstehenden Abschnitt wird die zeitliche Wirksamkeit der Gefahrengebiete während der unter 3. angegebenen Zeiten wie folgt geändert:

   Abschnitt ED-D 19 Sektor A/B (Todendorf-Putlos)
   Zeitliche Wirksamkeit:
   Montag - Freitag von 05:00 (04:00) bis 19:00 (18:00) Uhr UTC

2. In den nachstehenden Abschnitten werden die Obergrenzen der Gefahrengebiete während der unter Nr. 3. angegebenen Zeiten auf 56000 Fuß über NN angehoben:

   Abschnitt ED-D 19 Sektor A (Todendorf-Putlos)
   Abschnitt ED-D 28 (Ostsee)

3. Zeitliche Wirksamkeit der Änderungen:

Vom 16. August bis zum 18. August 2005 täglich von 04:00 Uhr bis 15:00 Uhr UTC.
Am 19. August 2005 von 04:00 Uhr bis 10:00 Uhr UTC.

Langen, 7. Juli 2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i . V . A n g e n e n d t i . V . M e v e n k a m p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 174/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Landeentgelte für den Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück

gültig ab 1. August 2005
gültig bis 31. Juli 2006

1. Grundsätze

Für jede Landung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Münster/Osnabrück ist ein Entgelt (Landeentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner des Landeentgeltes sind als Gesamtschuldner:

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
c) der Luftfahrzeughalter,
d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

Das Landeentgelt ist vor dem Start in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

Alle in der Entgeltordnung genannten Beträge in EUR sind Entgelte im Sinne § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Inkrafttreten

Die Entgeltordnung tritt ab 1. August 2005 in Kraft. Die Entgeltordnung vom 1. August 2004 verliert an diesem Tage ihre Gültigkeit.

2. Bemessungsgrundlage

Das Landeentgelt bemisst sich nach der in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabflugmasse (MTOM) des Luftfahrzeugs und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

3. Fixer Teil der Landeentgelte

Wird ein Luftfahrzeug mit einer geringeren MTOM operiert, so ist die MTOM nachzuweisen durch das "Airplane Flight Manual" (AFM) Basic Manual Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird die höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Eine Änderung der MTOM gemäß AFM wird nur anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist.

a) Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis 1.999 kg, die ausweislich eines Lärmzeugnisses nach NfL I - 134/99 oder eines entsprechenden Nachweises den erhöhten Schallschutzanforderungen gemäß der Verordnung vom 5. Januar 1999 entsprechen:

Für Luftfahrzeuge,	**die den erhöhten Schallschutzanforderungen nach NfL I-134/99 entsprechen**	**die einen Lärmschutznachweis vorweisen können, aber nicht dem NfL I-134/99 entsprechen**	**die keinen Lärmschutznachweis vorweisen können**
	EUR	**EUR**	**EUR**
bis 999 kg	5,44	8,15	10,88
ab 1.000 kg bis 1.199 kg	5,71	8,56	11,42
ab 1.200 kg bis 1.399 kg	10,93	16,41	21,86
ab 1.400 kg bis 1.999 kg	15,02	22,53	30,02

b) bei Motorflugzeugen mit einer Höchstabflugmasse ab 2.000 kg

Für Luftfahrzeuge			
mit Zulassung nach ICAO Annex 16			**ohne Zulassung nach ICAO Annex 16**
die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, entsprechen und in der Bonusliste enthalten sind	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, entsprechen und nicht in der Bonusliste enthalten sind	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2, entsprechen	
EUR je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse			
EUR	**EUR**	**EUR**	**EUR**
8,98	11,08	22,19	44,38

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Strahlturbinenluftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 und 3 bzw. Chapter 5, 6, 8, 10 oder den LSL Chapter II und III, V, VI, X, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden (NfL I - 134/99). Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der obengenannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Entgelte für Flugzeuge zur Eingruppierung in die Kategorie "Chapter 3" nach Grundlage der Kategorie "Chapter 2" und weiter auf der Grundlage "ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 oder LSL" berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Bonusliste des BMVBW (NfL I-83/03) für startende und landende Flugzeuge

Für den Abflug:
alle Baureihen/-muster mit einer MTOM* unter 25 t
Airbus 300
Airbus 310
Airbus 330
Airbus 340
Airbus A319/320/321
BAe 146/AVRO RJ-Baureihe
Boing 717
Boeing 727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken
Boeing 737 Typen 300 bis 800
Boeing 747-400
Boeing 757
Boeing 767
Boeing 777
Canadair RJ
Dash 8-400
Fokker 70/100
Gulfstream IV/V
Lockheed 1011
McDonnell Douglas DC 10
McDonnell Douglas DC 8-70 Baureihe
McDonnell Douglas MD11
McDonnell Douglas MD 90
Tupolew 204

*Maximum Take Off Mass

Für den Anflug:
alle Baureihen/-muster mit einer MTOM* unter 25 t
Airbus 300
Airbus 310
Airbus 330
Airbus 340
Airbus A319/320/321
BAe 146/AVRO RJ-Baureihe
Boing 717
Boeing 727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken
Boeing 737 Typen 300 bis 800
Boeing 747-400
Boeing 757
Boeing 767
Boeing 777
Canadair RJ
Dash 8-400
Fokker 70/100
Gulfstream IV/V
McDonnell Douglas DC 10-30
McDonnell Douglas DC 8-70-Baureihe
McDonnell Douglas MD 11
McDonnell Douglas MD 80-Baureihe
McDonnell Douglas MD 90
Tupolew 204

*Maximum Take Off Mass

4. Ermäßigungen (fixer Teil)

Die in Abs. a) und b) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse

- bis	3.000 kg	um 40 %,
- über	3.000 kg	um 55 %.

Es kann nur eine der genannten Ermäßigungen beansprucht werden. Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens:

mit erhöhtem Schallschutz	**5,44 EUR**
mit Schallschutz	**8,15 EUR**
ohne Lärmzeugnis	**10,88 EUR**

a) Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

b) Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

5. Variabler Teil der Landeentgelte

Der Teil des Landeentgeltes, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt,

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist, **4,90 EUR**,

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch

innerhalb der Grenzen der Europäischen Union, der Schweiz und der Staaten des EWR erfolgt ist,

5,39 EUR,

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie außerhalb der Grenzen der Europäischen Union, der Schweiz und der Staaten des EWR erfolgt ist,

5,65 EUR

je Fluggast.

b) Sicherheitsentgelt je Fluggast **0,69 EUR**

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen:

- Personal des Luftfahrzeughalters mit Flugschein, für den nicht mehr als 10 v.H. des Tarifflugpreises entrichtet wurde,

- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz.

6. Ankermastentgelte

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist ein Ankermastentgelt und ein Landeentgelt zu entrichten.

Das Ankermastentgelt wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig und beträgt:

- für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden **73,16 EUR**

- für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden **109,73 EUR**

- für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden **120,19 EUR**

Das Landeentgelt wird mit der Landung des Luftschiffes fällig und beträgt

- für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge **15,68 EUR**

- für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge **21,94 EUR**

- für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge **27,70 EUR**

Der Zeitraum, der für die Berechnung des Ankermastentgeltes maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit dem Abbau.

7. Abstellentgelte

a) Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf den Flughäfen einen Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
b) Die Höhe der Abstellentgelte wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessen.
c) Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Std. bei Motorflugzeugen mit einer Höchstabflugmasse

bis	999 kg	**2,15 EUR**
ab	1.000 kg bis 1.199 kg	**2,90 EUR**
ab	1.200 kg bis 1.399 kg	**3,47 EUR**
ab	1.400 kg bis 1.999 kg	**4,20 EUR**
ab	2.000 kg je angefangene 1.000 kg	**2,15 EUR**

d) Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.
e) Das Abstellentgelt ist vor dem Start in EURO (EUR) zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.
f) Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.
g) Für Segelflugzeuge werden Abstellentgelte nach besonderer Vereinbarung erhoben.

8. Sonderregelungen

a) Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.
b) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
c) Für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, ist kein Landeentgelt zu entrichten.
d) Für Segelflugzeuge werden Landeentgelte nach besonderer Vereinbarung erhoben.

NfL I - 162/04 wird hiermit aufgehoben.

Genehmigt:

Düsseldorf, 12.7.2005
II A 1-16-00/2 FMO
Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes
Nordrhein - Westfalen

i . A . S t e u b e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 175/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn

A. Landeentgelte

(1) Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen Köln/Bonn ein Entgelt (Landeentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

(2) Das Entgelt bemißt sich

a) unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW *).

Erfolgt die Landung oder der Start des Luftfahrzeuges in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr (Ortszeit) so werden unabhängig vom tatsächlichen Höchstabfluggewicht 12.000 Kg als Berechnungs-Untergrenze zugrunde gelegt (Fix-Entgelt).

Eine Reduzierung des Höchstabfluggewichtes gem. AFM wird nur anerkannt, sofern sie der FKB **) mindestens 4 Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode mitgeteilt wird. Als Nachweis ist ein entsprechendes Zertifikat des Luftfahrtbundesamtes oder einer anderen Zulassungsbehörde vorzulegen. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeuges ist der FKB unverzüglich mitzuteilen.
Erfolgt eine Landung tagsüber und der nachfolgende Start in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (Ortszeit), so findet für die Berechnung des Landeentgeltes fix der Nachtpreis Anwendung (erhöhter MTOW-Satz).

Nur-Frachter erhalten an den Tagen Montag bis Freitag, falls der Start **und** die Landung zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr (Ortszeit) stattfindet, eine Reduktion von 25% auf den Tagespreis -Landeentgelt fix.

*) Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlage wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtypes zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.
**) Flughafen Köln/Bonn GmbH

und

b) zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste (Passagierentgelt).

(3)
a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes wird unter Berücksichtigung der Bedingungen der ICAO Annex 16, Band 1 sowie des LSL (Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge, Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes vom 01.01.1991) ermittelt und beträgt:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

für Kleinflugzeuge bis 2,0 to. MTOW

	Für nicht-strahlturbinengetriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber Bei Flügen im innerdeutschen und im grenzüberschreitenden Verkehr			
Bis 1,2 t Höchstabfluggewicht		über 1,2 bis 2,0 t Höchstabfluggewicht		Bis 2,0 t
Die den Bedingungen Von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 6 (-4dB(A)**), Kap. 8, Kap. 10 bzw. den LSL, Kap. VI.2.4,Kap. VIII, Kap.X entsprechen*)	Die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 6 bzw. den LSL, Kap.VI.2.3 entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.6 (-4 dB(A)**), Kap.8, Kap. 10 bzw. den LSL Kap. VIII, Kap.X Entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 6 entsprechen*)	Ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band 1 oder den LSL
		je Vorgang		
13,05 €	26,10 €	23,55 €	47,10 €	76,00 €

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1; Kap. 6, 8, 10 oder LSL sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Kapitel 6, 8, 10 sowie LSL zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die Vorlage des entsprechenden Lärmzertifikates der Luftfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug zugelassen ist, durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte der Kategorie "ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band 1 oder LSL" berechnet.

**) Die Grenzwerte des ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden.

für Luftfahrzeuge über 2,0 to. MTOW

	Für strahlturbinengetriebene Luftfahrzeuge sowie Für nicht-strahlturbinengetriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber über 2 to. MTOW		
Bei Flügen	Mit Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1 (für strahlturbinengetriebene Luftfahrzeuge)		Ohne Zulassung nach
	Die den Bedingungen Von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 3 entSprechen*) **und** Die den Bedingungen Von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.3, Kap.5, Kap.6(-4dB(A)**), Kap.8, Kap.10 bzw den LSL Kap.III, Kap.V Kap. VI.2.4,Kap.VIII, Kap. X.2.4. entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.2 entSprechen*) **und** die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.6 bzw. den LSL Kap.VI2.3 X.2.3. entsprechen*)	ICAO Annex 16, Band 1 oder den LSL
	Wert je angef. to. MTOW nach linear-degressiven Entgeltlisten-Verfahren		

Im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr

Basiswert pro to. bei 400 to. MTOW

In Bonusliste enthalten Von 06.00 bis 22.00 h	5,57				
		Von 06.00 bis 22.00 h	19,35	Von 06.00 bis 22.00 h	29,55
In Bonusliste enthalten Von 22.00 bis 06.00 h	6,63				
Nicht in Bonusliste enthalten Von 06.00 bis 22.00 h	7,41	Von 22.00 bis 06.00 h	58,05	Von 22.00 bis 06.00 h	90,50
Nicht in Bonusliste enthalten Von 22.00 bis 06.00 h	10,50				

Degressionswert pro to. MTOW

In Bonusliste enthalten Von 06.00 bis 22.00 h	0,01095583				
		Von 06.00 bis 22.00 h	0,03584171	Von 06.00 bis 22.00 h	0,05449256
In Bonusliste enthalten Von 22.00 bis 06.00 h	0,01280794				
Nicht in Bonusliste enthalten Von 06.00 bis 22.00 h	0,01440181	Von 22.00 bis 06.00 h	0,10898512	Von 22.00 bis 06.00 h	0,16450584
Nicht in Bonusliste enthalten Von 22.00 bis 06.00 h	0,01980782				

Endpreisermittlung pro Luftfahrzeug / MTOW *)

(Basiswert + (Degressionswert * (400 – MTOW))) * MTOW

) € - Preis mit kaufmännischer Rundung. Bei AC über 400 to. wird nur der jeweilige Basissatz angewandt.

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 2 und Kapitel 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Kapitel 2 und Kapitel 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.
Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 6, 8, 10 oder den LSL sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Kapitel 6, 8, 10, sowie den LSL zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.
Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die Vorlage des entsprechenden Lärmzertifikates, der Luftfahrtbehörde des Staates in dem das Luftfahrzeug zugelassen ist, durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band 1, oder LSL" berechnet.

**) Die Grenzwerte des ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden.

Bonusliste in der jeweils gültigen Fassung gemäß BMV:

Derzeit alle Flugzeugtypen bis 25 to. MTOW sowie

A 300	B 727-100 (reengined mit	CRJ 700
A 310	3 Tay-Triebwerken)	F 100
A 318	B 747-400	F 70
A 319	B 737-300 bis -900	Gulfstream IV
A 320	B 767	DC 10-30 / MD 11
A 321	B 757	BAe 146/Avro RJ-Serie
A 330	B 777	DC 8-70
A 340	MD 90	Tu 204

Für Luftschiffe und Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen und Heißluftballonen ist ein Ankermastentgelt und ein Lande- oder Startentgelt zu entrichten.

>>> Luftschiffe

Das Ankermastentgelt wird für die Errichtung eines Ankermastes erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden :

- für Luftschiffe pauschal **130,00 EUR**

Der Berechnungszeitraum beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit seinem Abbau.

Das Landeentgelt (fix) bemißt sich nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes und errechnet sich gemäß Kapitel 3 / Bonusliste (Seite 3 und 4 Entgeltordnung) je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes.

>>> Heißluftballone

Für den Start eines Heißluftballons werden pauschal **11,00 EUR** berechnet.

b) Die in Absatz a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis 3.000 kg um **40 %**
über 3.000 kg um **55 %**

In der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr (Ortszeit) beträgt die ermäßigte Gebühr mindestens **13,05 EUR**.

c) Schulflüge im Sinne von Absatz b) sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrtschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrtscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

d) Einweisungsflüge im Sinne von Absatz b) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz einer gültigen Erlaubnis für Luftfahrzeugführer sein; der Einweisende muß sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

(4) Passagierentgelte

Der Teil der Landeentgelte, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Passagiere bemißt, beträgt

sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist

5,95 EUR

sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz **innerhalb** der Europäischen Union (ohne BR Deutschland) oder aus EWR-Ländern sowie der Schweiz erfolgt ist

7,00 EUR

sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz **außerhalb** der Europäischen Union oder aus EWR-Ländern sowie der Schweiz erfolgt ist

7,40 EUR

je Fluggast.

In der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

(5) Das Sicherheitsentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt ab dem 01.08.2005 **0,59 EUR** je Fluggast.

(6) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

(7) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßig Zielflughafen ist - kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

(8) Alle Entgelte sind vor dem Start in **EURO (EUR)** zu entrichten; in besonderen Fällen kann das Entgelt nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

(9) Alle Entgelte unterliegen dem Umsatzsteuergesetz gemäß § 10 Absatz I. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Befreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

B. Parkentgelte

(1) Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Parkgentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

(2) Die Höhe des Parkentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchst-Abfluggewicht des Luftfahrzeuges sowie einer Überschreitung der Durchschnittlichen Abfertigungsdauer (DUABF) bemessen.

(3) Das Parkentgelt beträgt bei einer Blockzeit, welche die durchschnittliche Abfertigungsdauer je LFZ-Kategorie überschreitet, je angefangene Stunde und je to. MTOW zu den aufgeführten Zeiten:

LFZ-Kategorie	DUABF
1 < 25 MTOW	01:00
2 < 100 MTOW	01:30
3 < 140 MTOW	02:00
4 < 200 MTOW	02:30
5 < 300 MTOW	03:00
6 >= 300 MTOW	04:00

Von 07:00 - 09:00 Uhr
Von 17:00 - 20:00 Uhr
Von 22:00 - 05:00 Uhr
0,33 EUR je angefangene Std. und MTOW

In der restlichen Zeit:
(*jeweils Ortszeit CGN*)
0,23 EUR je angefangene Std. und MTOW

Die Höchstbemessung für 24 Std. beträgt:
2,10 EUR je angefangene 24 Std. und MTOW

Entscheidend für die Berechnung der Peak oder Non-Peak Preise ist jeweils jede angefangene Parkstunde nach Überschreiten der DUABF.

(4) Nach Ablauf der Zeiten der gültigen Entgeltordnung (DUABF) ist der Flughafen berechtigt, dem abgestellten Fluggerät eine den Erfordernissen angemessene Position zuzuweisen. Folgt die Airline nicht der Aufforderung der FKB, so erhöht sich das Parkentgelt gemäß B. 3 auf das 3-fache.

(5) Das Parkentgelt ist vor dem Start in **EURO (EUR)** zu entrichten In besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

(6) Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

(7) Das Parkentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz l des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

C. Gültigkeit

Diese Entgeltordnung ist ab 1.8.2005 gültig.

Gleichzeitig verliert die Entgeltordnung vom 01.07.2004 (NfL I-131/04) ihre Gültigkeit.

NfL I-131/04 wird hiermit aufgehoben.

Düsseldorf, 12.7.2005
II A 1-16-00/2 CGN
Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

i . A . S t e u b e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 176/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel

1. Aviation

1.1. Start- und Landeentgelte

1.1.1. Für jede Landung bzw. alternativ jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Tegel ist ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.1.2. Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW). Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.
Eine Reduzierung dieses MTOW in den Zulassungsunterlagen findet bei der Entgeltberechnung nur ab Beginn der Flugplanperiode Berücksichtigung, zu der die Änderung wenigstens vier Monate zuvor mit der Vorlage der geänderten Unterlagen angekündigt wurde. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeuges ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

1.1.3. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt bei Luftfahrzeugen aller Antriebsarten je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes **2,00 EUR**

1.1.4. Pro Landung wird für Luftfahrzeuge über 2 t MTOW ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Zuordnung der Flugzeugtypen in Lärmklassen erfolgt auf der Basis der für das Jahr 2004 jeweilig gemessenen durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel am Flughafen Berlin-Tegel.

Lärmklasse 1	bis 70,9 dB (A)	**70,00 EUR**
Lärmklasse 2	von 71,0 bis 73,9 dB (A)	**84,00 EUR**
Lärmklasse 3	von 74,0 bis 76,9 dB (A)	**105,00 EUR**
Lärmklasse 4	von 77,0 bis 79,9 dB (A)	**140,00 EUR**
Lärmklasse 5	von 80,0 bis 84,9 dB (A)	**420,00 EUR**
Lärmklasse 6	von 85,0 bis 89,9 dB (A)	**840,00 EUR**
Lärmklasse 7	ab 90,0 dB (A)	**1.680,00 EUR**

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis repräsentative Messergebnisse für den Flughafen Berlin-Tegel vorliegen.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Gr. 1 bis 70,9 dB (A)	Gr. 2 71,0 bis 73,9 dB (A)	Gr. 3 74,0 bis 76,9 dB (A)	Gr. 4 77,0 bis 79,9 dB (A)	Gr. 5 80,0 bis 84,9 dB (A)	Gr. 6 85,0 bis 89,9 dB (A)	Gr. 7 ab 90,0 dB (A)
70,00 €	**84,00 €**	**105,00 €**	**140,00 €**	**420,00 €**	**840,00 €**	**1.680,00 €**
Luftfahrzeuge bis 5,7 t	ARJ70	A318	A3004	AN12	B7271	Non-Annex
	BA14F	A319	A3006	B7272	B7472	Chp.2
	BA461	A3202	A300F	B7372	BA115	
Hubschrauber	BD700	A3211	A3102	B7474	TU134	
	BE350	A3212	A3103	B747L		
	BR115	ARJ85	A3201	B7673		AN124
	CL100	ATR42	A3302	C17A		
BAE31	CL200	ATR72	A3303	DC930		
BE400	CL600	B7376	A3402	GULF2		
CL601	CL604	B7377	A3403	IL62		
CN500	CL700	B7378	AN26	L1011		
CN550	CN560	B7379	B7373	MD11		
CN750	CN56X	B737W	B7374	MD80		
DO281	D2000	B73BJ	B7375	MD81		
SF200	DHC84	B7572	B7573	MD82		
SWM	EMB13	B7672	B757F	MD83		
	EMB14	BA462	B7772	MD87		
	EMB17	BA463	C130	MD88		
	FK70	CN551	DA50	TU5M		
	GULF3	CN650	GALX	YK42		
	GULF4	DA100	HS125			
	GULF5	DA20	YK40			
	J328	DA900				
	LR31	DHC83				
	LR35	DO328				
	LR45	FK100				
	LR55	FK27				
	LR60	FK50				
	MD90	FK60				
	SF340	RJ100				
		TAC16				

1.1.5. Auf die unter 1.1.4. genannten Entgelte wird ein Zuschlag erhoben

von 22.00 bis 22.59 Uhr Ortszeit	in Höhe von	**20 %**
von 23.00 bis 23.59 Uhr Ortszeit	in Höhe von	**100 %**
von 00.00 bis 05.59 Uhr Ortszeit	in Höhe von	**250 %**

1.1.6. Mindesttonnage

Bei der Berechnung des nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessenen Landeentgeltes werden für den Flughafen Tegel **6 t** als Untergrenze zugrunde gelegt.

1.1.7. Touch and Go

Das nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

1.1.8. Entgeltermäßigung

Die unter 1.1.3. genannten Entgelte ermäßigen sich auf dem Flughafen Tegel bei

Schul- und Einweisungsflügen	**um 50 %**
Hubschrauberflügen	**um 15 %**.

Es kann nur eine der genannten Ermäßigungen beansprucht werden.
Das ermäßigte Entgelt darf das sich aus Ziffer 1.1.6. ergebende Mindestentgelt nicht unterschreiten.

1.1.8.1. Schulflüge

Schulflüge im Sinne von Nr. 1.1.8. sind Flüge, bei denen ein zivi-

ler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind. Der Nachweis ist durch den Kunden zu erbringen.

1.1.8.2. Einweisungsflüge

Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 1.1.8. sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

1.1.9. Entgelte für Luftschiffe und Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen und Heißluftballonen sind nur ein Ankermastentgelt und das Landeentgelt bzw. ein Startentgelt zu entrichten.

1.1.9.1. Luftschiffe

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen wird für die Erlaubnis der Errichtung eines Ankermastes ein Ankermastentgelt erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden **150,00 EUR**.

Der Zeitraum, der für die Berechnung des Ankermastentgeltes maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit seinem Abbau.

Zusätzlich ist ein nach dem Normalauftrieb des Luftschiffes bemessenes Landeentgelt zu entrichten. Es beträgt je angefangene **t** des Normalauftriebes **6,00 EUR**.

1.1.9.2. Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Heißluftballonen ist ein Entgelt von **17,50 EUR** je Start zu entrichten.

1.2. Passagierentgelte

1.2.1. Zusätzlich zum Landeentgelt ist im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr* ein Passagierentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord befindlichen Fluggäste und dem nachfolgenden Landeort des Luftfahrzeuges.

***)** Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftverkehrsgesellschaften für eigene Zwecke.

Das Entgelt beträgt je Zusteiger:

innerhalb der Bundesrepublik Deutschland **11,75 EUR**

außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens* **13,85 EUR**

außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie außerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens* **14,10 EUR**

für nachgewiesene Transitfluggäste zu allen Flugzielen **9,40 EUR**

***)** Belgien; Dänemark; Finnland; Frankreich; Griechenland; Island; Italien; Luxemburg; Niederlande; Norwegen; Österreich; Portugal; Schweden; Spanien - Stand März 2005

Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Nr.1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

Flüge im Schengen Verkehr im Sinne von 1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb Schengen erfolgt ist.
Flüge im Non - Schengen Verkehr im Sinne von 1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und außerhalb Schengen erfolgt ist.

1.2.2. In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.
Fluggäste sind auch Mitarbeiter - mit Ausnahme der diensthabenden Crew - der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

1.3. Positions- und Abstellentgelt

Für die Nutzung von Positionen und Flächen des Vorfeldes durch Luftfahrzeuge ist generell ein Positionsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.3.1. Positionsentgelt

Die Höhe des Positionsentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges und der Dauer der Inanspruchnahme der Position bzw. Fläche.
Das Positionsentgelt wird je nach Inanspruchnahme gestaffelt je angefangene Tonne und angefangene 10 Minuten berechnet.

Brückenposition

bis 40 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,40 EUR**
bis 90 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,44 EUR**
bis 120 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,48 EUR**
bis 180 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,52 EUR**

Außenposition

bis 40 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,10 EUR**
bis 90 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,14 EUR**
bis 120 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,18 EUR**
bis 180 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,22 EUR**

Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage der Verweilzeit, die als Differenz zwischen on-block- und off-block-Zeit auf der Abfertigungsposition sowie des jeweiligen Luftfahrzeuges definiert wird.

Die maximale Berechnungszeit des Positionsentgeltes beträgt 3 Stunden, d.h. 18 Zeiteinheiten á 10 Minuten, Damit ist die Nutzung der Position sowie Fluggastbrücke zur Abfertigung bei Landung und Start abgegolten.

Das Positionsentgelt beträgt mindestens **20,00 EUR**.

1.3.2. Abstellentgelt

Für die Nutzung von Positionen des Vorfeldes und sonstiger Flächen zum Abstellen von Luftfahrzeugen ist ab Beginn der 4. Stunde - nach Ablauf der Berechnungszeit für das Positionsentgelt - ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Die Höhe des Abstellentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges (siehe Ziffer 1.1.) und der Dauer der Inanspruchnahme der Fläche.

Das Abstellentgelt beträgt **1,20 EUR** je angefangene Tonne und die ersten angefangenen 24 Stunden. Für jeden weiteren Tag beträgt das Abstellentgelt **2,00 EUR** je angefangene Tonne und angefangene 24 Stunden.

Es beträgt mindestens **8,00 EUR** je angefangene 24 Stunden.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die eine Dauer von mehreren aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

1.4. Notlandungen

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, keines der unter Ziffer 1 aufgeführten Entgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

1.5. Zentrale Infrastruktur

Für alle Luftfahrzeugbewegungen werden durch den Beauftragten des Flughafens Infrastruktureinrichtungen vorgehalten.
Für die Vorhaltung dieser Infrastruktur ist bei jeder Landung im gewerblichen Verkehr ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.5.1. Das Basisentgelt für Vorhaltung der Enteisungseinrichtungen beträgt je bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 10 t

MTOW bis 50 t **10,00 EUR**

MTOW über 50 t **30,00 EUR**

Für Landungen im nichtgewerblichen Luftverkehr wird dieses Entgelt nur bei tatsächlicher Inanspruchnahme, d.h. im Ereignisfall berechnet.

1.5.2. Für Landungen im gewerblichen Passagierverkehr wird bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 t ein Entgelt für die Vorhaltung der Frischwasser- und Fäkalienstation in Höhe von **1,12 EUR** berechnet.

2. Verkehrsfördernde Konditionen

Die BFG als Betreiberin des Flughafens Berlin-Tegel gewährt den Luftverkehrsgesellschaften zur Generierung eines nachhaltigen und dynamischen Wachstums des Luftverkehrs für den Betrieb am Flughafen Berlin-Tegel die im folgenden dargestellte Förderung:

2.1. Wachstums- und Destinations-Förderbetrag

Die verkehrsfördernden Konditionen dienen als Maßnahme zur Steigerung des Tonnage- und Passagieraufkommens am Flughafen Berlin-Tegel. Alle Fluggesellschaften können den Förderbetrag, der fair, transparent und diskriminierungsfrei gewährt wird, in Anspruch nehmen. Um langfristig und nachhaltig das Verbindungsangebot nach und von Berlin zu verbessern, gewährt die BFG Förderung

>>> für die Einrichtung einer Flugverbindung ab Berlin zu neuen Zielflughäfen (Märkten)
>>> für ein erhöhtes Tonnage- und Passagieraufkommen

Anspruchsberechtigt ist jede Fluggesellschaften inkl. Partner (gleiche Flugnummer), die als operating carrier ihre Flugverbindungen nachhaltig aufbaut. Die einzelnen Voraussetzungen der verkehrsfördernden Konditionen müssen erfüllt sein. Dazu haben die Fluggesellschaften der BFG in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

Verkehrsfördernde Konditionen werden nicht für Wachstum bei Passagieren und Tonnage sowie neue Destinationen gewährt, wenn die jeweilige verkehrsfördernde Kondition dadurch entsteht, dass ein Luftfahrtunternehmen im Wege des Code Sharings oder anderer Formen der Kooperation zwischen Luftfahrtunternehmen Strecken, Destinationen, Frequenzen, oder Flüge von einem anderen Unternehmen übernimmt.

a) Destinations-Förderbetrag

>>> Als neue Destination gelten angemessen regelmäßige Flugverbindungen (mindestens zweimal wöchentlich) zu Städten, die in den letzten 12 Monaten vor Inkrafttreten der jeweils aktuellen Entgeltordnung bis zur Aufnahme der jeweiligen Flugverbindung vom Flughafensystem Berlin aus nicht direkt bedient wurden.

>>> Der Destinations-Förderbetrag beträgt in der ersten Flugplanperiode 80%, in der zweiten Flugplanperiode 60%, in der dritten Flugplanperiode 40%, in der vierten Flugplanperiode 20 % und in der fünften Flugplanperiode 10% des Lande-grundtarifes (fixes und variables Entgelt, das Lärmgrundentgelt inkl. der Zuschläge bleibt bei der Berechnung des Förderbetrages ausgenommen) der entsprechenden Operation.

>>> Die Laufzeit für diese Förderung beträgt 5 Flugplanperioden.

>>> Die Leistungsabgeltung erfolgt jeweils nach Ende einer Flugplanperiode.

>>> Sollte die Luftverkehrsgesellschaft die Bedienung der neuen Strecke vor Ablauf von 5 Flugperioden einstellen, so ist die Förderung der BFG wie folgt zurückzuerstatten: für die erste Flugplanperiode 60%, für die zweite Flugplanperiode 40%, für die dritte Flugplanperiode 20%, für die vierte Flugplanperiode 10 % und für die fünfte Flugplanperiode 0% des Landegrundtarifes (fixes und variables Entgelt, das Lärmgrundentgelt inkl. der Zuschläge ist von Entgeltreduzierungen ausgenommen) der entsprechenden Strecke.

>>> Die BFG kann mit dem zu gewährenden Förderbetrag gegen fällige und unbestrittene Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen.

b) Wachstums-Förderbetrag

>>> Die BFG gewährt allen Fluggesellschaften inkl. Partner (gleiche Flugnummer) einen Wachstums-Förderbetrag für ein im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr (Kalenderjahr) erhöhtes Tonnage- und Passagieraufkommen je Flugbewegung für den Zeitraum von maximal 5 Flugplanperioden. Ein erhöhtes Tonnageaufkommen ist ein Zuwachs an MTOW im Vergleich zur Flugplanperiode des jeweiligen Vorjahres. Bei der Berechnung des Förderbetrages bleibt das Lärmgrundentgelt inkl. Zuschläge unberücksichtigt. Ein erhöhtes Passagieraufkommen ist ein Passagierwachstum im Vergleich zur Flugplanperiode des jeweiligen Vorjahres.

>>> Das in der 1. Flugplanperiode erreichte Verkehrswachstum wird entsprechend der Staffeln für 5 Flugplanperioden gefördert.

>>> Die Förderung in den folgenden Flugplanperioden nach Erreichen des Schwellwertes wird nur gewährt, wenn das Verkehrsaufkommen der Basisflugplanperiode nicht um mehr als 3 % unterschritten wird.

>>> In den folgenden Flugplanperioden wird das Verkehrsaufkommen mit dem bisher erreichten Basisaufkommen ver-

glichen. Bei weiterem Wachstum und Erreichen eines Schwellenwertes entsprechend der unten aufgeführten Staffeln wird dieses Aufkommen ebenfalls für 5 Flugplanperioden gefördert.

>>> Bei Fluggesellschaften, die ein Gesamtpassagieraufkommen von unter 250.000 Passagieren p.a. bzw. ein Gesamttonnageaufkommen von unter 175.000 t MTOW p.a. und mehr als 100 Flugbewegungen p.a. aufweisen und deren Wachstum unter dem Schwellwert der Klasse 1 liegt, wird das Wachstum prozentual bewertet, d.h. Wachstum

von	4 %	bis 7,9 %	entspricht der Klasse 1
von	8 %	bis 11,9 %	entspricht der Klasse 2
über 12 %			entspricht der Klasse 3

Die Gewährung des Förderbetrages erfolgt nach Ablauf der jeweiligen Flugplanperiode, erstmals nach Ablauf eines Kalenderjahrs. Die BFG kann mit dem zu gewähren den Förderbetrag gegen fällige und unbestrittene Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen.

Berechnung des Förderbetrages gemäss variablem Entgelt

Klasse	PAX-Wachstum p.a.	Förderung für 1. + 2. Flugplan-periode	Förderung für 3. + 4. Flugplan-periode	Förderung für 5. Flugplan-periode
1	25.000	4 %	2 %	0 %
2	50.000	6 %	4 %	2 %
3	75.000	9 %	6 %	3 %
4	100.000	12 %	8 %	4 %
5	250.000	16 %	10 %	6 %
6	500.000	20 %	13 %	7 %
7	750.000	25 %	15 %	8 %
8	1.000.000	30 %	20 %	10 %
9	1.500.000	40 %	25 %	12 %

Berechnung des Förderbetrages gemäss fixem Entgelt

Klasse	PAX-Wachstum p.a.	Förderung für 1. + 2. Flugplan-periode	Förderung für 3. + 4. Flugplan-periode	Förderung für 5. Flugplan-periode
1	20.000	4 %	2 %	0 %
2	35.000	6 %	4 %	2 %
3	50.000	9 %	6 %	3 %
4	75.000	12 %	8 %	4 %
5	175.000	16 %	10 %	6 %
6	350.000	20 %	13 %	7 %
7	500.000	25 %	15 %	8 %
8	750.000	30 %	20 %	10 %
9	1.000.000	40 %	25 %	12 %

2.2. Volumen-Förderbetrag

Zum Jahresabschluss wird das Tonnage- (MTOW) und das Passagieraufkommen je Flugbewegung des Kalenderjahres jeder Luftverkehrsgesellschaft inkl. Partner (gleiche Flugnummer) für den Flughafen Berlin-Tegel bewertet.

Wird ein Tonnageaufkommen über 175.000 t MTOW erreicht, wird ein Förderbetrag, der sich wie folgt gemäss dem fixen Entgelt errechnet, gewährt:

Tonnageaufkommen		**Rückerstattung**
mehr als	175.000 t MTOW p.a. in Höhe von	5 %
mehr als	350.000 t MTOW p.a. in Höhe von	10 %
mehr als	500.000 t MTOW p.a. in Höhe von	15 %
mehr als	1.000.000 t MTOW p.a. in Höhe von	20 %

Das Lärmgrundentgelt inkl. der Zuschläge zählt nicht zur Berechnung des Förderbetrages.

Wird ein Passagieraufkommen über 250.000 Passagieren erreicht, wird ein Förderbetrag, der sich wie folgt gemäss dem variablen Entgelt errechnet, gewährt:

Passagieraufkommen		**Rückerstattung**
mehr als	250.000 Passagiere p.a. in Höhe von	5 %
mehr als	500.000 Passagiere p.a. in Höhe von	10 %
mehr als	750.000 Passagiere p.a. in Höhe von	15 %
mehr als	1.500.000 Passagiere p.a. in Höhe von	20 %

Die Erfüllung der Voraussetzungen der verkehrsfördernden Konditionen wird für die jeweilige Fluggesellschaft entsprechend des Tonnage- (MTOW) und des Passagieraufkommens des Vorjahres jährlich festgestellt. Die Gewährung des Förderbetrages erfolgt zu Beginn des jeweiligen Folgejahres. Die BFG kann mit dem zu gewährenden Förderbetrag gegen fällige und unbestrittene Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen.

3. Inkrafttreten

Diese Regelung der Entgelte tritt am 01. Juli 2005 in Kraft.

Die Regelung der Entgelte mit Wirksamkeit ab 01. August 2003 wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Der Teil "Entgeltordnung für den Flughafen Berlin-Tegel" des NfL I-204/03 vom 07. August 2003 wird hiermit aufgehoben.

NfL I-204/03 wird hiermit aufgehoben.

Berlin, 30. Juni 2005
- VII G -
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

i . A . D r . R a u s c h - G a s t

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 177/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Flughafenbenutzungsordnung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel

Inhaltsverzeichnis

Teil I Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben
2. Örtliche Flugbeschränkungen
3. Wetterverhältnisse
4. Äußere Merkmale des Flughafens
5. Bewegungsflächen
6. Optische Bodenhilfen
7. Befeuerungseinrichtungen

Teil II Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1 Befugnis zum Starten und Landen
2.2 Start- und Landeeinrichtung
2.3 Rollen und Schleppen
2.4 Abfertigungsvorfeld
2.5 Bodenabfertigungsdienste
2.6 Abstellen und Unterstellen
2.7 Lärmschutz
2.8 Betriebsstoffversorgung
2.9 Instandhaltungsarbeiten, Waschen und Enteisen
2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze u. Eingänge
3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)
3.3 nicht allgemein zugängliche Anlagen
3.4 Mitführen von Tieren

4. Sonstige Betätigung

4.1 Gewerbliche Betätigung
4.2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften
4.3 Lagerung
4.4 Bauarbeiten

5. Sicherheitsbestimmungen

6. Fundsachen

7. Verunreinigungen, Abwässer

7.1 Verunreinigungen
7.2 Abwässer
7.3 Abfall
7.4 Luftverunreinigungen

8. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung, Erlaubnisse

9. Zustellungsbevollmächtigter

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

11. Änderungsvorbehalt

Anlage 1: Sicherheitsbestimmungen zu Teil II, Nr. 5

1. Umgang mit Kraftstoffen
2. Betrieb von Luftfahrzeugtriebwerken
3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer
4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren
5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten
6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen
7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

Anlage 2: Abfallbestimmungen zu Teil II, Nr. 7.3

1. Grundsätze
2. Abfallvermeidung
3. Abfälle, die durch den Flughafenunternehmer entsorgt werden
4. Benutzungsbedingungen für die durch den Flughafenunternehmer zu entsorgenden Abfälle
5. Abfälle, die von der Entsorgung durch den Flughafenunternehmer ausgeschlossen sind
6. Mitwirkungs- und Duldungspflichten

Anlage 3: Abwasserentsorgung/Gewässerschutz zu Teil II, Nr. 7

Anlage 4: Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste

Anlage 5: Beschreibung der "Zentralen Infrastruktureinrichtungen" zu Teil II, Nr. 2.5.3

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben

1.1 Bezeichnung: Flughafen Berlin-Tegel, ICAO-Abkürzung EDDT

1.2 Flughafenbezugspunkt (FBP)
Geographische Breite und Länge:
52 33 35 N 13 17 16 E (WGS 84)
Lage: siehe Flugplatzkarte ICAO

1.3 Entfernung und Richtung von der Stadt:
NW der Stadt Berlin (11 km vom Zentrum)

1.4 Flugplatzhöhe: 121 ft

1.5 Flugplatzbezugstemperatur:
23,4 °C

1.6 Ortsmißweisung: 0° 43'E (1991,11)

1.7 Übergangshöhe: siehe Luftfahrthandbuch (AIP-Deutschland)

1.8 Betriebszeit: H24

1.9 Flughafenunternehmer:
Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG)

1.10 Postanschrift: Flughafen Tegel, Postfach 51 01 42, 13361 Berlin

1.11. Drahtanschrift: AFTN: EDDTYDYB: BFG
Telex: BFG 181708
Telefax: (030) 41 01 23 64
SITA: EDBTXHVZ

1.12 Fernsprecher: BFG: (030) 4101-1
(Vermittlung/Operator)
Telefon: BFG-Verkehrsleitung:
(030) 4101-23 00
AIS: (030) 4101- 38 11
Fax: (030) 4 12 12 30

1.13 Übernachtungsmöglichkeiten:
Hotel, 1 km (362 Betten)

1.14 Gaststättenbetrieb: Ja

1.15 Sanitätsbereitschaft: Ja

1.16 Zoll H24

1.17 Verfügbare Verkehrsmittel:
öffentliche Verkehrsmittel: Bus
nichtöffentliche Verkehrsmittel: Taxi, Mietwagen

1.18 Luftfrachtabfertigung: Luftverkehrsgesellschaften und Spediteure

1.19 Treibstoffsorten: siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

1.20 Ölsorten: siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

1.21 Sauerstoff und andere verfügbare Betriebsmittel:
Enteisungsflüssigkeit 2 nur O/R

1.22 Tankvorrichtungen und Beschränkungen:
siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

1.23 Verfügbarer Hallenraum für nicht stationierte Luftfahrzeuge:
5.000 m^2 O/R

1.24 Verfügbare Instandsetzungseinrichtungen
Kleinere Reparaturen nur durch die Luftverkehrsgesellschaften

1.25 Brandschutz: Verfügbar: Kategorie 8

1.26 Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit:
Ständig benutzbar
Schneeräumungsgeräte:
Siehe saisonaler Schneeplan

2. Örtliche Flugbeschränkungen

2.1. Beschränkungen für Strahlflugzeuge

2.1.1 Strahlflugzeuge dürfen auf dem Flughafen Berlin-Tegel nur starten und landen, wenn sie die Lärmzulassungsvorschriften des ICAO Annex 16, Band 1, Teil II, Kapitel 3 erfüllen.

2.1.2 Von den Beschränkungen sind ausgenommen:

2.1.2.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die den Flughafen Berlin-Tegel nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen und der Flughafen Berlin-Schönefeld nicht anfliegbar ist.

2.1.2.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen.

2.2 Einschränkungen des Nachtluftverkehrs

Bei den nachstehend genannten Zeiten handelt es sich um Ortszeiten.

2.2.1 Starts sind in der Zeit von 23.00 (22.50 off blocks) bis 06.00 unzulässig.

2.2.2 Landungen sind in der Zeit von 23.00 bis 06.00 unzulässig.

2.2.3 Für verspätete Starts und Landungen im Fluglinien- und planmäßigen Bedarfsluftverkehr, deren planmäßige Abflug- oder Ankunftszeit vor 23.00 liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Flugbeschränkungen bis 00.00 als erteilt. Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen ist in jedem Einzelfall der Verkehrsleitung des Flughafens Tegel (Tel.: 4101- 2300 oder 2301) darzulegen und auf Verlangen der Luftaufsicht auch nachzuweisen.

Verspätete Landungen in der Sperrzeit von 00.00 bis 06.00 sind nur gemäß Nr. 2.2.5 dieser Nachtflugregelung möglich.

2.2.4 Von den Beschränkungen sind ausgenommen:

2.2.4.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die den Flughafen Berlin-Tegel nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen.

2.2.4.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen.

2.2.4.3 Luftfahrzeuge, die im Nachtluftpostdienst der Deutschen Post AG eingesetzt sind.

2.2.4.4 Vermessungsflüge der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit notwendig sind.

2.2.5 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr (Luftaufsicht) in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn diese zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen

besonderen öffentlichen Interesses erforderlich sind.

Anträge sind gegebenenfalls zu richten an die:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Referat VII G
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

In Eilfällen außerhalb der üblichen Dienstzeiten sind die Anträge an die Verkehrsleitung des Flughafens Tegel (Tel.: (030) 4101-2300 oder 2301) zu richten. Nur unter außergewöhnlichen Umständen kann eine Genehmigung über die Ziffer 2.2.3 hinaus erwartet werden.

Zu 2.2.1 - 2.2.5
In den Sperrzeiten von ATC erteilte Startfreigaben beinhalten nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung.

ATC übermittelt über Sprechfunk grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen für Nachtlandungen innerhalb der Sperrzeiten; die aus Sicherheitsgründen erteilte Landefreigabe durch ATC enthält daher noch keine Entscheidung über die Zulässigkeit der Nachtlandungen. Bei einer von der Luftaufsicht nicht genehmigten verspäteten bzw. verfrühten (vor 06.00) Landung hat sich der Luftfahrzeugführer unmittelbar nach der Landung persönlich zur Luftaufsicht zu begeben und die Zulässigkeit der Nachtlandung zu rechtfertigen.

2.3 Einschränkung des Platzflugbetriebes

Platzrundenflüge sowie zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende, wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges sind zwischen 18.00 und 08.00 nicht zulässig.
Von dieser Einschränkung sind Vermessungs- und Kontrollflüge der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und der Landesluftfahrtbehörde ausgenommen.

2.4. Schubumkehr

Schubumkehr darf nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung "Leerlauf-Schubumkehr" wird von dieser Regelung nicht erfasst.

2.5. Probeläufe mit Strahltriebwerken

2.5.1 Probeläufe mit Strahltriebwerken dürfen grundsätzlich nur unter Benutzung der in der Flughafen-Benutzungsordnung dafür vorgesehenen Lärmschutzkabine zwischen 06.00 und 22.00 durchgeführt werden.

2.5.2 Zwischen 22.00 und 23.00 dürfen Probeläufe mit Genehmigung der Luftaufsicht durchgeführt werden, wenn sie aus Sicherheitsgründen kurz vor einem Start bis 23.00 desselben Tages notwendig sind.

2.5.3 Zwischen 22.00 und 06.00 dürfen Probeläufe mit Strahltriebwerken mit Genehmigung der Luftaufsicht durchgeführt werden, wenn sie aus Sicherheitsgründen kurz vor einem Start am frühen Morgen zur Durchführung einer unaufschiebbaren Wartung notwendig sind.

2.6 Benutzung des militärischen Teils

Luftfahrzeuge, die das militärische Vorfeld benutzen, benötigen 24 Stunden PPR, PPR nur über AFTN: ETNBZPZX. PPR-Nr. in Feld 18 der aufgegebenen Flugplanmeldung eintragen. Alle Flugsicherheitsmeldungen / Flugplanfolgemeldungen (FPL, DLA, CNL, CHG, DEP) sind zusätzlich an ETNBZPZX zu adressieren. 30 Minuten vor der Landung ist zusätzlich Verbindung mit Berlin Mil auf Frequenz 344,425 (Ausweichfrequenz 136.0) aufzunehmen. Luftfahrzeuge ohne PPR werden nicht akzeptiert.

2.7 Lärmschutz

Das Überfliegen des Wohngebietes nördlich des militärischen Vorfeldes ist zu vermeiden.

2.8 Sichtanflüge

Freigaben zur Durchführung von Sichtanflügen gem. AIP RAC 4/3/11 (NfL I-326/95) werden nicht erteilt. Ausgenommen hiervon sind Propeller LFZ bis zu 5700 kg MPW.

2.9 Höhenmesser/VOR- und INS-Kontrollpunkte

siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

3. Wetterverhältnisse

vorherrschende Windrichtung WSW; mittleres tägliches Maximum (Juli) + 23,4 ° C; mittleres tägliches Minimum (Januar) - 2,9° C; Mittelwert des Luftdrucks QFE (hPA) annähernd zur Zeit des täglichen Maximums von 15.00 Uhr (Juli) 1010,5 hPA, um 06.00 Uhr (Januar) 1011,3 hPA.

4. Äußere Merkmale des Flughafens

4.1 Klassifizierung des Flughafens
ICAO-Klasse 4 E

Start- und Landebahn des Flughafens Bezeichnung:		08L/26R 08R/26L
4.2 Rechtweisende Richtungen:		081°/261° 081°/261°
Abmessungen:	08L/26R	3023 x 46 m
	08R/26L	2424 x 46 m
Start- und Landebahndecke:		
	08L/26R	Asphalt
	08R/26L	Asphalt
Tragfähigkeit/PCN:	08L/26R	120/F/A/X/T
	08R/26L	90/F/A/W/T

4.3 Landebereich für Hubschrauber vorhanden

5. Bewegungsflächen
Vorfeld/Süd 259 500 m^2
PCN 90/R/A/W/T

Vorfeld/Nord 150 000 m^2
PCN nicht verfügbar

5.1 Rollbahnen Rollbahnsystem,
PCN nicht verfügbar, Breite 23 m

6. Optische Bodenhilfen

6.1 Wegweiseranlage für das Rollen:
RWY Richtungsschilder und
Rollbahnbezeichnungsschilder beleuchtet.

AGNIS (Führungshilfe zum Ansteuern der Abstellpositionen)
siehe AGA - 2 - TXL 7

6.2 Optische Ortungshilfen:
Flugplatzleuchtfeuer weiß/weiß auf dem Gebäude in der Nähe des Nordvorfeldes;
nach Norden und Süden Leuchtbuchstaben "Berlin-Tegel" auf dem Empfangsgebäude

6.3 Anzeigegeräte und Bodensignalanlagen:

Landerichtungs- und Windrichtungsanzeiger (08/26) im Signal-

feld zwischen Teerweg ZP und TWY TE, zusätzliche Windrichtungsanzeiger vor dem Empfangsgebäude nördlich von TWY SM sowie nördlich von TWY NW.

7. Befeuerungseinrichtungen:
siehe Luftfahrthandbuch (AIP)
AGA 2 TXL 4/35

Notbefeuerung vorhanden

Hindernismarkierung und -befeuerung vorhanden

Markierungshilfen:
RWY Bezeichnungen, RWY-Mittellinien, RWY Seitenlinien (08/26), Schwellen, Aufsetzzonen, Rollhalteorte und Rollbahnmittellinien

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

1.2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1 Befugnis zum Starten und Landen

2.1.1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafen-Gebühren- und Entgeltordnung festgelegten Entgelte mit Flugzeugen und Drehflüglern gestattet, die mit einem betriebsbereiten Funksprech-, Empfangs- und Sendegerät ausgerüstet sind, mit dem aus einer Entfernung von mindestens 25 NM vom Flughafen Funksprechverbindung mit dem Kontrollturm aufgenommen werden kann, soweit dies nach den Eigenschaften der Luftfahrzeuge und den Einrichtungen und Anlagen des Flughafens ohne Gefährdung von Personen und Sachen möglich ist.

2.1.2 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig sind.

2.2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Rollpläne gebunden, sofern sie nicht von der Flugverkehrskontrollstelle andere Weisungen erhalten.

2.3 Rollen und Schleppen

2.3.1 Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2.3.2 Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2.3.3 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder - nach näherer Vereinbarung, insbesondere Abstimmung hinsichtlich der Abstellposition - von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; der Führerstand eines großen Luftfahrzeuges muss, der eines kleinen soll mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigem Mechaniker besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben.

2.4 Abfertigungsvorfeld

2.4.1 Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2.4.2 Abfertigungsplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen.

2.5 Bodenabfertigungsdienste

2.5.1 Der Flughafenunternehmer sowie die zugelassenen Selbstabfertiger und Dienstleister sind berechtigt, Bodenabfertigungsdienste gemäß Anlage 1 (Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste) der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) durchzuführen. Die zugelassenen Abfertiger haben ihre Abfertigungsgeräte ausschließlich an den vom Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen.

2.5.2 Der Flughafenunternehmer kann von den zugelassenen Selbstabfertigern und Dienstleistern für die Gestattung von Bodenabfertigungsdiensten ein Entgelt gemäß § 9 Abs. 3 BADV verlangen.

2.5.3 Folgende Einrichtungen sind zentrale Infrastruktureinrichtungen im Sinne von § 6 BADV:

>>> Entsorgungssystem für Fäkalien
>>> Flugzeugenteisungssystem
>>> Kommunikationsinfrastruktur und zentrale Informationstechnologie zur Erbringung von Dienstleistungen
>>> Tanklager
>>> Versorgungssystem für Frischwasser
>>> Lärmschutzanlage für Triebwerksprobeläufe

Die zentralen Infrastruktureinrichtungen werden ausschließlich vom Flughafenunternehmer oder einem von ihm damit Beauftragten nach Maßgabe der Anlage 5 vorgehalten, verwaltet und betrieben.

Die Dienstleister und Selbstabfertiger haben die zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen. Ihre Nutzung ist mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden.

2.6 Abstellen und Unterstellen

2.6.1 Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als eine Stunde auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen des Flughafenunternehmers auf einer ihn zuzuweisenden Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeugs auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder - wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt - das Luftfahrzeug kostenpflichtig durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2.6.2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen

erforderlich ist.

Der Flughafenunternehmer kann anstelle des Luftfahrzeughalters gegen Entgelt die nötigen Sicherungen vornehmen. Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, bei Beleuchtung der Vorfelder vom Luftfahrzeughalter für die hierdurch erfolgte Sicherung der abgestellten Luftfahrzeuge Gebühren zu berechnen.

2.6.3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff. BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.6.4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

2.6.4.1 Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Kräne und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2.6.4.2 Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2.6.4.3 Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2.6.4.4 Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2.6.4.5 Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2.7 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben auf dem Flughafen und in seiner Nähe Geräuschbelästigungen, die durch Triebwerke der Luftfahrzeuge verursacht werden, auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken, insbesondere Lärmschutzeinrichtungen sowie stationäre Bodenstromanlagen (400-Hz) zu benutzen, wenn dies zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm erforderlich ist.
Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen zur Durchführung von Prüfläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen. Sie stellen den Flughafenunternehmer von etwaigen Ansprüchen der Anwohner aus Lärmverursachung frei.
Wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe sind nur in der hierfür vorgesehenen Lärmschutzanlage zulässig.
Die Benutzung der Lärmschutzanlage ist nur nach Maßgabe der Benutzungsordnung für die Lärmschutzanlage in ihrer jeweils gültigen Fassung gegen Entgelt zulässig. Im Einzelfall haben die Luftfahrzeughalter weitergehende Anordnungen des Flughafenunternehmers zur Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2.8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmer, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften und die jeweils gültigen Regeln für den Umgang mit Betriebsstoffen einzuhalten. Sie sind ferner verpflichtet dafür Vorsorge zu tragen, dass das während der Betriebsstoffversorgung am Luftfahrzeug tätige Personal in die Brandmeldeeinrichtung, die NOT-AUS-Schaltung, die Brandbekämpfung sowie das Verhalten beim Auslaufen von Betriebsstoffen eingewiesen und regelmäßig in Übung gehalten wird.

2.9 Instandhaltungsarbeiten, Waschen und Enteisen

Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen, sowie das Waschen, das Reinigen und die Enteisung von Luftfahrzeugen dürfen nur an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen bzw. Zentralen Infrastruktureinrichtungen erfolgen. Um Probleme mit Abscheider- oder Emulsionsspaltanlagen zu vermeiden, sind die eingesetzten Waschmittel mit dem Flughafenunternehmer abzustimmen.
Flugzeugenteisungsmittel dürfen nur nach vorheriger Abstimmung mit dem Flughafenunternehmer verwendet werden. Dem Flughafenunternehmer ist die chemische Zusammensetzung des Flugzeugenteisungsmittels mitzuteilen und in Form eines Gutachtens nachzuweisen.

2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2.10.1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2.10.2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge

3.1.1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3.1.2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3.1.3 Für das Betreten der Besucherplätze ist Eintrittsgeld zu entrichten; seine Höhe ist durch Aushang bekannt gemacht.

3.1.4 Wer Fracht zu oder von anderen Flughäfen auf dem Landwege befördert, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer nach dessen näherer Weisung über die Ladewerte und die Flugdaten dieser Fracht zu unterrichten.

3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3.2.1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3.2.2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur vor dem Abflugeingang sowie auf den gekennzeichneten Halteplätzen aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur vor den Frachtgebäuden abgeladen oder aufgeladen werden.

3.2.3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Das Recht des Flughafenunternehmers, hierfür Entgelte zu verlangen, bleibt unberührt. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3.2.4 Kleinfahrzeuge (z.B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3.2.5 Instandhaltungsarbeiten an sowie das Be- und Enttanken von Kraftfahrzeugen und Geräten, anderen Gegenständen sowie das Waschen und Reinigen dürfen nur auf den vom Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen erfolgen. Um Probleme mit Abscheider- oder Emulsionsspaltanlagen zu vermeiden, sind die eingesetzten Waschmittel mit dem Flughafenunternehmer abzustimmen.

3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3.3.1 Allgemeines

3.3.1.1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers - und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter - betreten oder befahren werden.
Berechtigungsnachweis für das Betreten nicht allgemein zugänglicher und sicherheitsempfindlicher Bereiche ist der BFG-Sicherheitsausweis.

Nach Maßgabe des Rahmenplans Luftsicherheit muss der Sicherheitsausweis innerhalb dieser Bereiche ständig sichtbar getragen und bei Betreten dem Sicherheitspersonal unaufgefordert vorgezeigt werden. Zu den Anlagen gehören insbesondere:

- das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen),
- das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,
- die Luftfahrzeughallen,
- die Warteräume,
- die Transiträume,
- die Gepäck- und Frachthallen,
- die Garagen und Werkstätten,
- die Betriebs- und Bauhöfe,
- die Baustellen.

Absatz 1 und 2 gilt entsprechend für Flughafen-Grundstücke und Anlagen der Flugsicherung außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes.

3.3.1.2 Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3.3.1.1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3.3.1.3 Das Betreten oder Befahren der nicht allgemein zugänglichen Anlagen erfolgt auf eigene Gefahr. Sie dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3.3.1.4 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, Pass- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3.3.1.5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3.3.1.6 Für Personen, die im Bereich der Flugbetriebsflächen, d.h. im Bereich des Rollfeldes, des Abfertigungsvorfeldes und sonstiger Vorfelder sowie den hiervon zugänglichen Einrichtungen und Anlagen der Flugzeugabfertigung tätig sind, besteht ein absolutes Alkoholverbot. Der Flughafenunternehmer ist jederzeit berechtigt, dieses Verbot durch Kontrollen, auch auf der Grundlage des Atem-Analyseverfahrens, zu überprüfen und den Betroffenen im Falle eines Verstoßes oder einer Verweigerung der Kontrolle vorübergehend oder auch auf Dauer aus diesen Bereichen zu verweisen.
Arbeitgeber dieser Personen sind verpflichtet, im Rahmen ihrer Fürsorgepflicht durch geeignete Maßnahmen zur Durchsetzung des absoluten Alkoholverbots auf den Flugbetriebsflächen beizutragen. Über diese Beiträge ist gegenüber dem Flughafenunternehmer Nachweis zu führen.

3.3.1.7 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3.3.2 Rollfeld

3.3.2.1 Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat zu diesem Zweck deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten.

3.3.2.2 Will ein Beauftragter der in Absatz 3.3.1.4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er - außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers - die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zu Absatz 3.3.2.1 Satz 2 zu beachten.

3.3.2.3 Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, dass ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrolle aus verfolgt werden können.

3.3.2.4 Das Rollfeld darf nur von Fahrzeugen befahren werden, die

- in ständiger Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einer Rundumleuchte ausgerüstet sind, oder
- von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3.3.3. Vorfelder

3.3.3.1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h und bei Anhängerbetrieb auf 25 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch- und Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3.3.3.2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrs- und Zulassungsregeln verbindlich.

3.3.3.3 Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3.4 Mitführen von Tieren

3.4.1 Im gesamten zugänglichen Flughafenbereich dürfen Tiere nur gesichert mitgeführt werden.

3.4.2 Auf den Betriebsflächen dürfen keine Tiere mitgeführt werden.

4. Sonstige Betätigung

4.1 Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenabfertigungsdienste

Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenabfertigungsdienste gemäß Ziffer 2.5 ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die grundsätzlich ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand hat, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für

Bild- und Tonübertragungen.

4.2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4.3 Lagerung

4.3.1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG , § 2 Abs.1 und 2 Gefahrgutgesetz (GGG) und der zu deren Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers in/auf dafür zugelassenen Lagerräumen/Lagerplätzen, unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, gelagert und umgeschlagen werden.
Für die Zeit des Gefahrgutumschlags und der Lagerung muss ein Ansprechpartner der LVG oder des Spediteurs (Gefahrgut- oder Strahlenschutzbeauftragter), der alle erforderlichen Auskünfte zu dem Gefahrgut geben kann, für die Feuerwehr erreichbar sein. Im Falle eines Gefahrgutunfalls ist die Feuerwehr, der Sicherheitsingenieur und bei radioaktiver Fracht der Strahlenschutzbeauftragte umgehend zu alarmieren. Ihr obliegt die Einsatzleitung und die Abwicklung der Gefahrenabwehr. Der Verursacher hat alle im Zusammenhang mit dem Gefahrgutunfall entstehenden Kosten zu tragen. Die Bestimmungen der Betriebsanweisung NOT finden Anwendung.

4.3.2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4.4 Bauarbeiten

Bauarbeiten sind vor Beginn beim Flughafenunternehmer anzumelden. Dessen Maßgaben sind insbesondere hinsichtlich des räumlichen und zeitlichen Verlaufs sowie hinsichtlich der dem Ausführenden auferlegten Koordinations- und Sicherungsverpflichtungen einzuhalten. Insbesondere sind die Regelungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung) zu beachten.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten. Dies gilt auch für die Arbeitssicherheits- und Umweltschutzbestimmungen, die ein Gewerbetreibender auf dem Flughafen in eigener Verantwortung bei der Ausübung seines Gewerbes zu beachten hat.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (Fundbüro, Aufsicht) abzugeben. Es gelten die §§ 978-981 BGB.

7. Verunreinigungen, Abwässer

7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Umweltgefährdende Flüssigkeiten sind beim Austreten aufzufangen und Abfälle jeglicher Art auf den Flugbetriebsflächen einzusammeln. Verunreinigungen und Verschmutzungen sind von den Verursachern zu beseitigen; andernfalls kann der Flughafenunternehmer die Beseitigung auf Kosten des Verursachers vornehmen. (siehe Anlage 3)
Kann der Verursacher auslaufende Stoffe nicht unverzüglich und vollständig aufnehmen, so hat er sofort die Flughafenfeuerwehr zu informieren (Tel.:3600). Die Bestimmungen der Betriebsanweisung NOT sind einzuhalten.

Die Freisetzung von Gefahrstoffen/gefährlichen Gütern ist in jedem Fall unverzüglich dem Flughafenunternehmer (Verkehrsleitung) zu melden.

7.2 Abwässer

Soweit der Flughafenunternehmer nicht anderes bestimmt, darf in die Abwassereinläufe (Abwasserdolen) nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, dass Wasser radioaktiv oder anderweitig, z. B. durch Kraftstoffe, Flugbetriebsstoffe oder Öl, verseucht ist, ist es nach besonderer Weisung des Flughafenunternehmers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen. (siehe Anlage 3)

7.3 Abfall

Der Anfall von Abfällen ist so gering wie möglich zu halten. Schadstoffe in Abfällen sind möglichst zu verringern oder ganz zu vermeiden. Wertstoffe, wie z. B. Glas, Papier, Metall, Kunststoff, Holz (nicht verunreinigt) sowie Bauschutt sind vom Abfall zu trennen. Das Nähere regelt die Anlage 2 "Abfallbestimmungen" in ihrer jeweiligen Fassung.

7.4 Luftverunreinigungen

Laufenlassen von Fahrzeugmotoren ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.

8. Erlaubnisse und Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

8.1 Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

8.2 Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, für die von ihm ausgegebenen Flughafen-Ausweise und -Schlüssel die Hinterlegung einer Kaution zu verlangen.

8.3 Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen und zur Anzeige gebracht werden.

9. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die sich aus dieser Benutzungsordnung ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Berlin.

11. Änderungsvorbehalt

Änderungen der Flughafenbenutzungsordnung, insbesondere soweit sie aufgrund der öffentlich-rechtlichen Grundlagen des Flughafenbetriebes einschließlich der Flughafengenehmigungen erforderlich werden, bleiben vorbehalten.

Die vorliegende Fassung tritt nebst Anlagen mit der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

NfL I-183/98, I-273/98 und I-218/99 werden hiermit aufgehoben.

Berlin, den 1.7.2005

BERLINER FLUGHAFEN-GESELLSCHAFT mbH

J o h a n n s e n - R o t h K l e i n e r t

genehmigt:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
des Landes Berlin

i . A . D r . R a u s c h - G a s t

Anlage 1

"Sicherheitsbestimmungen" zum Teil II, Nr. 5 der Flughafenbenutzungsordnung

1. Umgang mit Kraftstoffen

1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1.2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muss ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafen-Feuerwehr zulässig.

1.3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muss es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.4 Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen in einem Sicherheitsabstand von 4 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0°C beträgt der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min. 3 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min. 8 m.

1.5 Betriebsstoffe sind in ortsfesten oder mobilen Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren. Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Abs. 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafen-Feuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen.
An Betankungsanlagen und Betankungsfahrzeugen sind stets ausreichende Mengen an geeignetem Ölbindemittel vorzuhalten.

1.6 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

1.7 Sondervorschriften für Unterflur-Betankungsanlagen sind zu beachten.

1.8 Das Betanken von Luftfahrzeugen mit Passagieren an Bord ist auf allen Parkpositionen im Südteil des Flughafens und im nördlichen zivilen Bereich nur gestattet, wenn die Flughafenfeuerwehr in Löschweite zum Luftfahrzeug in Bereitschaft steht. Diese ist vor Beginn des Vorgangs über Telefon 4101-3000 zu benachrichtigen. Ein Enttanken mit Passagieren an Bord ist nicht gestattet.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2.2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flughafenunternehmer oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

2.3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge und Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2.4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung ist für Propellerflugzeuge erwünscht und wird empfohlen.

2.5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2.6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anlässt oder während ihres Laufes bedient, hat sich zu vergewissern, dass die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen - wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfern - ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern, und funkentstört sein.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5.1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5.2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughallen eingerichtet sind.

5.3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in Auffangwannen aufzufangen und in geeignete, gekennzeichnete Sammelbehälter außerhalb der Halle zu entleeren. Bei diesen Behältern ist geeignetes Aufsaugmaterial bereitzuhalten.

5.4 Die Böden der Flugzeughallen, Vorfelder und angrenzenden Flächen sind vom Benutzer frei von Öl, Fett und anderen feuergefährlichen Stoffen zu halten.

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6.1 Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, dass keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6.2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsgemäßer Zapfvorrichtung aufzubewahren.

6.3 Leere Kraftstoff- und Schmierstofffässer sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.

6.4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, dass eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch in vorschriftsmäßige Sammelbehälter zu entleeren und zu reinigen.

6.5 Wassergefährdende Flüssigkeiten sind so zu lagern, dass eine Verunreinigung des Grundwassers ausgeschlossen werden kann. Gemäß dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sind Auffangwannen o.ä. zu verwenden.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7.1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

- die Feuermelder zu betätigen und außerdem

- die Flughafen-Feuerwehr, Fernsprech- Nr. 112

zu benachrichtigen.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist sofort die Sanitätsstelle, Fernsprech- Nr. 112, zu benachrichtigen.

7.3 Im übrigen gilt die Betriebsanweisung NOT für den Flughafen Berlin-Tegel.

Anlage 2

"ABFALLBESTIMMUNGEN" ZU TEIL II, NR. 7.3 DER FLUGHAFENBENUTZUNGSORDNUNG

1. Grundsätze

Das Gelände des Verkehrsflughafens gilt als einheitliches Gebiet, in dem der Flughafenunternehmer das Einsammeln, Transportieren, Zwischenlagern, Verwerten und Beseitigen des unter Punkt 3 genannten Abfalls selbst durchführt oder von seinen beauftragten Dritten durchführen lässt. Diese Maßnahmen dienen der zentralen Zusammenführung der Abfallmengen vor Übergabe an die entsorgungspflichtige Körperschaft.

Abfälle sind Abfälle zur Verwertung oder Abfälle zur Beseitigung. Vorrangiges Ziel ist hierbei die Abfallvermeidung und Abfallverminderung. Wer den Flughafen benutzt, ist den Vorschriften dieser Abfallbestimmungen und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

2. Abfallvermeidung

Wer Einrichtungen des Flughafens benutzt soll dazu beitragen, dass so wenig wie möglich Abfälle entstehen, Schadstoffe in Abfällen vermieden werden, nicht vermeidbare Abfälle möglichst verwertet werden und nicht verwertbare Abfälle umweltverträglich beseitigt werden.

Der Flughafenunternehmer wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hin, dass auf dem Flughafengelände Speisen und Getränke nur in wiederverwendbaren Verpackungen und Behältnissen sowie in wiederverwendbarem Geschirr und Bestecken ausgegeben wird.

Erzeugnisse, die aufgrund ihrer Zusammensetzung, ihrer Inhaltsstoffe (z. B. FCKW) oder ihrer Herkunft nicht umweltverträglich sind, sind grundsätzlich auszuschließen.

3. Abfälle, die durch den Flughafenunternehmer entsorgt werden

Folgende Abfallstoffe auf dem Gelände des Verkehrsflughafens unterliegen der Abfuhr durch den Flughafenunternehmer

- gemischte Siedlungsabfälle (Hausmüll)
- Wertstoffe (Glas, Pappe/Papier und Leichtstoffe)

Alle auf dem Flughafengelände tätigen Personen, Unternehmen und Institutionen sind gehalten, für die o. g. Abfallstoffe den Flughafenunternehmer gegen Entgelt in Anspruch zu nehmen. Abweichende Regelungen sind in Ausnahmefällen möglich, müssen aber ausdrücklich vorher vereinbart werden.
Andere Abfallstoffe sind von der Abfuhr durch den Flughafenunternehmer ausgeschlossen (siehe dazu Pkt. 5). Der Flughafenunternehmer kann aus abfallwirtschaftlichen oder sonstigen Gründen einzelne der vorgenannten Abfallstoffe von der Entsorgung ausschließen oder weitere in die Entsorgung einbeziehen.

4. Benutzungsbedingungen für die durch den Flughafenunternehmer zu entsorgenden Abfälle

Der Flughafenunternehmer stellt die Sammelbehältnisse für die o. g. Abfallfraktionen zur Verfügung. Die Abfälle sind durch die Nutzer getrennt nach diesen Fraktionen zu erfassen und ausschließlich dem jeweiligen Sammelbehälter zuzuführen. Andere als die unter Punkt 3. genannten Abfallarten dürfen nicht über diese Sammelbehälter entsorgt werden.

Der Flughafenunternehmer bzw. seine beauftragten Dritten holen alle Abfälle in einem regelmäßigen Turnus ab. Fallen gelegentlich oder saisonal größere Mengen an, sind auf Abruf zusätzliche Abfuhren möglich.

Der Flughafenunternehmer legt jeweils unter Berücksichtigung der Interessen der Verpflichteten Art, Größe und Anzahl der Abfallbehälter sowie die Standplätze, Transport- und Zufahrtswege fest. Die
Anzahl der notwendigen Behälter sowie etwaige Änderungen in der Abfallmenge haben die Nutzer rechtzeitig anzumelden. Die Sammelbehälter sowie die Standplätze und Transportwege sind sauberzuhalten, Behälter sind pfleglich zu behandeln, Zufahrten sind freizuhalten.

Wird die Abfallentsorgung infolge höherer Gewalt, behördlicher Verfügung, Betriebsstörungen, betriebsnotwendiger Arbeiten oder sonstiger Gründe eingeschränkt, unterbrochen oder verspätet durchgeführt, so besteht kein Anspruch auf Entgeltminderung oder Schadenersatz. Die unterbliebenen Maßnahmen werden so bald als möglich nachgeholt.

5. Abfälle, die von der Entsorgung durch den Flughafenunternehmer ausgeschlossen sind

Die unter Punkt 3. nicht genannten Abfallstoffe sind von der Entsorgung durch den Flughafenunternehmer ausgeschlossen. Die Nutzer haben die Entsorgung in eigener Verantwortung und unter Nutzung eigener Behältersysteme zu organisieren.

Insbesondere gilt dies für besonders überwachungsbedürftige Abfälle (Sonderabfälle), seuchenhygienische Abfälle, Abfälle wie Bauschutt, Sperrmüll, Grünlandabfälle sowie Abfallstoffe, die im technologischen Prozess der Nutzer kontinuierlich in größeren Mengen anfallen. Diese Abfälle sind unter Beachtung der bundes- und landesspezifischen Regelungen (z. B. Andienungspflichten der Sonderabfallgesellschaft Berlin/Brandenburg bzw. des zuständigen Abfallzweckverbandes) zu verwerten oder zu beseitigen.

6. Mitwirkungs- und Duldungspflichten

Wer den Flughafen benutzt, muss auf Verlangen alle Auskünfte, insbesondere über Art, Menge, Zusammensetzung, Herkunft, Verwertung und Beseitigung der angefallenen Abfallstoffe erteilen (Abfallbilanz).

Beauftragten des Flughafenunternehmers ist jederzeit Zutritt zu den Betriebsräumen zur Kontrolle einer ordnungsgemäßen Abfallwirtschaft oder zu Instandsetzungsarbeiten zu gewähren.

Die Nutzer haften für Schäden und Aufwendungen, die durch Verstöße gegen die Festlegungen unter Pkt. 7.3 entstehen.

Anlage 3

ABWASSERENTSORGUNG / GEWÄSSERSCHUTZBESTIMMUNG ZU TEIL II NR. 7 PUNKT 2.

1. Allgemeines

Abwasser
ist häusliches, gewerbliches und industrielles Schmutzwasser und Niederschlagswasser.

Schmutzwasser
ist das durch häuslichen, gewerblichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändertes Wasser.

Niederschlagswasser
ist das aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen und in seiner Eigenschaft nicht verändertes abfließende Wasser. Die Entwässerung des Flughafengeländes erfolgt im Trennsystem. Das heißt, Schmutz- bzw. Niederschlagswasser darf nur in die jeweils dafür vorgesehenen Ableitungssysteme eingeleitet werden. Die Schmutzwasserableitung erfolgt zur öffentlichen Kläranlage, die Niederschlagsentwässerung über einen Vorfluter.

2. Schmutzwasser

2.1. Allgemeines

In die Schmutzwassereinläufe darf nur das aus häuslichem oder gewerblichem Gebrauch in seinen Eigenschaften veränderte Wasser eingeleitet werden. Für die Einleitung gilt die jeweils aktuelle Fassung der Allgemeinen Bedingungen für die Entwässerung in Berlin (ABE) der Berliner Wasserbetriebe. Die in dieser Vorschrift genannten Grenzwerte sind einzuhalten.

2.2. Abwasserkataster/Indirekteinleitung

Der Flughafenunternehmer hat ein Abwasserkataster erstellt, in dem alle abwasserrelevanten Daten aufgrund der erhobenen Eigenangaben der Nutzer erfasst sind.
Jeder Nutzer ist verpflichtet, Änderungen oder Ergänzungen hinsichtlich Menge oder Beschaffenheit des in die Kanalisation des Flughafenunternehmers eingeleiteten Schmutzwassers unverzüglich an diesen weiter zu leiten. Die Meldung an den Flughafenunternehmer befreit den Nutzer nicht von einer etwaigen Anzeigepflicht bei den zuständigen Behörden gemäß Indirekteinleiterverordnung des Berliner Wassergesetzes (BWG § 29a).
Sämtliche Neuanschlüsse oder Änderungen von bestehenden Abwasseranlagen bedürfen der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch den Flughafenunternehmer.

Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abwasserbeseitigung kann der Flughafenunternehmer auch weitergehende Anordnungen Treffen und insbesondere Art und menge des Abwassers der einzelnen Nutzer durch Einzelanordnung regeln (Produktbewertung für Wasch- und Reinigungsmittel, Art, Menge, analytische Untersuchungen etc.)

3. Niederschlagswasser

In das Niederschlagswassernetz darf nur das von Niederschlägen stammende und in seinen Eigenschaften nicht veränderte Wasser eingeleitet werden. In diese Entwässerung dürfen keine Verunreinigungen wie etwa durch Waschwasser, Reinigungsmittel, Betriebsstoffe, Fäkalien o.ä. gelangen.
Ausnahmen bilden lediglich die während des Winterbetriebes eingesetzten Flugzeug- und Flächenenteisungsmittel. Deren Einleitung bedarf der vorherigen Abstimmung mit dem Flughafenunternehmer.
Verunreinigungen sind durch Vorbehandlungsanlagen den Oberflächengewässern fernzuhalten.

4. Wasch- und Reinigungsmittel, Schmierstoffe

Es dürfen nur Waschmittel, Reinigungsmittel und Schmierstoffe verwendet werden, die keine organisch gebundenen Halogenverbindungen enthalten, FCKW- und PCB-frei sind. Desinfektionsmittel müssen frei sein von PCB, PCDD und PCDF.

5. Wassergefährdende Stoffe

5.1.Lagerung

Der Nutzer hat den Flughafenunternehmer über die beabsichtigte Lagerung von wassergefährdenden Stoffen bzw. über Art und Umfang des beabsichtigten Umgangs zu unterrichten. Er hat zu sichern, dass eine Verunreinigung der Gewässer und des Bodens oder sonstige nachteilige Veränderungen ihrer Eigenschaften durch Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften ausgeschlossen werden. Für Genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist der Nutzer nach vorheriger Abstimmung mit dem Flughafenbetreiber verantwortlich. Die behördliche Genehmigung zur Lagerung von oder zum Umgang mit wassergefährdender Stoffen sind dem Flughafenunternehmer umgehend zur Kenntnis zu geben.

5.2. Betrieb von Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Werden durch den Nutzer eine oder mehrere Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf dem Flughafen betrieben, errichtet oder unterhalten, sind diese Anlagen oder Veränderung bzw. Erweiterungen an diesen Anlagen unverzüglich dem Flughafenunternehmer zu melden. Mit der Meldung sind die nach den gesetzlichen Bestimmungen notwendigen Genehmigungen dem Flughafenunternehmer zu überreichen.
Der Nutzer hat die Vorschriften der Verordnung über Anlagen zu Umgang mit wassergefährdenden Stoffen des Landes Berlin (VawS) sowie die weiteren gültigen Vorschriften zu beachten und einzuhalten.
Für genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist der Nutzer verantwortlich.

6. Zutrittsberechtigung

Mitarbeitern des Flughafenunternehmens und den Behördenvertretern ist zu Kontrollzwecken jederzeit Zutritt zu den Betriebsstätten zu gewähren.

7. Mitwirkungs- und Duldungspflicht

7.1 Beauftragten des Flughafenunternehmens ist jederzeit Zutritt zu den Betriebsräumen zur Kontrolle einer ordnungsgemäßen Lagerung von wassergefährdenden Stoffen sowie der Gewässerbenutzung zu gewähren.

7.2 Ergeben sich Bedenken im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Gewässerbenutzung, kann der Flughafenbetreiber auf Kosten der Nutzer Abwasseranalysen veranlassen.

Anlage 4

Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste

1. Die administrative Abfertigung am Boden/Überwachung umfasst:

1.1 die Vertretung bei und die Verbindung zu den örtlichen Behörden und sonstigen Stellen, die im Auftrag des Nutzers getätigten Auslagen und die Bereitstellung von Räumlichkeiten für seine Vertreter,

1.2 die Kontrolle der Verladung, der Nachrichten und der Telekommunikation,

1.3 die Behandlung, Lagerung, Abfertigung und Verwaltung der Ladungen,

1.4 alle sonstigen Überwachungsdienste vor, während und nach dem Flug sowie alle sonstigen vom Nutzer geforderten administrativen Dienste.

2. Die Fluggastabfertigung umfasst die gesamte Fluggastbetreuung beim Abflug, bei der Ankunft, während des Transits oder bei Anschlussflügen, insbesondere die Kontrolle der Flugscheine und der Reiseunterlagen sowie die Registrierung des Gepäcks und dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.

3. Die Gepäckabfertigung umfasst die Behandlung des Gepäcks im Sortierraum, die Sortierung des Gepäcks, seine Vorbereitung für den Abflug, das Be- und Entladen der Fahrzeuge oder Anlagen, mit denen das Gepäck zwischen Flugzeug und Sortierraum befördert wird sowie die Gepäckförderung zwischen Sortierraum und Ausgaberaum.

4. Die Fracht- und Postabfertigung umfasst:

4.1 bezüglich Fracht: bei Ein- und Ausfuhr sowie während des Transits die Behandlung der Fracht, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen, die Zollformalitäten und die zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen;

4.2 bezüglich Post: beim Eingang und Ausgang die Behandlung der Post, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.

5. Die Vorfelddienste umfassen:

5.1 das Lotsen des Flugzeuges bei der Ankunft und beim Abflug,[1]

5.2 die Unterstützung beim Parken des Flugzeuges und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel,[2]

5.3 die Kommunikation zwischen dem Flugzeug und dem Dienstleister, der die vorfeldseitigen Dienste erbringt,[3]

[1]) Sofern diese Dienste nicht vom Flughafenverkehrskontrolldienst oder einer Zentralen Vorfeldkontrolle erbracht werden

[2]) siehe 1

[3]) siehe 1

5.4 das Be- und Entladen des Flugzeuges, einschließlich Bereitstellung und Einsatz der erforderlichen Mittel sowie Beförderung der Besatzung und der Fluggäste zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude sowie Beförderung des Gepäcks zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude,

5.5 die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel,

5.6 das Bewegen des Flugzeuges beim Abflug und bei der Ankunft, die Bereitstellung und den Einsatz der erforderlichen Mittel,

5.7 die Beförderung, das Ein- und Ausladen der Nahrungsmittel und Getränke in das bzw. aus dem Flugzeug.

6. Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen:

6.1 die Innen- und Außenreinigung des Flugzeuges, den Toiletten- und Wasserservice,

6.2 die Kühlung und Beheizung der Kabine, die Beseitigung von Schnee und Eis vom Flugzeug, das Enteisen des Flugzeuges,

6.3 die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung.

7. Die Betankungsdienste umfassen:

7.1 die Organisation und Durchführung des Be- und Enttankens einschließlich Lagerung, Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Lieferungen,

7.2 das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten.

8. Die Stationswartungsdienste umfassen:

8.1 die routinemäßigen Abläufe vor dem Flug,

8.2 spezielle, vom Nutzer geforderte Tätigkeiten,

8.3 das Vorhalten und die Verwaltung das Wartungsmaterials und der Ersatzteile,

8.4 das Vorhalten einer Abstellposition und/oder einer Halle zur Durchführung der Wartung.

9. Die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste umfassen:

9.1 die Vorbereitung des Fluges am Abflugplatz oder anderenorts,

9.2 die Hilfe während des Fluges, unter anderem bei einer während des Fluges ggf. erforderlichen Änderung des Flugablaufes,

9.3 die Dienste nach dem Flug,

9.4 allgemeine Hilfsdienste für die Besatzung.

10. Die Transportdienste am Boden umfassen:

10.1 die Organisation und Abwicklung der Beförderung von Fluggästen, Besatzung, Gepäck, Fracht und Post zwischen verschiedenen Abfertigungsgebäuden eines Flugplatzes, nicht jedoch Beförderungen zwischen dem Flugzeug und einem anderen Ort auf dem Gelände des gleichen Flugplatzes,

10.2 alle speziellen, vom Nutzer verlangten Beförderungsdienste.

11. Die Bodenverpflegungsdienste (Catering) umfassen:

11.1 die Verbindungen mit den Lieferanten und der Verwaltung,

11.2 die Lagerung der Nahrungsmittel, der Getränke und des für die Zubereitung erforderlichen Zubehörs,

11.3 die Reinigung des Zubehörs,

11.4 die Vorbereitung und Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke sowie des entsprechenden Zubehörs.

Anlage 5

Beschreibung der "Zentralen Infrastruktureinrichtungen" zum Teil II, Nr. 2.5.3 der Flughafenbenutzungsordnung

Entsorgungssystem für Fäkalien

Die Entsorgung der Bordfäkalien erfolgt über Toilettenfahrzeuge, die die entsprechenden Behälter in den Luftfahrzeugen abpumpen und die Fäkalien zu einer zentralen Ablassstelle transportieren.

Die Fäkalienhalle wird direkt vom Vorfeld aus befahren. Die Halle ist mit säurefesten Keramikfliesen ausgelegt und besitzt im Bodenbereich zwei Entsorgungsöffnungen, über die zwei Fahrzeuge parallel die gesammelten Fäkalien der Flugzeuge direkt in die Schmutzwasserleitungen des Flughafens entsorgen können. Die Größe der Halle beträgt ca. 84 qm und ist mit Wasseranschlüssen ausgerüstet.

Flugzeugenteisungssystem

Das Flugzeugenteisungssystem des Flughafens Tegel besteht aus einem zentralen Tanklager mit ca. 416 qm Fläche, das westlich neben dem Vorfeld liegt. Zur Durchführung des Enteisungsvorgangs stehen dem Flughafen 7 Enteisungsfahrzeuge zur Verfügung.

Der Enteisungsprozess findet auf dem Flughafen Tegel dezentral an den jeweiligen Abstellpositionen der Flugzeuge statt. Um dabei den Umweltschutzanforderungen zu entsprechen, werden sämtliche Restmengen der Enteisungsmittel für Flugzeuge und Vorfeldflächen über die Regen-wasserentwässerung gesammelt und zum Pufferbecken am Hohenzollernkanal geführt.

Neben der Abtrennung von Kerosin werden hier ebenso Enteisungsmittel getrennt und über eine eigene Leitung zur zentralen Schmutzwasserpumpstation geführt, von wo aus sie in die Kanalisation der Berliner Wasserbetriebe eingeleitet werden.

Kommunikationsinfrastruktur und zentrale Informationstechnologie zur Erbringung von Dienstleistungen

Folgende Einrichtungen werden ausschließlich vom Flughafenbetreiber oder einem von ihm Beauftragten vorgehalten, verwaltet und betrieben:

- Passives Kabelnetzwerk und -trassen der Kommunikationstechnik
- Aktive Datennetzwerke (LAN/ WLAN/ WAN)
- Vermittlungssysteme (Festnetztelefonie)
- Betriebs- und Bündelfunksysteme (Dienste)
- Gefahrenmeldeanlagen
- Informationsanlagen (FIDS)
- Terminalbeschallungsanlagen (auch in vermieteten Bereichen)
- Zugangskontrollsysteme
- Fernsehempfangsanlagen und Netze.

Die ansässigen Dienstleister und Selbstabfertiger haben die o.g. Systeme des Flughafenbetreibers zu nutzen. Die Nutzung ist mit der Entrichtung eines Entgeltes gem. veröffentlichter Entgeltordnung der Berliner Flughäfen, Teil Kommunikationsdienstleistungen, verbunden.

Eine Eigenversorgung mit o.g. Systemleistungen und Technologien ist gestattungspflichtig und wird nur genehmigt, wenn der Flughafenbetreiber die erforderliche Leistung qualitativ und quantitativ nicht erbringen kann.

Eine Vermarktung der o.g. Leistungen und Systeme an Dritte wird ansässigen Mietern, Dienstleistern und Selbstabfertigern ohne Zustimmung des Flughafenbetreibers nicht gestattet.
Der flughafenspezifische TXL-Bündelfunk ist von allen TXL-Betriebsdiensten zu nutzen, die in die Abfertigungs-, Service- oder Sicherheits-Prozesse des Flughafens eingebunden sind. Der, in dieses Bündelfunksystem integrierte TXL-Towerfunk ist von allen diesen Diensten anzuwenden, wenn sie Prozesse auf den Flugbetriebsflächen (RAMPs, Rollbahnen, SLBs), mit dem Flughafen-Tower koordinieren müssen.

Das Fluginformationssystem besteht aus einem statischen und einem dynamischen Teil.

Der statische Teil des Informationssystems sind Wegweiser, Informations-, Hinweis-, und Fluchtwegschilder im Innen- und Außenbereich der Terminals. Es handelt sich um innenbeleuchtete, teilweise zweiseitig beschriftete Schilder und Würfel, nichtbeleuchtete Schilder, die gemäß der Gebäudestruktur und eines Informationskonzeptes positioniert sind.

Das dynamische Fluginformationssystem FIS ist eine technische Einrichtung für die Koordinierung, Verarbeitung, Darstellung und Weiterberechnung von flughafenspezifischen Daten. Die Anlage besteht aus einem Doppelrechnersystem mit der Steuerung von Anzeigetafeln und Monitoren in den Abfertigungsbereichen, der Infozentrale, den Bedienplätzen in der Verkehrszentrale, dem Info-Stand und den erforderlichen Kabelnetzen.

Das Abfertigungsterminal ist mit einer Beschallungsanlage ausgestattet mit deren Hilfe sowohl zentral als auch dezentral die Information von Fluggästen und die Evakuierung möglich ist. Es sind Durchsagen des Flughafens oder auch anderer Nutzergruppen möglich.

Tanklager

Das Tanklager wird derzeit durch ein Konsortium aus unterschiedlichen Mineralölgesellschaften im Auftrage der BFG vorgehalten und betrieben. Dazu gehören die BFS (Berlin Fuelling Service GbR) und die TGB (Tankdienst-Gesellschaft Berlin GbR), die sich in der TGT (Tanklager-Gesellschaft Tegel GbR) vereinigen. Das Tanklager besteht aus einem Tankdienstgebäude und den einzelnen Tanks zur Bereitstellung von Flugzeugtreibstoffen. Diese besitzen ein Fassungsvermögen von ca. 1.400 Kubikmetern.

Die Tanks mit dem entsprechenden technischen Zubehör sind dabei Eigentum der Tankgesellschafter.

Versorgungssystem für Frischwasser

Die Frischwasserhalle liegt neben der Fäkalienhalle und wird mit den Frischwasserwagen bei Bedarf direkt vom Vorfeld aus angefahren. Zur Gewährleistung einwandfreier hygienischer Bedingungen sind die Wände mit Fliesen bis zur Decke ausgelegt.

Der Fußboden ist mit Gefälle zum Fußbodeneinlauf gebaut und gleichfalls mit säurefesten Fliesen ausgestattet. Der Raum enthält einen Frischwasseranschluss, der mit einem Wasserzähler ausgestattet ist und der Betankung der Fahrzeuge dient. Die Größe des Raumes beträgt ca. 45 qm.

Lärmschutzanlage für Triebwerksprobeläufe

Die Lärmschutzanlage für Triebwerksprobeläufe ist eine an der Stirnseite im Norden offene Halle, deren Form einer an der Stirnseite offenen Pyramide gleicht. Sie kann mindestens Flugzeuge vom Typ A 310 aufnehmen. Die Wände sind in schalldämmender Bauweise ausgeführt.

Zum Triebwerksprobelaufstand gehören der davor liegende Vorfeldbereich und die umgebenden Verkehrsflächen. Der Triebwerksprobelaufstand liegt am westlichen Ende des Wartungsvorfeldes im südlichen Betriebsbereich und wird vom Flughafenunternehmer verwaltet und betrieben.

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 178/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof

1. Aviation

1.1. Start- und Landeentgelte

1.1.1. Für jede Landung bzw. alternativ jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Tempelhof ist ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.1.2. Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW). Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.
Eine Reduzierung dieses MTOW in den Zulassungsunterlagen findet bei der Entgeltberechnung nur ab Beginn der Flugplanperiode Berücksichtigung, zu der die Änderung wenigstens vier Monate zuvor mit der Vorlage der geänderten Unterlagen angekündigt wurde. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeuges ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

1.1.3. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt bei Luftfahrzeugen aller Antriebsarten je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes **2,00 EUR**

1.1.4. Pro Landung wird für Luftfahrzeuge über **2 t bis 10 t** MTOW ein Lärmzuschlag von **50,00 EUR** erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Für Luftfahrzeuge **über 10 t** MTOW erfolgt die Zuordnung der Flugzeugtypen in Lärmklassen auf der Basis der für das Jahr 2004 jeweilig gemessenen durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel.

Lärmklasse 1	bis 70,9 dB (A)	**70,00 EUR**
Lärmklasse 2	von 71,0 bis 73,9 dB (A)	**84,00 EUR**
Lärmklasse 3	von 74,0 bis 76,9 dB (A)	**105,00 EUR**
Lärmklasse 4	von 77,0 bis 79,9 dB (A)	**140,00 EUR**
Lärmklasse 5	von 80,0 bis 84,9 dB (A)	**420,00 EUR**
Lärmklasse 6	von 85,0 bis 89,9 dB (A)	**840,00 EUR**
Lärmklasse 7	ab 90,0 dB (A)	**1.680,00 EUR**

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis repräsentative Messergebnisse für den Flughafen Berlin-Tempelhof vorliegen.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Gr. 1 bis 70,9 dB (A)	Gr. 2 71,0 bis 73,9 dB (A)	Gr. 3 74,0 bis 76,9 dB (A)	Gr. 4 77,0 bis 79,9 dB (A)	Gr. 5 80,0 bis 84,9 dB (A)	Gr. 6 85,0 bis 89,9 dB (A)	Gr. 7 ab 90,0 dB (A)
70,00 €	**84,00 €**	**105,00 €**	**140,00 €**	**420,00 €**	**840,00 €**	**1.680,00 €**
Hubschrauber CL601 CN750 SF200	ARJ70 BA14F BA461 BD700 BE350 BR115 CL100 CL200 CL600 CL604 CL700 CN560 CN56X D2000 DHC84 EMB12 EMB13 EMB14 EMB17 FK70 GULF3 GULF4 GULF5 HS748 L410 LR31 LR24 LR35 LR45 LR55 LR60 MD90 PMR1 SN602 SF340 WW24	A319 A3202 A3211 AJ25 ARJ85 ATR42 ATR72 B7377 B737W B73BJ B7572 B7672 BA462 BA463 BAE10 BE400 BE19C BE19D CN525 C525A CN551 CN650 DA100 DA20 DA900 DHC81 DHC82 DHC83 DO328 FK100 FK27 FK50 FK60 J328 MU300 RJ100	A3201 AN26 B7373 B7374 B7375 B7573 B757F B7772 BATP C130 DA50 DC3 GALX HS125 JU52	AN12 B7272 B7372 B7673 C17A DC930 GULF2 MD80 MD81 MD82 MD83 MD87 MD88 P180	B7271 BA114 BA115	Non-Annex Chp.2

1.1.5. Auf die unter 1.1.4. genannten Entgelte wird ein Zuschlag erhoben

von 22.00 bis 22.59 Uhr Ortszeit	in Höhe von	**20 %**
von 23.00 bis 23.59 Uhr Ortszeit	in Höhe von	**100 %**
von 00.00 bis 05.59 Uhr Ortszeit	in Höhe von	**250 %**

1.1.6. Mindesttonnage

Bei der Berechnung des nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessenen Landeentgeltes wird für den Flughafen Tempelhof **6 t** als Untergrenze zugrunde gelegt.

1.1.7. Touch and Go

Das nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

1.1.8. Entgeltermäßigung

Die unter 1.1.3. genannten Entgelte ermäßigen sich auf dem Flughafen Tempelhof bei

Schul- und Einweisungsflügen **um 50 %**
Hubschrauberflügen **um 15 %**.

Es kann nur eine der genannten Ermäßigungen beansprucht werden.
Das ermäßigte Entgelt darf das sich aus Ziffer 1.1.6. ergebende Mindestentgelt nicht unterschreiten.

1.1.8.1. Schulflüge

Schulflüge im Sinne von Nr. 1.1.8. sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind. Der Nachweis ist durch den Kunden zu erbringen.

1.1.8.2. Einweisungsflüge

Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 1.1.8. sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

1.1.9. Entgelte für Luftschiffe und Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen und Heißluftballonen sind nur ein Ankermastentgelt und das Landeentgelt bzw. ein Startentgelt zu entrichten.

1.1.9.1 Luftschiffe

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen wird für die Erlaubnis der Errichtung eines Ankermastes ein Ankermastentgelt erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden **150,00 EUR**.

Der Zeitraum, der für die Berechnung des Ankermastentgeltes maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit seinem Abbau.

Zusätzlich ist ein nach dem Normalauftrieb des Luftschiffes bemessenes Lande-entgelt zu entrichten. Es beträgt je angefangene **t** des Normalauftriebes **6,00 EUR**.

1.1.9.2. Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Heißluftballonen ist ein Entgelt von **17,50 EUR** je Start zu entrichten.

1.2. Passagierentgelte

1.2.1. Zusätzlich zum Landeentgelt ist im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr* ein Passagierentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord befindlichen Fluggäste und dem nachfolgenden Landeort des Luftfahrzeuges.

***)** Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftverkehrsgesellschaften für eigene Zwecke.

Das Entgelt beträgt je Zusteiger:

innerhalb der Bundesrepublik Deutschland **11,75 EUR**

außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens* **13,85 EUR**

außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie außerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens* **14,10 EUR**

für nachgewiesene Transitfluggäste zu allen Flugzielen **9,40 EUR**

***** Belgien; Dänemark; Finnland; Frankreich; Griechenland; Island; Italien; Luxemburg; Niederlande; Norwegen; Österreich; Portugal; Schweden; Spanien - Stand März 2005

Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Nr.1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

Flüge im Schengen Verkehr im Sinne von 1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb Schengen erfolgt ist.

Flüge im Non - Schengen Verkehr im Sinne von 1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und außerhalb Schengen erfolgt ist.

1.2.2. In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.
Fluggäste sind auch Mitarbeiter - mit Ausnahme der diensthabenden Crew - der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

1.3. Positions- und Abstellentgelt

Für die Nutzung von Positionen und Flächen des Vorfeldes durch Luftfahrzeuge ist generell ein Positionsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.3.1. Positionsentgelt

Die Höhe des Positionsentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges und der Dauer der Inanspruchnahme der Position bzw. Fläche.
Das Positionsentgelt wird je nach Inanspruchnahme gestaffelt je angefangene Tonne und angefangene 10 Minuten berechnet.

bis 40 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,30 EUR**
bis 90 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,34 EUR**
bis 120 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,38 EUR**
bis 180 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne **0,42 EUR**

Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage der Verweilzeit, die als Differenz zwischen on-block- und off-block-Zeit auf der Abfertigungsposition sowie des jeweiligen Luftfahrzeuges definiert wird.

Die maximale Berechnungszeit des Positionsentgeltes beträgt 3 Stunden, d.h. 18 Zeiteinheiten á 10 Minuten. Damit ist die Nutzung der Position zur Abfertigung bei Landung und Start abgegolten.

Das Positionsentgelt beträgt mindestens **20,00 EUR** .

1.3.2. Abstellentgelt

Für die Nutzung von Positionen des Vorfeldes und sonstiger Flächen zum Abstellen von Luftfahrzeugen ist ab Beginn der 4. Stunde - nach Ablauf der Berechnungszeit für das Positionsentgelt - ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
Die Höhe des Abstellentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges (siehe Ziffer 1.1.) und der Dauer der Inanspruchnahme der Fläche.

Das Abstellentgelt beträgt **1,20 EUR** je angefangene Tonne und die ersten angefange-nen 24 Stunden. Für jeden weiteren Tag beträgt das Abstellentgelt **2,00 EUR** je angefangene Tonne und angefangene 24 Stunden.

Es beträgt mindestens **8,00 EUR** je angefangene 24 Stunden.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die eine Dauer von mehreren aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

1.4. Notlandungen

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, keines der unter Ziffer 1 aufgeführten Entgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

1.5. Zentrale Infrastruktur

Für alle Luftfahrzeugbewegungen werden durch den Beauftragten des Flughafens Infrastruktureinrichtungen vorgehalten.
Für die Vorhaltung dieser Infrastruktur ist bei jeder Landung im gewerblichen Verkehr ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.5.1. Das Basisentgelt für Vorhaltung der Enteisungseinrichtungen beträgt je bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 10 t

MTOW bis 50 t **10,00 EUR**

MTOW über 50 t **30,00 EUR**

Für Landungen im nichtgewerblichen Luftverkehr wird dieses Entgelt nur bei tatsächlicher Inanspruchnahme, d.h. im Ereignisfall berechnet.

1.5.2. Für Landungen im gewerblichen Passagierverkehr wird bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 t ein Entgelt für die Vorhaltung der Frischwasser- und Fäkalienstation in Höhe von **1,12 EUR** berechnet.

2. Verkehrsfördernde Konditionen

Die BFG als Betreiberin des Flughafens Berlin-Tempelhof gewährt den Luftverkehrsgesellschaften zur Generierung eines nachhaltigen und dynamischen Wachstums des Luftverkehrs für den Betrieb am Flughafen Berlin-Tempelhof die im folgenden dargestellte Förderung:

Wachstums- und Destinations-Förderbetrag

Die verkehrsfördernden Konditionen dienen als Maßnahme zur Steigerung des Tonnage- und Passagieraufkommens am Flughafen Berlin-Tempelhof. Alle Fluggesellschaften können den Förderbetrag, der fair, transparent und diskriminierungsfrei gewährt wird, in Anspruch nehmen. Um langfristig und nachhaltig das Verbindungsangebot nach und von Berlin zu verbessern, gewährt die BFG Förderung

>>> für die Einrichtung einer Flugverbindung ab Berlin zu neuen Zielflughäfen (Märkten)
>>> für ein erhöhtes Tonnage- und Passagieraufkommen

Anspruchsberechtigt ist jede Fluggesellschaften inkl. Partner (gleiche Flugnummer), die als operating carrier ihre Flugverbindungen nachhaltig aufbaut. Die einzelnen Voraussetzungen der verkehrsfördernden Konditionen müssen erfüllt sein. Dazu haben die Fluggesellschaften der BFG in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

Verkehrsfördernde Konditionen werden nicht für Wachstum bei Passagieren und Tonnage sowie neue Destinationen gewährt, wenn die jeweilige verkehrsfördernde Kondition dadurch entsteht, dass ein Luftfahrtunternehmen im Wege des Code Sharings oder anderer Formen der Kooperation zwischen Luftfahrtunternehmen Strecken, Destinationen, Frequenzen, oder Flüge von einem anderen Unternehmen übernimmt.

2.1. Destinations-Förderbetrag

>>> Als neue Destination gelten angemessen regelmäßige Flugverbindungen (mindestens zweimal wöchentlich) zu Städten, die in den letzten 12 Monaten vor Inkrafttreten der jeweils aktuellen Entgeltordnung bis zur Aufnahme der jeweiligen Flugverbindung vom Flughafensystem Berlin aus nicht direkt bedient wurden.

>>> Der Destinations-Förderbetrag beträgt in der ersten Flugplanperiode 80%, in der zweiten Flugplanperiode 60%, in der dritten Flugplanperiode 40%, in der vierten Flugplanperiode 20 % und in der fünften Flugplanperiode 10% des Landegrundtarifes (fixes und variables Entgelt, das Lärmgrundentgelt inkl. der Zuschläge bleibt bei der Berechnung des Förderbetrages ausgenommen) der entsprechenden Operation.

>>> Die Laufzeit für diese Förderung beträgt 5 Flugplanperioden.

>>> Die Leistungsabgeltung erfolgt jeweils nach Ende einer Flugplanperiode.

>>> Sollte die Luftverkehrsgesellschaft die Bedienung der neuen Strecke vor Ablauf von 5 Flugperioden einstellen, so ist die Förderung der BFG wie folgt zurückzuerstatten:

für die erste Flugplanperiode 60%, für die zweite Flugplanperiode 40%, für die dritte Flugplanperiode 20%, für die vierte Flugplanperiode 10 % und für die fünfte Flugplanperiode 0% des Landegrundtarifes (fixes und variables Entgelt, das Lärmgrundentgelt inkl. der Zuschläge ist von Entgeltreduzierungen ausgenommen) der entsprechenden Strecke.

>>> Die BFG kann mit dem zu gewährenden Förderbetrag gegen fällige und unbestrittene Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen.

2.2. Wachstums-Förderbetrag

Die BFG gewährt allen Fluggesellschaften inkl. Partner (gleiche Flugnummer) einen Wachstums-Förderbetrag für ein im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr (Kalenderjahr) erhöhtes Tonnage- und Passagieraufkommen je Flugbewegung für den Zeitraum von maximal 5 Flugplanperioden. Ein erhöhtes Tonnageaufkommen ist ein Zuwachs an MTOW im Vergleich zur Flugplanperiode des jeweiligen Vorjahres. Bei der Berechnung des Förderbetrages bleibt das Lärmgrundentgelt inkl. Zuschläge unberücksichtigt. Ein erhöhtes Passagieraufkommen ist ein Passagierwachstum im Vergleich zur Flugplanperiode des jeweiligen Vorjahres.

>>> Das in der 1. Flugplanperiode erreichte Verkehrswachstum

wird entsprechend der Staffeln für 5 Flugplanperioden gefördert.

>>> Die Förderung in den folgenden Flugplanperioden nach Erreichen des Schwellwertes wird nur gewährt, wenn das Verkehrsaufkommen der Basisflugplanperiode nicht um mehr als 3 % unterschritten wird.

>>> In den folgenden Flugplanperioden wird das Verkehrsaufkommen mit dem bisher erreichten Basisaufkommen verglichen. Bei weiterem Wachstum und Erreichen eines Schwellenwertes entsprechend der unten aufgeführten Staffeln wird dieses Aufkommen ebenfalls für 5 Flugplanperioden gefördert.

Bei Fluggesellschaften, die mehr als 100 Flugbewegungen p.a. aufweisen ,wird das Wachstum prozentual bewertet.

>>> Die Gewährung des Förderbetrages erfolgt nach Ablauf der jeweiligen Flugplanperiode, erstmals nach Ablauf eines Kalenderjahrs. Die BFG kann mit dem zu gewährenden Förderbetrag gegen fällige und unbestrittene Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen.

Berechnung des Förderbetrages gemäss variablem Entgelt

	Förderung für	1. + 2.	3. + 4.	5.
Klasse	PAX-Wachstum in %	Flugplanperiode	Flugplanperiode	Flugplanperiode
1	von 4 % bis 7,9 %	4%	2%	0%
2	von 8 % bis 11,9 %	6%	4%	2%
3	über 12 %	9%	6%	3%

Berechnung des Förderbetrages gemäss fixem Entgelt

	Förderung für	1. + 2.	3. + 4.	5.
Klasse	MTOW-Wachstum in %	Flugplanperiode	Flugplanperiode	Flugplanperiode
1	von 4 % bis 7,9 %	4%	2%	0%
2	von 8 % bis 11,9 %	6%	4%	2%
3	über 12 %	9%	6%	3%

3. Inkrafttreten

Diese Regelung der Entgelte tritt am 01. Juli 2005 in Kraft.

Die Regelung der Entgelte mit Wirksamkeit ab 01. August 2003 wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Der Teil "Entgeltordnung für den Flughafen Berlin-Tempelhof" des NfL I-204/03 vom 07. August 2003 wird hiermit aufgehoben.

NfL I-204/03 wird hiermit aufgehoben.

Berlin, 30. Juni 2005
- VII G -
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

i . A . D r . R a u s c h - G a s t

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 179/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Flughafenbenutzungsordnung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof

Inhaltsverzeichnis

Teil I Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben
2. Örtliche Flugbeschränkungen
3. Wetterverhältnisse
4. Äußere Merkmale des Flughafens
5. Bewegungsflächen
6. Optische Bodenhilfen
7. Befeuerungseinrichtungen

Teil II Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1 Befugnis zum Starten und Landen
2.2 Start- und Landeeinrichtungen
2.3 Rollen und Schleppen
2.4 Abfertigungsvorfeld
2.5 Bodenverkehrsdienste
2.6 Abstellen und Unterstellen
2.7 Lärmschutz
2.8 Betriebsstoffversorgung
2.9 Instandhaltungsarbeiten, Waschen und Enteisen
2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge
3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)
3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen
3.4 Mitführen von Tieren

4. Sonstige Betätigung

4.1 Gewerbliche Betätigung
4.2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften
4.3 Lagerung
4.4 Bauarbeiten

5. Sicherheitsbestimmungen

6. Fundsachen

7. Verunreinigungen, Abwässer

7.1 Verunreinigungen
7.2 Abwässer
7.3 Abfall
7.4 Luftverunreinigungen

8. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung, Erlaubnisse

9. Zustellungsbevollmächtigter

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

11. Änderungsvorbehalt

Anlage 1: Sicherheitsbestimmungen zum Teil II, Nr. 5

1. Umgang mit Kraftstoffen

2. Betrieb von Luftfahrzeugtriebwerken
3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer
4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren
5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten
6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen
7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

Anlage 2: Abfallbestimmungen zum Teil II, Nr. 7

1. Grundsätze
2. Abfallvermeidung
3. Abfälle, die durch den Flughafenunternehmer entsorgt werden
4. Benutzungsbedingungen für die durch den Flughafenunternehmer zu entsorgenden Abfälle
5. Abfälle, die von der Entsorgung durch den Flughafenunternehmer ausgeschlossen sind
6. Mitwirkungs- und Duldungspflichten

Anlage 3: Abwasserentsorgung / Gewässerschutz zum Teil II, Nr. 7

1. Allgemeines

2. Schmutzwasser

2.1 Allgemeines
2.2 Abwasserkataster / Indirekteinleitung

3. Niederschlagswasser

4. Wasch- und Reinigungsmittel, Schmierstoffe

5. Wassergefährdende Stoffe

5.1 Lagerung
5.2 Betrieb von Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

6. Zutrittsberechtigung

7. Mitwirkungs- und Duldungspflicht

Anlage 4: Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste

Anlage 5: Beschreibung der "Zentralen Infrastruktureinrichtungen" zum Teil II, Nr. 2.5.3.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben

1.1. Bezeichnung: Flughafen Berlin-Tempelhof
ICAO-Abkürzung EDDI

1.2. Flughafenbezugspunkt (FBP)
Geographische Breite und Länge:
52 28 25 N 13 24 06 E (WGS 84)
Lage: siehe Flugplatzkarte - ICAO

1.3. Entfernung und Richtung von der Stadt: In der Stadt Berlin

1.4. Flugplatzhöhe: 164 ft

1.5. Flugplatzbezugstemperatur: 23,1°C

1.6. Ortsmißweisung: 0° 55'E (1992,8)

1.7. Übergangshöhe: siehe Luftfahrthandbücher (AIP)

1.8. Betriebszeit: H24

1.9. Flughafenunternehmer: Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG)

1.10. Postanschrift: Flughafen Tempelhof
12101 Berlin

1.11. Drahtanschrift:
AFTN: EDDIZPZX
SITA: THFVBXH
Telex: 302481 bfgtf d
FAX: (030) 69 51 36 10

1.12. Fernsprecher: BFG-Verkehrsleitung
Telefon (030) 69 51- 36 01, 69 51-36 02

AIS THF
Telefon: (030) 69 51-3428
Telefax: (030) 69 51-22 53
Telex: 185635

1.13. Übernachtungsmöglichkeiten: Berliner Hotels

1.14. Gaststättenbetrieb: Ja

1.15. Sanitätsbereitschaft: Sanitätsstelle, Sanitäter,
3 Rettungsfahrzeuge,
Behandlungsraum, Liegeraum,
Isolationsraum, (H24)

1.16. ZOLL Betriebszeit 0500 bis 2330

1.17. Verfügbare Verkehrsmittel:
öffentliche Verkehrsmittel U-Bahn, Bus
nichtöffentliche Verkehrsmittel Mietwagen, Taxi

1.18. Luftfrachtabfertigung: Ja

1.19. Treibstoffsorten: siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

1.19. Ölsorten: siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

1.20. Sauerstoff und andere verfügbare Betriebsmittel:
Enteisungsflüssigkeit 2 nur O/R

1.21. Tankvorrichtungen und Beschränkungen
siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

1.22. Verfügbarer Hallenraum für nicht stationierte Luftfahrzeuge: verfügbar

1.23. Verfügbare Instandsetzungseinrichtungen:
Kleinere Reparaturen durch die Luftverkehrsgesellschaften

1.24. Brandschutz: Verfügbar: Kategorie 6

1.25. Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit:
Ständig benutzbar
Schneeräumgeräte: siehe saisonaler Schneeplan

2. Örtliche Flugbeschränkungen

2.1 Beschränkungen für Strahlflugzeuge

2.1.1 Strahlflugzeuge dürfen auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof nur starten und landen, wenn sie die Lärmzulassungsvorschriften des ICAO Annex 16, Band 1, Teil II, Kapitel 3 erfüllen.

2.1.2 Von den Beschränkungen sind ausgenommen:

2.1.2.1 Luftfahrzeuge, die den Flughafen nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen und der Flughafen Berlin-Schönefeld nicht anfliegbar ist.

2.1.2.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen.

2.2 Einschränkungen des Nachtluftverkehrs

Bei den nachstehend genannten Zeiten handelt es sich um Ortszeiten.

2.2.1 Starts sind in der Zeit von 2200 (2150 off blocks) bis 0600 unzulässig.

2.2.2 Landungen sind in der Zeit von 2200 bis 0600 unzulässig.

2.2.3 Für verspätete Starts und Landungen im Fluglinien- und planmäßigen Bedarfsluftverkehr, deren planmäßige Abflug- und Ankunftszeit vor 2150 bzw. 2200 liegt, gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Flugbeschränkungen bis 2300 als erteilt. Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen ist in jedem Einzelfall der Verkehrsleitung des Flughafens Tempelhof [Tel: (030) 6951-3601 oder 3602, FAX: (030) 6951- 3610] darzulegen und auf Verlangen der Luftaufsicht auch nachzuweisen.
Verspätete Landungen in der Sperrzeit von 2300 bis 0600 sind nur gemäß Nr. 2.2.5 dieser Nachtflugregelung möglich.

2.2.4 Von den Beschränkungen sind ausgenommen:

2.2.4.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die den Flughafen Berlin-Tempelhof nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen.

2.2.4.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen.

2.2.4.3 Vermessungsflüge der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit notwendig sind.

2.2.5 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr (Luftaufsicht) in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn diese zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich sind. Anträge sind gegebenenfalls zu richten an die

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Referat VII G,
Am Köllnischen Park 3,
10179 Berlin

In Eilfällen außerhalb der üblichen Dienstzeiten sind die Anträge an die Verkehrsleitung des Flughafens Tempelhof (Tel.: (030) 69 51- 36 01 oder 36 02) zu richten. Nur unter außergewöhnlichen Umständen kann eine Genehmigung über Ziffer 2.2.3 hinaus erwartet werden.

Zu 2.2.1-2.2.5
In den Sperrzeiten von ATC erteilte Startfreigaben beinhalten nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof.

ATC übermittelt über Sprechfunk grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen für Nachtlandungen innerhalb der Sperrzeiten; die aus Sicherheitsgründen erteilte Landefreigabe durch ATCenthält daher noch keine Entscheidung über die Zulässigkeit der Nachtlandung. Bei einer von der Luftaufsicht nicht genehmigten verspäteten bzw. verfrühten (vor 0600) Landung hat sich der Luftfahrzeugführer unmittelbar nach der Landung persönlich zur Luftaufsicht zu begeben und die Zulässigkeit der Nachtlandung zu rechtfertigen.

2.3 Einschränkung des Platzflugbetriebes

Platzrundenflüge sowie zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende, wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges sind zwischen 1800 und 0800 nicht zulässig.
Von dieser Einschränkung sind Vermessungs- und Kontrollflüge der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und der Landesluftfahrtbehörde ausgenommen.

2.4 Triebwerksprobeläufe

2.4.1 Probeläufe dürfen grundsätzlich nur unter Benutzung der dafür vorgesehenen Standorte zwischen 0600 und 2200 durchgeführt werden.

2.4.2 Zwischen 2200 und 0600 dürfen Triebwerksprobeläufe mit Genehmigung der Luftaufsicht durchgeführt werden, wenn sie aus Sicherheitsgründen kurz vor einem Start am frühen Morgen zur Durchführung einer unaufschiebbaren Wartung notwendig sind.

2.5 Lärmschutz

Sichtanflüge gem. AIP RAC 4-3-11 (NfL I-326/95) zum Flughafen Tempelhof sind so durchzuführen, dass der Endanflug mindestens 5 NM beträgt.

2.6 Höhenmesserkontrolle

siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

3. Wetterverhältnisse

vorherrschende Windrichtung WSW; mittleres tägliches Maximum (Juli) +23,1° C; mittleres tägliches Minimum (Januar) -2.2° C; Mittelwert des Luftdrucks um 15.00 Uhr (Juli) 1008,3 hPa, um 06.00 Uhr (Januar) 1009,1 hPa; Mittelwert der absoluten Feuchte um 15.00 Uhr (Juli) 10,0 gr/m³ und 06.00 Uhr (Januar) 4,0 gr/m³

4. Äußere Merkmale des Flughafens:

4.1 Start- und Landebahn des Flughafens
ICAO-Klasse 4C

Bezeichnung: 09R/27L
09L/27R

4.2 Rechtweisende Richtungen:

087°/267°
086°/266°

Abmessungen: 1840 x 42,5 m 09R/27L
2094 x 42,5 m 09L/27R

Start- und Landebahndecke:
Asphaltbeton 09L/27R
Asphaltbeton (300 MTR Beton am Ende von 27R)

Tragfähigkeit: 09R - 27L 77 F/A/N/T
09L - 27R 18 F/B/W/T

Landebereich für Hubschrauber:
vorhanden

5. Bewegungsflächen:

Vorfeld:	486 000 m² Beton
Rollbahnen:	Asphalt-Beton, Breite: 22,5 m

6. Optische Bodenhilfen:

6.1. Wegweiseranlage für das Rollen:
RWY Richtungsschilder und Rollbahnbezeichnungsschilder (beleuchtet)

6.2. Optische Ortungshilfen:
Flugplatzleuchtfeuer weiß/weiß; "Berlin-Tempelhof" in Leuchtschrift am Vordach zum Vorfeld "Zentralflughafen" in Leuchtschrift am Abfertigungsgebäude zur Straße

6.3 Anzeigegeräte und Bodensignalanlagen:
2 Windsäcke zwischen den RWY's
1 Windsack am NE-Rollweg

7. Befeuerungseinrichtungen:
siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

Notbefeuerung vorhanden

Hindernismarkierung und -befeuerung:
Hindernisse befeuert, Tagesmarkierungen der Hindernisse im Landebereich

Markierungshilfen: siehe Luftfahrthandbuch (AIP)

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

1.2. Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter und Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1 Befugnis zum Starten und Landen

2.1.1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafen-Gebühren- und Entgeltordnung festgeleg-

ten Entgelte mit Flugzeugen und Drehflüglern gestattet, die mit einem betriebsbereiten Funksprech-, Empfangs- und Sendegerät ausgerüstet sind, mit dem aus einer Entfernung von mindestens 25 NM vom Flughafen Funksprechverbindung mit dem Kontrollturm aufgenommen werden kann, soweit dies nach den Eigenschaften der Luftfahrzeuge und den Einrichtungen und Anlagen des Flughafens ohne Gefährdung von Personen und Sachen möglich ist.

2.1.2 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig sind.

2.2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Rollpläne gebunden, sofern sie nicht von der Flugverkehrskontrollstelle andere Weisungen erhalten.

2.3 Rollen und Schleppen

2.3.1 Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2.3.2 Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2.3.3 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder - nach näherer Vereinbarung, insbesondere Abstimmung hinsichtlich der Abstellposition - von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; der Führerstand eines großen Luftfahrzeuges muss, der eines kleinen soll mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigem Mechaniker besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben.

2.4 Abfertigungsvorfeld

2.4.1 Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. eine andere Benutzung ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2.4.2 Abfertigungsplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen.

2.5 Bodenabfertigungsdienste

2.5.1 Der Flughafenunternehmer sowie die zugelassenen Selbstabfertiger und Dienstleister sind berechtigt, Bodenabfertigungsdienste gemäß Anlage 1 (Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste) der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) durchzuführen. Die zugelassenen Abfertiger haben ihre Abfertigungsgeräte ausschließlich an den vom Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen.

2.5.2 Der Flughafenunternehmer kann von den zugelassenen Selbstabfertigern und Dienstleistern für die Gestattung von Bodenabfertigungsdiensten ein Entgelt gemäß § 9 Abs. 3 BADV verlangen.

2.5.3 Folgende Einrichtungen sind zentrale Infrastruktureinrichtungen im Sinne von § 6 BADV:

>>> Entsorgungssystem für Fäkalien
>>> Flugzeugenteisungssystem
>>> Kommunikationsinfrastrukturnetz und zentrale Informationstechnologie zur Erbringung von Dienstleistungen
>>> Tanklager
>>> Versorgungssystem für Frischwasser

Die zentralen Infrastruktureinrichtungen werden ausschließlich vom Flughafenunternehmer oder einem von ihm damit Beauftragten nach Maßgabe der Anlage 5 vorgehalten, verwaltet und betrieben.

Die Dienstleister und Selbstabfertiger haben die zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen. Ihre Nutzung ist mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden.

2.5.4 Die Luftfahrzeughalter sind verpflichtet, den Flughafenunternehmer rechtzeitig nach dessen näherer Weisung über die zum Zwecke einer flüssigen Verkehrsabwicklung notwendigen Flugdaten und Ladewerte ihrer Flüge zu unterrichten.

2.6 Abstellen und Unterstellen

2.6.1 Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als eine Stunde auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen des Flughafenunternehmers auf einer ihn zuzuweisenden Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterzustellen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeugs auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder - wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt - das Luftfahrzeug kostenpflichtig durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2.6.2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.
Der Flughafenunternehmer kann anstelle des Luftfahrzeughalters gegen Entgelt die nötigen Sicherungen vornehmen. Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, bei Beleuchtung der Vorfelder vom Luftfahrzeughalter für die hierdurch erfolgte Sicherung der abgestellten Luftfahrzeuge Gebühren zu berechnen.

2.6.3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff. BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.6.4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

2.6.4.1 Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Kräne und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2.6.4.2 Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2.6.4.3 Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2.6.4.4 Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2.7 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben auf dem Flughafen und in seiner Nähe Geräuschbelästigungen, die durch Triebwerke der Luftfahrzeuge verursacht werden, auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken, insbesondere Lärmschutzeinrichtungen zu benutzen, wenn dies zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm erforderlich ist.
Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen zur Durchführung von Prüfläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen. Sie stellen den Flughafenunternehmer von etwaigen Ansprüchen der Anwohner aus Lärmverursachung frei.

2.8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmer, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften und die jeweils gültigen Regeln für den Umgang mit Betriebsstoffen einzuhalten. Sie sind ferner verpflichtet dafür Vorsorge zu tragen, dass das während der Betriebsstoffversorgung am Luftfahrzeug tätige Personal in die Brandmeldeeinrichtung, die NOT-AUS-Schaltung, die Brandbekämpfung sowie das Verhalten beim Auslaufen von Betriebsstoffen eingewiesen und regelmäßig in Übung gehalten wird.

2.9 Instandhaltungsarbeiten, Waschen und Enteisen

Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen, sowie das Waschen, das Reinigen und die Enteisung von Luftfahrzeugen dürfen nur an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen bzw. Zentralen Infrastruktureinrichtungen erfolgen. Um Probleme mit Abscheider- oder Emulsionsspaltanlagen zu vermeiden, sind die Eingesetzten Waschmittel mit dem Flughafenunternehmer abzustimmen.

Flugzeugenteisungsmittel dürfen nur nach vorheriger Abstimmung mit dem Flughafenunternehmerverwendet werden. Dem Flughafenunternehmer die chemische Zusammensetzung des Flugzeugenteisungsmittels mitzuteilen und in Form eines Gutachtens nachzuweisen.

2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2.10.1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2.10.2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, das diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge

3.1.1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3.1.2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3.1.3 Für das Betreten der Besucherplätze ist Eintrittsgeld zu entrichten; seine Höhe ist durch Aushang bekanntgemacht.

3.1.4 Wer Fracht zu oder von anderen Flughäfen auf dem Landewege befördert, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer nach dessen näherer Weisung über die Ladewerte und die Flugdaten dieser Fracht zu unterrichten.

3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3.2.1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3.2.2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur vor dem Abflugeingang sowie auf den gekennzeichneten Halteplätzen aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur vor den Frachtgebäuden abgeladen oder aufgeladen werden.

3.2.3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Das Recht des Flughafenunternehmers, hierfür Entgelte zu verlangen, bleibt unberührt. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3.2.4 Kleinfahrzeuge (z. B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3.2.5 Instandhaltungsarbeiten an sowie das Be- und Enttanken von Kraftfahrzeugen und Geräten, anderen Gegenständen sowie das Waschen und Reinigen dürfen nur auf den vom Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen erfolgen. Um Probleme mit Abscheider- oder Emulsionsspaltanlagen zu vermeiden, sind die eingesetzten Waschmittel mit dem Flughafenunternehmer abzustimmen.

3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3.3.1 <u>Allgemeines</u>

3.3.1.1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers - und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter - betreten oder befahren werden.
Berechtigungsnachweis für das Betreten nicht allgemein zugänglicher und sicherheitsempfindlicher Bereiche ist der BFG-Sicherheitsausweis. Nach Maßgabe des Rahmenplans Luftsicherheit muß der Sicherheitsausweis innerhalb dieser Bereiche ständig sichtbar getragen und bei Betreten dem Sicherheitspersonal unaufgefordert vorgezeigt werden.

Zu den Anlagen gehören insbesondere:
- das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmmten Bahnen und Flächen),
- das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder,
- die Luftfahrzeughallen,
- die Warteräume,
- die Transiträume,
- die Gepäck- und Frachthallen ,
- die Garagen und Werkstätten,
- die technischen Betriebsräume und -stätten,
- die Betriebs- und Bauhöfe,
- die Baustellen.

Absatz 1 und 2 gilt entsprechend für Grundstücke und Anlagen der Flugsicherung außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes.

3.3.1.2 Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3.3.1.1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3.3.1.3 Das Betreten oder Befahren der nicht allgemein zugänglichen Anlagen erfolgt auf eigene Gefahr. Sie dürfen nur

unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3.3.1.4 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll-, Pass- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3.3.1.5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3.3.1.6 Für Personen, die im Bereich der Flugbetriebsflächen, d.h. im Bereich des Rollfeldes, des Abfertigungsvorfeldes und sonstiger Vorfelder sowie den hiervon zugänglichen Einrichtungen und Anlagen der Flugzeugabfertigung tätig sind, besteht ein absolutes Alkoholverbot. Der Flughafenunternehmer ist jederzeit berechtigt, dieses Verbot durch Kontrollen, auch auf der Grundlage des Atem-Analyseverfahrens, zu überprüfen und den Betroffenen im Falle eines Verstoßes oder einer Verweigerung der Kontrolle vorübergehend oder auch auf Dauer aus diesen Bereichen zu verweisen.
Arbeitgeber dieser Personen sind verpflichtet, im Rahmen ihrer Fürsorgepflicht durch geeignete Maßnahmen zur Durchsetzung des absoluten Alkoholverbots auf den Flugbetriebsflächen beizutragen. Über diese Beiträge ist gegenüber dem Flughafenunternehmer Nachweis zu führen.

3.3.1.7 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3.3.2 Rollfeld

3.3.2.1 Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat zu diesem Zweck deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten.

3.3.2.2 Will ein Beauftragter der in Absatz 3.3.1.4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er - außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers - die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zu Absatz 3.3.2.1 Satz 2 zu beachten.

3.3.2.3 Fahrzeuge, die bei Dunkelheit das Rollfeld befahren, müssen so beleuchtet sein, dass ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrolle aus verfolgt werden können.

3.3.2.4 Das Rollfeld darf nur von Fahrzeugen befahren werden, die
- in ständiger Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einer Rundumleuchte ausgerüstet sind, oder
- von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3.3.3 Vorfelder

3.3.3.1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h und bei Anhängerbetrieb auf 25 km/h begrenzt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlöscher- und Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3.3.3.2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von den Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrs- und Zulassungsregeln verbindlich.

3.3.3.3 Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.
Die Sicherheitsabstände 20 m vor und 80 m hinter den in Betrieb befindlichen Triebwerken sind unbedingt zu beachten, wenn durch den Flightchecker die Chocks entfernt worden sind.
Bei Maschinen, die sich mit laufenden Triebwerken noch on block- befinden, besteht die Möglichkeit, die Fahrstraße hinter der Maschine zu passieren.

3.4 Mitführen von Tieren

3.4.1 Im gesamten zugänglichen Flughafenbereich dürfen Tiere nur gesichert mitgeführt werden.

3.4.2 Auf den Betriebsflächen dürfen keine Tiere mitgeführt werden.

4. Sonstige Betätigung

4.1 Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenabfertigungsdienste

Gewerbliche Betätigung außerhalb der Bodenabfertigungsdienste gemäß Ziffer 2.5 ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die grundsätzlich ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand hat, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie Bild- und Tonübertragungen. Auf dem Flughafengelände wird eine gewerbliche Betätigung auch dann ausgeübt, wenn sie dort nur teilweise ausgeübt wird.
Als gewerbliche Betätigung im Sinne dieser Vorschrift gilt nicht die Betätigung von Luftfahrzeughaltern im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer Luftfahrzeuge.

4.2. Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4.3 Lagerung

4.3.1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG , § 2 Abs.1 und 2 Gefahrgutgesetz (GGG) und der zu deren Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers in/auf dafür zugelassenen Lagerräumen/Lagerplätzen, unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, gelagert und umgeschlagen werden.
Für die Zeit des Gefahrgutumschlags und der Lagerung muss ein Ansprechpartner der LVG oder des Spediteurs (Gefahrgut- oder Strahlenschutzbeauftragter), der alle erforderlichen Auskünfte zu dem Gefahrgut geben kann, für die Feuerwehr erreichbar sein. Im Falle eines Gefahrgutunfalls ist die Feuerwehr, der Sicherheitsingenieur und bei radioaktiver Fracht der Strahlenschutzbeauftragte umgehend zu alarmieren. Ihr obliegt die Einsatzleitung und die Abwicklung der Gefahrenabwehr. Der Verursacher hat alle im Zusammenhang mit dem Gefahrgutunfall entstehenden Kosten zu tragen. Die Bestimmungen der Betriebsanweisung NOT finden Anwendung.

4.3.2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4.4 Bauarbeiten

Bauarbeiten sind vor Beginn beim Flughafenunternehmer anzumelden. Dessen Maßgaben sind insbesondere hinsichtlich des räumlichen und zeitlichen Verlaufs sowie hinsichtlich der dem Ausführenden auferlegten Koordinations- und Sicherungs-

verpflichtungen einzuhalten. Insbesondere sind die Regelungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung) zu beachten.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten. Dies gilt auch für die Arbeitssicherheits- und Umweltschutzbestimmungen, die ein Gewerbetreibender auf dem Flughafen in eigener Verantwortung bei der Ausübung seines Gewerbes zu beachten hat.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (Fundbüro, Aufsicht) abzugeben. Es gelten die §§ 978-981 BGB.

7. Verunreinigungen, Abwässer

7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden.
Umweltgefährdende Flüssigkeiten sind beim Austreten aufzufangen und Abfälle jeglicher Art auf den Flugbetriebsflächen einzusammeln. Verunreinigungen und Verschmutzungen sind von den Verursachern zu beseitigen; andernfalls kann der Flughafenunternehmer die Beseitigung auf Kosten des Verursachers vornehmen. (siehe Anlage 3)
Kann der Verursacher auslaufende Stoffe nicht unverzüglich und vollständig aufnehmen, so hat er sofort die Flughafenfeuerwehr zu informieren (Tel.:3600). Die Bestimmungen der Betriebsanweisung NOT sind einzuhalten.

Die Freisetzung von Gefahrstoffen/gefährlichen Gütern ist in jedem Fall unverzüglich dem Flughafenunternehmer (Verkehrsleitung) zu melden.

7.2 Abwässer

Soweit der Flughafenunternehmer nicht anderes bestimmt, darf in die Abwassereinläufe (Abwasserdolen) nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, daß Wasser radioaktiv oder anderweitig, z. B. durch Kraftstoffe, Flugbetriebsstoffe oder Öl, verseucht ist, ist es nach besonderer Weisung des Flughafenunternehmers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen. (siehe Anlage 3)

7.3 Abfall

Der Anfall von Abfällen ist so gering wie möglich zu halten. Schadstoffe in Abfällen sind möglichst zu verringern oder ganz zu vermeiden. Wertstoffe, wie z. B. Glas, Papier, Metall, Kunststoff, Holz (nicht verunreinigt) sowie Bauschutt sind vom Abfall zu trennen. Das Nähere regelt die Anlage "Abfallbestimmungen" in ihrer jeweiligen Fassung.

7.4 Luftverunreinigungen

Laufenlassen von Fahrzeugmotoren ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.

8. Erlaubnisse, Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung

8.1 Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

8.2 Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, für die von ihm ausgegebenen Flughafen-Ausweise und -Schlüssel die Hinterlegung einer Kaution zu verlangen.

8.3 Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen oder zur Anzeige gebracht werden.

9. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die sich aus dieser Benutzungsordnung ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Berlin.

11. Änderungsvorbehalt

Änderungen der Flughafenbenutzungsordnung, insbesondere soweit sie aufgrund der öffentlich-rechtlichen Grundlagen des Flughafenbetriebs einschließlich der Flughafengenehmigung erforderlich werden, bleiben vorbehalten.
Die vorliegende Fassung tritt nebst Anlagen mit der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

NfL I-184/98, I-219/99 und I-259/99 werden hiermit aufgehoben.

Berlin, 1.7.2005

BERLINER FLUGHAFEN-GESELLSCHAFT mbH

J o h a n n s e n - R o t h K l e i n e r t

genehmigt:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
des Landes Berlin

i . A . D r . R a u s c h - G a s t

Anlage 1

"SICHERHEITSBESTIMMUNGEN" ZUM TEIL II, NR. 5 DER FLUGHAFENBENUTZUNGSORDNUNG

1. Umgang mit Kraftstoffen

1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1.2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muss ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafen-Feuerwehr zulässig.

1.3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muss es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.4 Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen in einem Sicherheitsabstand von 4 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0°C beträgt der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min. 3 m

und bei Füllraten von mehr als 600 l/min. 8 m.

1.5 Betriebsstoffe sind in ortsfesten oder mobilen Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren. Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Abs. 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafen-Feuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen. An Betankungsanlagen und Betankungsfahrzeugen sind stets ausreichende Mengen an geeignetem Ölbindemittel vorzuhalten.

1.6 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

1.7 Sondervorschriften für Unterflur-Betankungsanlagen sind zu beachten.

1.8 Das Betanken von Luftfahrzeugen mit Passagieren an Bord ist im Terminalbereich A1 bis A2 unter der Überbauung nur gestattet, wenn die Flughafenfeuerwehr in Löschweite zum Luftfahrzeug in Bereitschaft steht. Diese ist vor Beginn des Vorganges über Telefon 6951-3600 zu benachrichtigen. Auf den restlichen Parkpositionen ist die Feuerwehr über das Betanken mit Passagieren an Bord zu informieren. Es ist durch den Flugzeugbetreiber sicherzustellen, dass im Schadensfall eine sofortige Alarmierung der Feuerwehr über Telefon oder Funk gewährleistet ist.

Ein Enttanken mit Passagieren an Bord ist auf allen Abstellpositionen nicht gestattet.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2.2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flughafenunternehmer oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

2.3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge und Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2.4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoß-Warnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung ist für Propellerflugzeuge erwünscht und wird empfohlen.

2.5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2.6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anlässt oder während ihres Laufes bedient, hat sich zu vergewissern, dass die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sowie innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 15 m um abgestellte Luftfahrzeuge und um Kraftstoffversorgungseinrichtungen sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten.
Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht eingerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen - wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfern - ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern, und funkentstört sein.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5.1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit brennbaren Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I nur in abgetrennten und gut belüftbaren Räumen verwendet werden.

5.2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlack, Nitrolack usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughallen eingerichtet sind.

5.3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in Auffangwannen aufzufangen und in geeignete, gekennzeichnete Sammelbehälter außerhalb der Halle zu entleeren. Bei diesen Behältern ist geeignetes Aufsaugmaterial bereitzuhalten.

5.4 Die Böden der Flugzeughallen, Vorfelder und angrenzenden Flächen sind vom Benutzer frei von Öl, Fett und anderen feuergefährlichen Stoffen zu halten.

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6.1 Material, Gerät und Abfälle sind so aufzubewahren, dass keine Feuer- und Explosionsgefahr entsteht.

6.2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

6.3 Leere Kraftstoff- und Schmierstofffässer sowie leere Hochdrucklagerbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen und Werkstätten gelagert werden.

6.4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmaterial usw.) sind in dafür gekennzeichneten Metallbehältern mit dichtschließenden Deckeln zu sammeln. Die Behälter sind so oft zu leeren, dass eine Selbstentzündung der Abfälle ausgeschlossen ist. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch in vorschriftsmäßige Sammelbehälter zu entleeren und zu reinigen.

6.5 Wassergefährdende Flüssigkeiten sind so zu lagern, dass eine Verunreinigung des Grundwassers ausgeschlossen werden kann. Gemäß dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sind Auffangwannen o.ä. zu verwenden.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7.1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

- die Feuermelder zu betätigen und außerdem
- die Flughafen-Feuerwehr, Fernsprech- Nr. 112

zu benachrichtigen.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist sofort die Sanitätsstelle, Fernsprech- Nr. 119, zu benachrichtigen.

7.3 Im übrigen gilt die Betriebsanweisung NOT für den Flughafen Berlin-Tempelhof.

Anlage 2

"ABFALLBESTIMMUNGEN" ZU TEIL II, NR. 7.3 DER FLUGHAFENBENUTZUNGSORDNUNG

1. Grundsätze

Das Gelände des Verkehrsflughafens gilt als einheitliches Gebiet, in dem der Flughafenunternehmer das Einsammeln, Transportieren, Zwischenlagern, Verwerten und Beseitigen des unter Punkt 3 genannten Abfalls selbst durchführt oder von seinen beauftragten Dritten durchführen lässt. Diese Maßnahmen dienen der zentralen Zusammenführung der Abfallmengen vor Übergabe an die entsorgungspflichtige Körperschaft.

Abfälle sind Abfälle zur Verwertung oder Abfälle zur Beseitigung. Vorrangiges Ziel ist hierbei die Abfallvermeidung und Abfallverminderung. Wer den Flughafen benutzt, ist den Vorschriften dieser Abfallbestimmungen und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

2. Abfallvermeidung

Wer Einrichtungen des Flughafens benutzt soll dazu beitragen, dass so wenig wie möglich Abfälle entstehen, Schadstoffe in Abfällen vermieden werden, nicht vermeidbare Abfälle möglichst verwertet werden und nicht verwertbare Abfälle umweltverträglich beseitigt werden.

Der Flughafenunternehmer wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hin, dass auf dem Flughafengelände Speisen und Getränke nur in wiederverwendbaren Verpackungen und Behältnissen sowie in wiederverwendbarem Geschirr und Bestecken ausgegeben wird.

Erzeugnisse, die aufgrund ihrer Zusammensetzung, ihrer Inhaltsstoffe (z. B. FCKW) oder ihrer Herkunft nicht umweltverträglich sind, sind grundsätzlich auszuschließen.

3. Abfälle, die durch den Flughafenunternehmer entsorgt werden

Folgende Abfallstoffe auf dem Gelände des Verkehrsflughafens unterliegen der Abfuhr durch den Flughafenunternehmer

- gemischte Siedlungsabfälle (Hausmüll)
- Wertstoffe (Glas, Pappe/Papier und Leichtstoffe)

Alle auf dem Flughafengelände tätigen Personen, Unternehmen und Institutionen sind gehalten, für die o. g. Abfallstoffe den Flughafenunternehmer gegen Entgelt in Anspruch zu nehmen. Abweichende Regelungen sind in Ausnahmefällen möglich, müssen aber ausdrücklich vorher vereinbart werden.
Andere Abfallstoffe sind von der Abfuhr durch den Flughafenunternehmer ausgeschlossen (siehe dazu Pkt. 5). Der Flughafenunternehmer kann aus abfallwirtschaftlichen oder sonstigen Gründen einzelne der vorgenannten Abfallstoffe von der Entsorgung ausschließen oder weitere in die Entsorgung einbeziehen.

4. Benutzungsbedingungen für die durch den Flughafenunternehmer zu entsorgenden Abfälle

Der Flughafenunternehmer stellt die Sammelbehältnisse für die o. g. Abfallfraktionen zur Verfügung. Die Abfälle sind durch die Nutzer getrennt nach diesen Fraktionen zu erfassen und ausschließlich dem jeweiligen Sammelbehälter zuzuführen. Andere als die unter Punkt 3. genannten Abfallarten dürfen nicht über diese Sammelbehälter entsorgt werden.

Der Flughafenunternehmer bzw. seine beauftragten Dritten holen alle Abfälle in einem regelmäßigen Turnus ab. Fallen gelegentlich oder saisonal größere Mengen an, sind auf Abruf zusätzliche Abfuhren möglich.

Der Flughafenunternehmer legt jeweils unter Berücksichtigung der Interessen der Verpflichteten Art, Größe und Anzahl der Abfallbehälter sowie die Standplätze, Transport- und Zufahrtswege fest. Die Anzahl der notwendigen Behälter sowie etwaige Änderungen in der Abfallmenge haben die Nutzer rechtzeitig anzumelden. Die Sammelbehälter sowie die Standplätze und Transportwege sind sauberzuhalten, Behälter sind pfleglich zu behandeln, Zufahrten sind freizuhalten.

Wird die Abfallentsorgung infolge höherer Gewalt, behördlicher Verfügung, Betriebsstörungen, betriebsnotwendiger Arbeiten oder sonstiger Gründe eingeschränkt, unterbrochen oder verspätet durchgeführt, so besteht kein Anspruch auf Entgeltminderung oder Schadenersatz. Die unterbliebenen Maßnahmen werden so bald als möglich nachgeholt.

5. Abfälle, die von der Entsorgung durch den Flughafenunternehmer ausgeschlossen sind

Die unter Punkt 3. nicht genannten Abfallstoffe sind von der Entsorgung durch den Flughafenunternehmer ausgeschlossen. Die Nutzer haben die Entsorgung in eigener Verantwortung und unter Nutzung eigener Behältersysteme zu organisieren.

Insbesondere gilt dies für besonders überwachungsbedürftige Abfälle (Sonderabfälle), seuchen-hygienische Abfälle, Abfälle wie Bauschutt, Sperrmüll, Grünlandabfälle sowie Abfallstoffe, die im technologischen Prozess der Nutzer kontinuierlich in größeren Mengen anfallen. Diese Abfälle sind unter Beachtung der bundes- und landesspezifischen Regelungen (z. B. Andienungspflichten der Sonderabfallgesellschaft Berlin/Brandenburg bzw. des zuständigen Abfallzweckverbandes) zu verwerten oder zu beseitigen.

6. Mitwirkungs- und Duldungspflichten

Wer den Flughafen benutzt, muss auf Verlangen alle Auskünfte, insbesondere über Art, Menge, Zusammensetzung, Herkunft, Verwertung und Beseitigung der angefallenen Abfallstoffe erteilen (Abfallbilanz).

Beauftragten des Flughafenunternehmers ist jederzeit Zutritt zu den Betriebsräumen zur Kontrolle einer ordnungsgemäßen Abfallwirtschaft oder zu Instandsetzungsarbeiten zu gewähren.

Die Nutzer haften für Schäden und Aufwendungen, die durch Verstöße gegen die Festlegungen unter Pkt. 7.3 entstehen.

Anlage 3

ABWASSERENTSORGUNG / GEWÄSSERSCHUTZBESTIMMUNG ZU TEIL II NR. 7 PUNKT 2.

1. Allgemeines

Abwasser
ist häusliches, gewerbliches und industrielles Schmutzwasser und Niederschlagswasser.

Schmutzwasser
ist das durch häuslichen, gewerblichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändertes Wasser.

Niederschlagswasser
ist das aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen abfließende Wasser.

Die Entwässerung des Flughafengeländes erfolgt im Trenn-

system. Das heißt, Schmutz- bzw. Niederschlagswasser darf nur in die jeweils dafür vorgesehenen Ableitungssysteme eingeleitet werden. Die Schmutzwasserableitung erfolgt zur öffentlichen Kläranlage, die Niederschlagsentwässerung über einen Vorfluter.

2. Schmutzwasser

2.1. Allgemeines

In die Schmutzwassereinläufe darf nur das aus häuslichem oder gewerblichem Gebrauch in seinen Eigenschaften veränderte Wasser eingeleitet werden. Für die Einleitung gilt die jeweils aktuelle Fassung der Allgemeinen Bedingungen für die Entwässerung in Berlin (ABE) der Berliner Wasserbetriebe. Die in dieser Vorschrift genannten Grenzwerte sind einzuhalten.

2.2. Abwasserkataster/Indirekteinleitung

Der Flughafenunternehmer hat ein Abwasserkataster erstellt, in dem alle abwasserrelevanten Daten aufgrund der erhobenen Eigenangaben der Nutzer erfasst sind.
Jeder Nutzer ist verpflichtet, Änderungen oder Ergänzungen hinsichtlich Menge oder Beschaffenheit des in die Kanalisation des Flughafenunternehmers eingeleiteten Schmutzwassers unverzüglich an diesen weiter zu leiten. Die Meldung an den Flughafenunternehmer befreit den Nutzer nicht von einer etwaigen Anzeigepflicht bei den zuständigen Behörden gemäß Indirekteinleiterverordnung des Berliner Wassergesetzes (BWG § 29a).
Sämtliche Neuanschlüsse oder Änderungen von bestehenden Abwasseranlagen bedürfen der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch den Flughafenunternehmer.
Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abwasserbeseitigung kann der Flughafenunternehmer auch weitergehende Anordnungen Treffen und insbesondere Art und menge des Abwassers der einzelnen Nutzer durch Einzelanordnung regeln (Produktbewertung für Wasch- und Reinigungs-mittel, Art, Menge, analytische Untersuchungen etc.)

3. Niederschlagswasser

In das Niederschlagswassernetz darf nur das von Niederschlägen stammende und in seinen Eigenschaften nicht veränderte Wasser eingeleitet werden. In diese Entwässerung dürfen keine Verunreinigungen wie etwa durch Waschwasser, Reinigungsmittel, Betriebsstoffe, Fäkalien o.ä. gelangen.

Ausnahmen bilden lediglich die während des Winterbetriebes eingesetzten Flugzeug- und Flächenenteisungsmittel. Deren Einleitung bedarf der vorherigen Abstimmung mit dem Flughafenunternehmer.

Verunreinigungen sind durch Vorbehandlungsanlagen den Oberflächengewässern fernzuhalten.

4. Wasch- und Reinigungsmittel, Schmierstoffe

Es dürfen nur Waschmittel, Reinigungsmittel und Schmierstoffe verwendet werden, die keine organisch gebundenen Halogenverbindungen enthalten, FCKW- und PCB-frei sind. Desinfektionsmittel müssen frei sein von PCB, PCDD und PCDF.

5. Wassergefährdende Stoffe

5.1. Lagerung

Der Nutzer hat den Flughafenunternehmer über die beabsichtigte Lagerung von wassergefährdenden Stoffen bzw. über Art und Umfang des beabsichtigten Umgangs zu unterrichten. Er hat zu sichern, dass eine Verunreinigung der Gewässer und des Bodens oder sonstige nachteilige Veränderungen ihrer Eigenschaften durch Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften ausgeschlossen werden. Für Genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist der Nutzer nach vorheriger Abstimmung mit dem Flughafenbetreiber verantwortlich. Die behördliche Genehmigung zur Lagerung von oder zum Umgang mit wassergefährdender Stoffen sind dem Flughafenunternehmer umgehend zur Kenntnis zu geben.

5.2. Betrieb von Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Werden durch den Nutzer eine oder mehrere Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf dem Flughafen betrieben, errichtet oder unterhalten, sind diese Anlagen oder Veränderung bzw. Erweiterungen an diesen Anlagen unverzüglich dem Flughafenunternehmer zu melden. Mit der Meldung sind die nach den gesetzlichen Bestimmungen notwendigen Genehmigungen dem Flughafenunternehmer zu überreichen.
Der Nutzer hat die Vorschriften der Verordnung über Anlagen zu Umgang mit wassergefährdenden Stoffen des Landes Berlin (VawS) sowie die weiteren gültigen Vorschriften zu beachten und einzuhalten. Für genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist der Nutzer verantwortlich.

6. Zutrittsberechtigung

Mitarbeitern des Flughafenunternehmens und den Behördenvertretern ist zu Kontrollzwecken jederzeit Zutritt zu den Betriebsstätten zu gewähren.

7. Mitwirkungs- und Duldungspflicht

7.1 Beauftragten des Flughafenunternehmens ist jederzeit Zutritt zu den Betriebsräumen zur Kontrolle einer ordnungsgemäßen Lagerung von wassergefährdenden Stoffen sowie der Gewässerbenutzung zu gewähren.

7.2 Ergeben sich Bedenken im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Gewässerbenutzung, kann der Flughafenbetreiber auf Kosten der Nutzer Abwasseranalysen veranlassen.

Anlage 4

VERZEICHNIS DER BODENABFERTIGUNGSDIENSTE

1. Die administrative Abfertigung am Boden/ Überwachung umfasst:

1.1 die Vertretung bei und die Verbindung zu den örtlichen Behörden und sonstigen Stellen, die im Auftrag des Nutzers getätigten Auslagen und die Bereitstellung von Räumlichkeiten für seine Vertreter,

1.2 die Kontrolle der Verladung, der Nachrichten und der Telekommunikation,

1.3 die Behandlung, Lagerung, Abfertigung und Verwaltung der Ladungen,

1.4 alle sonstigen Überwachungsdienste vor, während und nach dem Flug sowie alle sonstigen vom Nutzer geforderten administrativen Dienste.

2. Die Fluggastabfertigung umfasst die gesamte Fluggastbetreuung beim Abflug, bei der Ankunft, während des Transits oder bei Anschlussflügen, insbesondere die Kontrolle der Flugscheine und der Reiseunterlagen sowie die Registrierung des Gepäcks und dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.

3. Die Gepäckabfertigung umfasst die Behandlung des Gepäcks im Sortierraum, die Sortierung des Gepäcks, seine Vorbereitung für den Abflug, das Be- und Entladen der Fahrzeuge oder Anlagen, mit denen das Gepäck zwischen Flugzeug und Sortierraum befördert wird sowie die Gepäckförderung zwischen Sortierraum und Ausgaberaum.

4. Die Fracht- und Postabfertigung umfasst:

4.1 in bezug auf die Fracht: bei Ein- und Ausfuhr sowie während des Transits die Behandlung der Fracht, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen, die Zollformalitäten und die zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen;

4.2 in bezug auf die Post: beim Eingang und Ausgang die Behandlung der Post, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.

5. Die Vorfelddienste umfassen:

5.1 das Lotsen des Flugzeuges bei der Ankunft und beim Abflug,[1]

5.2 die Unterstützung beim Parken des Flugzeuges und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel,[2]

5.3 die Kommunikation zwischen dem Flugzeug und dem Dienstleister, der die vorfeldseitigen Dienste erbringt,[3]

[1]) Sofern diese Dienste nicht von der Zentralen Vorfeldkontrolle erbracht werden

[2]) siehe 1

[3]) siehe 1

5.4 das Be- und Entladen des Flugzeuges, einschließlich Bereitstellung und Einsatz der erforderlichen Mittel sowie Beförderung der Besatzung und der Fluggäste zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude sowie Beförderung des Gepäcks zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude,

5.5 die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel,

5.6 das Bewegen des Flugzeuges beim Abflug und bei der Ankunft, die Bereitstellung und den Einsatz der erforderlichen Mittel,

5.7 die Beförderung, das Ein- und Ausladen der Nahrungsmittel und Getränke in das bzw. aus dem Flugzeug.

6. Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen:

6.1 die Innen- und Außenreinigung des Flugzeuges, den Toiletten- und Wasserservice,

6.2 die Kühlung und Beheizung der Kabine, die Beseitigung von Schnee und Eis vom Flugzeug, das Enteisen des Flugzeuges,

6.3 die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung.

7. Die Betankungsdienste umfassen:

7.1 die Organisation und Durchführung des Be- und Enttankens einschließlich Lagerung, Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Lieferungen,

7.2 das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten.

8. Die Stationswartungsdienste umfassen:

8.1 die routinemäßigen Abläufe vor dem Flug,

8.2 spezielle, vom Nutzer geforderte Tätigkeiten,

8.3 das Vorhalten und die Verwaltung das Wartungsmaterials und der Ersatzteile,

8.4 das Vorhalten einer Abstellposition und/oder einer Halle zur Durchführung der Wartung.

9. Die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste umfassen:

9.1 die Vorbereitung des Fluges am Startflughafen oder anderenorts,

9.2 die Hilfe während des Fluges, unter anderem bei einer während des Fluges ggf. erforderlichen Änderung des Flugablaufes,

9.3 die Dienste nach dem Flug,

9.4 allgemeine Hilfsdienste für die Besatzung.

10. Die Transportdienste am Boden umfassen:

10.1 die Organisation und Abwicklung der Beförderung von Fluggästen, Besatzung, Gepäck, Fracht und Post zwischen verschiedenen Abfertigungsgebäuden eines Flugplatzes, nicht jedoch Beförderungen zwischen dem Flugzeug und einem anderen Ort auf dem Gelände des gleichen Flugplatzes,

10.2 alle speziellen, vom Nutzer verlangten Beförderungsdienste.

11. Die Bodenverpflegungsdienste (Catering) umfassen:

11.1 die Verbindungen mit den Lieferanten und der Verwaltung,

11.2 die Lagerung der Nahrungsmittel, der Getränke und des für die Zubereitung erforderlichen Zubehörs,

11.3 die Reinigung des Zubehörs,

11.4 die Vorbereitung und Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke sowie des entsprechenden Zubehörs.

Anlage 5

Beschreibung der "Zentralen Infrastruktureinrichtungen" zum Teil II, Nr. 2.5.3 der Flughafenbenutzungsordnung

Entsorgungssystem für Fäkalien

Die Entsorgung der Bordfäkalien erfolgt über Toilettenfahrzeuge, die die entsprechenden Behälter in den Luftfahrzeugen abpumpen und die Fäkalien zu gekennzeichneten Einleitstellen transportieren.
Die beiden Abwasserschächte befinden sich vor den Hallen 5 und 6. Gekennzeichnet sind beide Schächte durch gelbe Schachtabdeckungen. Die Fäkalien werden in Schmutzwasserleitungen DN 300 eingeleitet und den städtischen Entsorgern zugeführt.

Flugzeugenteisungssystem

Das Flugzeugenteisungssystem des Flughafens Tempelhof besteht aus einem zentralen Tanklager in der Halle 5. Hinzu kommen zwei Enteisungsfahrzeuge, die auf Stellplätzen bei A1 abgestellt werden. Die Flugzeugenteisung erfolgt dabei dezentral direkt an den Abfertigungspositionen der Flugzeuge.

Kommunikationsinfrastruktur und zentrale Informationstechnologie zur Erbringung von Dienstleistungen

Folgende Einrichtungen werden ausschließlich vom Flughafenbetreiber oder einem von ihm Beauftragten vorgehalten, verwaltet und betrieben:

- Passives Kabelnetzwerk und -trassen der Kommunikationstechnik
- Aktive Datennetzwerke (LAN/ WLAN/ WAN)
- Vermittlungssysteme (Festnetztelefonie)
- Betriebsfunksysteme (Dienste)
- Gefahrenmeldeanlagen
- Informationsanlagen (FIDS)
- Terminalbeschallungsanlagen (auch in vermieteten Bereichen)
- Zugangskontrollsysteme
- Fernsehempfangsanlagen und Netze.

Die ansässigen Dienstleister und Selbstabfertiger haben die o.g. Systeme des Flughafenbetreibers zu nutzen. Die Nutzung ist mit der Entrichtung eines Entgeltes gem. veröffentlichter Entgeltordnung der Berliner Flughäfen, Teil Kommunikationsdienstleistungen, verbunden.
Eine Eigenversorgung mit o.g. Systemleistungen und Technologien ist gestattungspflichtig und wird nur genehmigt, wenn der Flughafenbetreiber die erforderliche Leistung qualitativ und quantitativ nicht erbringen kann.

Eine Vermarktung der o.g. Leistungen und Systeme an Dritte wird ansässigen Mietern, Dienstleistern und Selbstabfertigern ohne Zustimmung des Flughafenbetreibers nicht gestattet.

Der flughafenspezifische THF-Bündelfunk ist von allen THF-Betriebsdiensten zu nutzen, die in die Abfertigungs-, Service- oder Sicherheits-Prozesse des Flughafens eingebunden sind. Der, in dieses Bündelfunksystem integrierte THF-Towerfunk ist von allen diesen Diensten anzuwenden, wenn sie Prozesse auf den Flugbetriebsflächen (RAMPs, Rollbahnen, SLBs), mit dem Flughafen-Tower koordinieren müssen.

Der flughafenspezifische Betriebsfunk ist für den Flughafen Tempelhof in 5 eigene Funknetze (Frequenzen) unterteilt, die zur Abwicklung der unterschiedlichen Betriebsdienste erforderlich sind. Davon steht jeweils eine Frequenz dem Tower- und Vorfeldfunk zur Verfügung.
Der Betrieb innerhalb dieser Funknetze erfolgt durch ca. 60 mobile Funkgeräte und 5 Sende-Empfangsstationen mit 12 abgesetzten Bedienstationen.
Zusätzlich werden in der Verkehrsaufsicht stationäre Flugfunkempfänger zum Abhören der für den Abfertigungsvorgang notwendigen Frequenzen eingesetzt.
Hinzu kommen die Kabeltrassen für Kommunikationseinrichtungen, die durch das Flughafengelände verlaufen und Kommunikationswege für Abfertigungsdienste zur Verfügung stellen.
Das Passagierinformationssystem besteht aus einem statischen und einem dynamischen Teil.
Der statische Teil des Informationssystems sind Wegweiser, Informations-, Hinweis- und Fluchtwegschilder im Innen- und Außenbereich der Terminals. Es handelt sich um innenbeleuchtete, teilweise zweiseitig beschriftete Schilder und Würfel, nichtbeleuchtete Schilder die gemäß der Gebäudestruktur und eines Informationskonzeptes positioniert sind.
Das Flughafeninformationssystem (FIS) umfasst alle flug- und flughafenspezifischen Daten, deren Erfassung, Verarbeitung und Visualisierung für öffentliche und betriebsinterne Belange. Bereichsrechner ermitteln daraus Daten für Anzeigesysteme. Das System informiert u. a. die Fluggäste über die aktuell stattfindenden Flüge und Abfertigungsaktivitäten. Die Netzstrukturen für das FIS sind für Datenübertragungen bis zu den Bereichsrechnern des LAN. Ab Bereichsrechner werden Busstrukturen RS485 angewendet.

Tanklager

Die bestehenden Tanklager werden derzeit durch Dritte im Auftrag des Flughafens vorgehalten.

Versorgungssystem für Frischwasser

Die Entnahme von Trinkwasser für die Frischwasserversorgung erfolgt im Gebäude 44.
Die Frischwasserversorgung ist an das Trinkwassersystem des Flughafens angeschlossen. Der Verbrauch wird von einem Wasserzähler erfasst. Aus hygienischen Gründen wird dem Wasser Chlor durch eine Dosierungsanlage zugesetzt. Die technische Überwachung der Chlordosierung erfolgt durch ein Serviceunternehmen.
Der Raum entspricht den hygienischen Anforderungen nach der Trinkwasserverordnung und der DIN 2001. Für die Wasserqualität hinter der Abnahmestelle ist der jeweilige Eigner des Tankfahrzeuges gegenüber den Gesundheitsbehörden verantwortlich.

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 180/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Hamburg

Inhaltsangabe

Teil I

Beschreibung des Flughafens

1. Gelände des Flughafens
2. Allgemeine Angaben
3. Wetterverhältnisse
4. Bauliche Anlagen
5. Luftfahrthindernisse
6. Der Flughafenunternehmer, die behördlichen Dienstellen und die Unternehmen auf dem Flughafen
7. Verkehrsverbindungen

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Geräten; Bodenabfertigungsdienste
2.1 Benutzung mit Luftfahrzeugen
2.2 Lärmschutz
2.3 Rollen und Schleppen
2.4 Abfertigungsvorfelder und Hallenvorfelder
2.5 Bodenabfertigungsdienste
2.6 Abstellen und Unterstellen
2.7 Betriebsstoffversorgung
2.8 Instandhaltungsarbeiten, Waschen und Enteisen
2.9 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

3. Sonstige Benutzung (Betreten und Befahren)
3.1 Straßen, Plätze und Eingänge
3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)
3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen
3.4 Mitführen von Tieren
3.5 Frachthofbenutzungsordnung

4. Sonstige Betätigungen
4.1 Gewerbliche Betätigungen am Flughafen
4.2 Sammlungen, Werbung, Verteilen von Druckschriften
4.3 Lagerung
4.4 Bauarbeiten

5. Sicherheitsbestimmungen

6. Fundsachen

7. Umweltschutz
7.1 Verunreinigungen
7.2 Abwässer
7.3 Abfall
7.4 Luftverunreinigungen
7.5 Bauarbeiten

8. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung und Erlaubnisse

9. Erfüllungsort und Gerichtsstand

10. Zustellungsbevollmächtigter

11. Änderungsvorbehalt

Vorschriften, auf die in ihrer jeweils geltenden Fassung verwiesen wird:

1. Abfallbestimmungen
2. Brandschutzordnung der FHG
3. Frachthofbenutzungsordnung
4. Pflichtenheft und technische Spezifikation für die Erbringung von Bodenabfertigungsdienst
5. Regelungen für das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten auf den Vorfeldern, Zulassungsbedingungen, Qualitätsstandards
6. Sicherheitsbestimmungen
7. Zahlungsbedingungen
8. Zentrale Infrastruktureinrichtungen
9. Verkehrsregeln und Zulassungsbestimmungen für das Betriebsgelände
10. Begriffsbestimmungen

Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Hamburg

Teil I

Beschreibung des Flughafens

(Änderungen der Beschreibung werden in den "Nachrichten für Luftfahrer" und im "Luftfahrthandbuch Deutschland" (AIP - AD-2-EDDH) bekannt gegeben.)

1. Gelände des Flughafens

1.1 Bezugspunkt:

Geographische Breite:	53 37 49.50 Nord
Geographische Länge:	09 59 17.62 Ost
Lage:	Achse der Piste 05/23, 990 m südwestlich der Schwelle 23

1.2 Entfernung und Richtung von der Stadt:
8,5 km (4,6 NM) nördlich der Stadtmitte Hamburgs

1.3 Flughafenhöhe: 16,10 m NN (53 Fuß NN) (Schwelle 15)

1.4 Flughafenbezugstemperatur: 21,6°C

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

1.5 Ortsmissweisung: 0.5° Ost (2000.07)

1.6 Übergangshöhe: 5000 Fuß NN (1524 m NN)

1.7 Start- und Landeanlagen: Die Lage der Pisten sowie der Hubschrauberlandeflächen ist aus der Flugplatzkarte Hamburg des Luftfahrthandbuchs ersichtlich.

Bezeichnung und Richtung der Pisten :
05/23 rechtweisende Richtung
050° 16' 230° 16'
15/33 rechtweisende Richtung
152° 49' 332° 49'

Abmessungen der Pisten :
05/23: 3250 m x 45,8 m
(Länge zwischen den Schwellen 2796 m)
15/33: 3666 m x 45,8 m
(Länge zwischen den Schwellen 3220 m)

Decken der Pisten : 05/23 Bitumen (Pistenenden Beton)
15/33 Bitumen (Pistenenden Beton)

Tragfähigkeit: 05/23 : PCN 65/F/A/W/T ASPH
15/33 : PCN 65/F/A/W/T ASPH

Gefälle: 23/05 NO/SW 0,05 - 0,5 %
15/33 NW/SO 0,03 - 0,4 %

1.8 Befeuerungsanlagen: Darstellung im Luftfahrthandbuch (AIP) Flugplatzkarte und Seite AD 2 EDDH 1 - 5

1.9 Markierungshilfen: Pisten:
Benennungen, Schwellen, Mittellinien, Pistenseitenlinien, Aufsetzzonen, Festabstandmarker

Rollbahnen:
Mittellinien, Rollhalte, Randmarkierungen

Vorfelder:
Stellplätze, Rollleitlinien mit Abrollkennzeichnungen zu den Stellplätzen, Rand- und Sicherheitslinien, Betriebsstraßen

1.10 Instrumenten-Lande-Anlagen: 05: ILS-CAT I, NDB-DME, RNAV (GPS)
23: ILS CAT I/ II/IIIb, NDB-DME, RNAV (GPS)
15: ILS-CAT I, NDB-DME, RNAV (GPS)
33: LLZ-DME, RNAV (GPS)

1.11 Rollbahnen: zu / von APRON 1:
Beton oder Bitumen
Rollbahn-A/Ost und -A/West, -G,-R,-S, Breite 23m
Rollbahn-B (B/Ost und B/West), Breite 90m
Rollbahn-I (I/Nord und I/Süd), Breite 112m

zu / von APRON 2 :
Bitumen,
Rollbahn-K/ Einrollgasse-K und Rollbahn-L,
Breite 23m
Breite: östl. und mittl. Teil = 23 m (Benennung: L5 und L6); westl. Teil: L7 = 15 m; L8 bis L10 = 11 m

zu / von APRON 4 :
Bitumen,
Einrollgassen-V und -W, Breite 10,50m
zu / von DLH APRON 5 und 6 :
Bitumen,
Breite : Einrollgasse-Q und Rollbahn-Y jeweils 23m

1.12 Vorfelder (APRON) : APRON 1 :
Nordteil:
1. Beton 170.200 qm
PCN 72/R/B/W/T
2. Bitumen 94.200 qm
PCN 65/ F/A/W/T

Südteil:
Beton 57500 qm
PCN 72/R/B/W/T

APRON 2 :
Gesamt 163.000 qm
Ostteil: 120.000 qm
Stellflächen : Beton, PCN 80/R/A/W/T
Rollbereich : Bitumen, PCN 80 F/A/W/T
Westteil : 43.000 qm
Stellflächen und Rollbereich :
PCN 40/F/B/W/T

APRON 4 :
Beton, 12.000 qm, PCN 40/R/B/W/T

1.13 Hubschrauberlandeflächen: H-Ost (APRON 1): :
Beton, PCN 72/R/B/W/T
H-West (südwestlich Rollbahn-O):
(auch genutzt als Sonderabstellfläche)
Stellfläche : Beton, PCN 80/R/A/W/T
Zu- /Abrollbahn :
Bitumen, PCN 80/F/A/W/T

2. Allgemeine Angaben

2.1 Betriebszeit: 24 Stunden - die örtlichen Flugbeschränkungen sind zu beachten, s. AIP AD 2 EDDH 1 - 9

2.2 Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit:
Keine Einschränkungen

2.3 Zoll- und Sanitätsdienst: Der Flughafen ist als Zoll- und Sanitätsflughafen mit Sanitätsbereitschaft zugelassen.

2.4 Tankdienst: Von den auf dem Flughafen ansässigen Betriebsstoffgesellschaften werden alle erforderlichen Vergaser- und Turbinentreibstoffe sowie Ölsorten bereitgehalten. Einzelheiten siehe Luftfahrthandbuch (AIP).

2.5 Brandschutz, Technische Hilfeleistung und Rettungsdienst:
Die jeweilige Ausstattung der Flughafenfeuerwehr mit Feuerlösch-, Rettungs- und Rüstfahrzeugen sowie Gerät ist aus dem Luftfahrthandbuch ersichtlich. Alarmierung der Feuerwehr Hamburg durch die Leitstelle der Flughafenfeuerwehr, Rettungsdienst durch Flughafenfeuerwehr und Feuerwehr Hamburg (24-stündige Bereitschaft); Sanitätsstation/ Erste Hilfe im Terminal 2. Die Brandschutzordnung (**Anlage 2**) des Flughafens ist zu beachten

2.6 Flugunfall / Störung des Betriebes
Grundlage für die Planungen und Maßnahmen der betroffenen Stellen ist die Flugunfall-Richtlinie vom 02.04.2003, die auf der Katastrophenschutzordnung der Freien und Hansestadt Hamburg in

der Fassung vom 15.09.1984 basiert. Die Einsatzleitung für den Flughafenunternehmer, die FHG, nimmt der Verkehrsleiter wahr, der den Flughafenunternehmer im Alarmfall vertritt und dessen Weisungen zu befolgen sind. Einzelheiten sind im Alarmplan geregelt.

2.7 Abfertigungsgerät: Zur Durchführung seiner Abfertigungsdienste hält der Flughafenunternehmer Geräte und Einrichtungen nach Maßgabe der Verträge oder der Allgemeinen Geschäftsbedingungen über die Durchführung der Bodenverkehrsdienste bereit. Für die Vorgaben für Selbstabfertigung und Abfertigung durch Dienstleister wird auf die "Regelungen für das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten" (siehe **Anlage 5**) hingewiesen.

2.8 Schneeräumgerät: Für das Freihalten der Pisten, der Rollbahnen, der Betriebsflächen und der Betriebsstraßen von Schnee und Eis stehen geeignete Räumgeräte bereit. (s. "Saisonaler Schneeplan"in NfL I).

2.9 Notstromversorgung: Für die Notstromeinspeisung bei Ausfall des Stromes sind Notstromaggregate und ein Blockheizkraftwerk vorhanden.

3. Wetterverhältnisse: Vorherrschende Windrichtung: WSW

Mittlere Tageshöchsttemperatur:
Sommer + 21,6 Grad C (August)

Mittlere Tagestiefsttemperatur:
Winter - 2,2 Grad C (Januar)

Mittlerer Luftdruck:
Sommer 1012,4 hp (1500 UTC, Juli)
Winter 1012,0 hp (0600 UTC, Februar)

Absolute Luftfeuchtigkeit (Mittelwerte):
Sommer 10,7 g/cbm (1500 UTC, Juli)
Winter 4,4 g/cbm (0600 UTC, Februar)

4. Bauliche Anlagen: siehe Flugplatzkarte Hamburg des Luftfahrthandbuchs, AIP AD2 EDDH 2-5 und 2-7.

5. Luftfahrthindernisse: Lage und Höhe der Luftfahrthindernisse sind aus den Flugplatzhinderniskarten des Luftfahrthandbuchs ersichtlich.

6. Der Flughafenunternehmer, die behördlichen Dienststellen und die Unternehmen auf dem Flughafen

6.1 Flughafenunternehmer: Flughafen Hamburg GmbH

Postanschrift: Flughafenstraße 1-3
22335 Hamburg und
Postfach
22331 Hamburg

Fernsprech-Sammel-Nr.: (040) 5075-0
Durchwahl: (040) 5075 und Nebenstellennummern

Telefax: (040) 50751234
Internet : http//www.ham.airport.de
e-mail : fhg@ham.airport.de

Drahtanschriften: Flughafen Hamburg
AFTN: EDDHYDYX
SITA: HAMHH7X

6.2 Behördendienststellen:

Deutscher Wetterdienst: Flugwetterwarte Hamburg-Fuhlsbüttel

Bundesfinanzverwaltung: Zollamt Hamburg-Flughafen

Bundesgrenzschutz: Bundesgrenzschutz Inspektion Flughafen Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Luftaufsicht Flughafen

Umweltbehörde
(Lärmschutzbeauftragter)

Gesundheitsbehörde
Hafenärztlicher Dienst

Innenbehörde
Polizeikommissariat 34 -
Außenstelle
Dienstgruppe Flughafen

Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt
Luftfahrt-Bundesamt, Außenstelle Nord

6.3 Unternehmen
Luftverkehrsgesellschaften
Charter- und Bedarfs- sowie Frachtfluggesellschaften

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Niederlassung Hamburg
Deutsche Post AG
Luftfahrt-Unternehmen
Betriebsstoff-Gesellschaften
Bodenabfertigungsdienstleister
Speditionsunternehmen, IATA-Agenten, Makler usw.
Banken
Reisebüros
Restaurants, snack bars
Shops in den Terminals
Mietwagen
Valetparking
Apotheke

7. Verkehrsverbindungen

Autobus-Zubringerdienst vom/zum Hauptbahnhof (City)
Taxi, Autobuslinien (Einzelheiten können dem Flugplan entnommen werden).

Teil II

Benutzungsvorschriften

(Änderungen der Beschreibung werden in den "Nachrichten für Luftfahrer" und im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP - AD-2-EDDH bekannt gegeben.)

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Geräten benutzt, ihn betritt, befährt oder in sonstiger Weise nutzt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen. Die Brandschutzordnung des Flughafens Hamburg (**Anlage 2**) ist zu beachten.

1.2 Flughafeneinrichtungen, Flächen, Räume und zentrale Infrastruktur, die nicht individuell auf Dauer sondern nur temporär zugeordnet werden (z.B. Check-in-Counter, Gates, Abstellpositionen), werden vom Flughafenunternehmer nach betrieblicher Notwendigkeit und Verfügbarkeit unter Beachtung

der Gleichbehandlung zugewiesen. Die genannte Infrastruktur ist pfleglich zu behandeln; von Schäden ist der Flughafenunternehmer unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

1.3 Alle Leistungen des Flughafenunternehmers sind grundsätzlich entgeltpflichtig. Soweit die Höhe der Entgelte nicht veröffentlicht ist, ist diese bei den jeweils zuständigen Stellen zu erfragen. Die Zahlungsbedingungen in ihrer jeweiligen Fassung wird hingewiesen (vgl. **Anlage 7**).

1.4 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben oder mit deren Abfertigung auf dem Flughafen beauftragt sind, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen; Fahrzeugen und Geräten; Bodenabfertigungsdienste

2.1 Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1.1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte gestattet. Darüber hinaus wird auf die Zahlungsbedingungen des Flughafens in ihrer jeweiligen Fassung hingewiesen (vgl. **Anlage 7**).

Die in der Genehmigung zum Betrieb des Flughafens geregelten Benutzungsbe-schränkungen, die im Luftfahrthandbuch Deutschland nebst Karten in ihrer jeweils gültigen Fassung veröffentlicht werden, sind zu beachten.

2.1.2 Nachtflugbeschränkungen

In der Zeit von 22.00 Uhr bis 7.00 Uhr Ortszeit ist der Flugbetrieb (Nachtflug) aus Fluglärmgründen nur nach der Maßgabe der im "Luftfahrthandbuch Deutschland" (AIP - AD-2-EDDH) veröffentlichten Beschränkungen zulässig.

2.1.3 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.

2.2 Lärmschutz

2.2.1 Die Luftfahrzeughalter haben auf dem Flughafen und in seiner Nähe Geräuschbelästigungen, die durch Triebwerke der Luftfahrzeuge verursacht werden, auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken. Das gilt insbesondere für die Zeiten der Flugbeschränkung. Die Luftfahrzeughalter müssen dabei Lärmschutzeinrichtungen verwenden, wenn dies zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm erforderlich ist. Hierzu sind folgende Regelungen zu beachten:

2.2.2 Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung "Leerlauf Schubumkehr" wird von dieser Regelung nicht erfasst.

2.2.3 Triebwerksprobeläufe ohne Benutzung der Lärmschutzeinrichtungen sind nur nach vorheriger Zustimmung und nach näherer Weisung derLuftaufsichtsstelle der Behörde für Wirtschaft und Arbeit zulässig. Leerlauf-Probeläufe mit der Triebwerksleistungsstufe "ground idle" zwischen 06.00 Uhr - 23.00 Uhr Ortszeit werden von dieser Regelung nicht erfasst. Auf die Sicherheitsbestimmungen der FHG in ihrer jeweiligen Fassung wird daher ausdrücklich hingewiesen (vgl. **Anlage 6**).

2.3 Rollen und Schleppen

2.3.1 Der Flughafenunternehmer unterhält eine Zentrale Vorfeldkontrolle. Diese führt - unterstützt von FHG-Leitfahrzeugen - die funkgestützte Bewegungslenkung und Verkehrsüberwachung einschließlich des Fahrzeug- und Personenverkehrs auf den Vorfeldern 1, 2 und 4 durch. Auf die näheren Regelungen in den "Verkehrsregeln und Zulassungsbestimmungen für das Betriebsgelände" wird hingewiesen (vgl. **Anlage 9**).

2.3.2 Vor jedem Roll- und Schleppvorgang ist mit der Zentralen Vorfeldkontrolle (Funkrufzeichen: HAMBURG APRON) Funkverbindung aufzunehmen und eine Freigabe für das Bewegungsvorhaben einzuholen.

Kann keine Funkverbindung hergestellt werden, ist die Freigabe bei HAMBURG APRON telefonisch oder über Kfz-Funk einzuholen. Die Anweisungen von HAMBURG APRON sind zu befolgen (vgl. **Anlage 5**).

2.3.3 Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Wartungs- und Unterstellhallen sowie Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden. Das Ein- und Aushallen der Luftfahrzeuge erfolgt entgeltpflichtig allein durch den Flughafenunternehmer.

2.3.4 Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2.3.5 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder - nach Einwilligung durch und näherer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer - von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur von geschultem und berechtigtem Personal geschleppt werden.

Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Der Luftfahrzeughalter muss dafür sorgen, dass die für sein Flugzeug richtige Schleppstange auf dem Flughafen vorhanden ist. Die Schleppstange muss den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen und regelmäßig gewartet werden. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben. Im Einzelfall haben die Luftfahrzeughalter weitergehende Anordnungen des Flughafenunternehmers beim Schleppen zu befolgen.

2.3.6 Weitere Regeln siehe Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP - AD 2 EDDH.

2.4 Abfertigungsvorfelder und Hallenvorfelder

2.4.1 Die Abfertigungsvorfelder dienen der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2.4.2 Funkwellengestützte Kommunikationsmedien dürfen im Flughafenbereich nur eingesetzt werden, wenn sie zugelasssen sind und der Flughafenunternehmer dem Einsatz ausdrücklich zugestimmt hat. Die funkwellengestützte Kommunikation auf dem Rollfeld und den funkkontrollierten Teilen der Vorfelder mit Ausnahme der Straßen und Abstellflächen erfolgt ausschließlich über das durch die FHG bereitgestellte Funkwellensysteme. Alle auf den genannten Flächen verkehrenden Fahrzeuge müssen so erreichbar sein und sind daher entsprechend auszustatten. Die Zuteilung der Frequenz(en) erfolgt durch den Flughafenunternehmer. Den Anweisungen der Zentralen Vorfeldkontrolle auf dieser/diesen Frequenz/en ist unverzüglich Folge zu leisten.

2.4.3 Zu den Abfertigungsvorfeldern zählen das gesamte Vorfeld 1 und der östliche Teil von Vorfeld 2 (zwei Stellreihen mit den Rollleitlinien L5 und L6 sowie das Vorfeld 4).

2.4.4 Abfertigungsplätze werden von dem Flughafenunternehmer entsprechend den betrieblichen Erfordernissen zugewiesen.

2.4.5 Zur Verminderung der Lärm- und Abgasemissionen ist an mit stationären oder mobilen Strom- und Klimaversorgungsanlagen ausgestatteten Positionen die bordeigene APU abzuschalten, sofern Energie und Frischluft gestellt werden. Der Flughafenunternehmer kann dafür ein gesondertes Entgelt erheben. Im einzelnen gilt folgendes:

Verbot der APU-Nutzung

- Ankommende Luftfahrzeuge müssen direkt nach Erreichen der Position und Versorgung mit Bodenstrom (GP) und klimatisierter Luft (PCA) die APU abstellen.
- Die APU muss während der gesamten Standzeit abgestellt bleiben.
- Die APU darf erst 10 Minuten vor bestätigtem Abflug gestartet werden.

Ausnahme vom Verbot der APU-Nutzung

Die APU darf nur in folgenden Fällen genutzt werden:
- Die Versorgung mit GP und/oder PCA durch den Flughafen ist aus technischen oder meteorologischen Gründen nicht möglich.
- Die Nutzung ist durch einen technischen Defekt am Luftfahrzeug nicht möglich.

2.4.6 Luftfahrzeuge dürfen nose-in-Positionen nur mit Schlepphilfe verlassen. Die Verwendung von Schubumkehr oder von Verstellpropellern ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

2.4.7 Luftfahrzeuge, die länger als 60 Minuten an der Fluggastpier stehen, können entgeltpflichtig auf Vorfeldpositionen geschleppt werden.

2.4.8 Der mittlere Teil von Vorfeld 2 (Rollleitlinie L7) dient dem Abstellen von Luftfahrzeugen des Geschäftsreiseverkehrs (Luftfahrzeuge bis zur Größe ICAO Code C einschließlich 30,00 m Spannweite). Es stehen insgesamt 12 Stellplätze in zwei Reihen zur Verfügung. Sie sind mit der Rollleitlinie L7 an das Rollbahnsystem angebunden.

2.4.9 Der westliche Teil von Vorfeld 2 dient dem Abstellen von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt. Es stehen insgesamt 39 Stellplätze in fünf Reihen zur Verfügung. Sie sind mittels Rollgassen (L 8 bis L 10) an das Rollbahnsystem angebunden.

2.4.10 Die Hallenvorfelder dienen der Abstellung von Luftfahrzeugen. Sie werden nach näherer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer zugeteilt.

2.4.11 Der unmittelbare Bereich vor den Hallentoren muss freigehalten werden.

2.4.12 Auf dem Vorfeld 6 dürfen keine Flugzeugbewegungen mit eigener Kraft durchgeführt werden. Auf Vorfeld 5 sind beim Rollen mit eigener Kraft die maximale Spannweitenbeschränkung im östlichen und westlichen Teil des Vorfelds (s. Bodenmarkierung) sowie die Aufforderung zum Rollstopp (s. Bodenmarkierung) unbedingt zu beachten.

2.5 Bodenabfertigungsdienste

2.5.1 Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, Bodenabfertigungsdienste gemäß dem Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste (Anlage 1 zur BADV) durchzuführen. Selbstabfertiger und Dienstleister sind im vom Flughafenunternehmer zugelassenen Umfang berechtigt, Bodenabfertigungsdienste gemäß dem Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste (Anlage 1 zur BADV) durchzuführen. Die zugelassenen Abfertiger haben ihre Abfertigungsgeräte auf dem Flughafen ausschließlich auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen abzustellen. Für das Abstellen und das Unterstellen gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 folgende BGB). Eine Verwahrpflicht besteht für den Flughafenunter-nehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.5.2 Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, von den Dienstleistern und den Selbstabfertigern ein Entgelt für die Vorhaltung und die Nutzung seiner Einrichtungen zu erheben (vergl. § 9 Abs. 3 Satz 1 BADV), die diese für die Ausübung ihrer Tätigkeiten neben den individuell vermieteten Räumen und Flächen und den zentralen Infrastruktureinrichtungen nutzen.

2.5.3 Ergänzende Regelungen für das Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten durch Dienstleister und Selbstabfertiger sind in den Anlagen 3, 4 und 8 geregelt; die dort getroffenen Regelungen sind gleichermaßen verbindlich.

2.5.4 Folgende Einrichtungen sind zentrale Infrastruktureinrichtungen im Sinne von § 6 BADV

1. Abfertigungspositionen
2. Entsorgungssystem für Abfall
3. Entsorgungssystem für Fäkalien
4. Fluggastbrücken
5. Gepäckfördersystem
6. Stationäre Anlage zur Klimatisierung
7. Stationäre Bodenstromversorgung
8. Versorgungssystem für Frischwasser

Die zentralen Infrastruktureinrichtungen werden ausschließlich vom Flughafenunternehmer oder einem von ihm damit Beauftragten nach Maßgabe der **Anlage 8** vorgehalten, verwaltet und betrieben. Soweit Leistungen dieser Art benötigt werden, sind die zentralen Infrastruktureinrichtungen gegen Entgelt zu nutzen.

2.6 Abstellen und Unterstellen

2.6.1 Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer über die Zentrale Vorfeldkontrolle (Funkrufzeichen: HAMBURG APRON) zugewiesen. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeuges auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder - wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt - das Luftfahrzeug kostenpflichtig durch geschultes und berechtigtes Personal dorthin verbringen.

2.6.2 Die Sicherung des abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug ausreichend kenntlich zu machen.

2.6.3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§535f BGB). Eine Verwahrpflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.6.4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und die Sicherheitsregeln zu beachten.

2.6.4.1 Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Krane und Montagegerüste dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2.6.4.2 Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2.6.4.3 Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2.6.4.4 Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2.6.4.5 Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2.7 Betriebsstoffversorgung (Treibstoff, Kraftstoff, Hydraulikflüssigkeit, Schmieröl, Motoröl, Additive etc.)

Unternehmen, die Luftfahrzeuge, Fahrzeuge oder Geräte mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen sowie die Fahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften und die jeweils gültigen Regeln für den Umgang mit Betriebsstoffen einzuhalten. Sie sind ferner verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass das während der Betriebsstoffversorgung am Luftfahrzeug tätige Personal in die Brandmeldeeinrichtungen, die NOT-AUS-Schaltungen, die Brandbekämpfung sowie das Verhalten bei Betriebsstoffüberläufen eingewiesen und regelmäßig in Übung gehalten wird.

2.8 Instandhaltungsarbeiten, Waschen und Enteisen

Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen sowie das Be- und Enttanken von Luftfahrzeugen, Kraftfahrzeugen und Geräten, anderen Gegenständen sowie das Waschen, das Reinigen und die Enteisung von Luftfahrzeugen dürfen nur an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen bzw. zentralen Infrastruktureinrichtungen durchgeführt werden. Um Probleme mit Abwasserbehandlungsanlagen zu vermeiden, sind die eingesetzten Mittel mit dem Flughafenunternehmer abzustimmen.

2.9 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2.9.1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von der Bewegungsfläche entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2.9.2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden trifft.

3. Sonstige Benutzung (Betreten und Befahren)

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge

3.1.1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer in den " Verkehrsregeln und Zulassungsbestimmungen für das Betriebsgelände " keine abweichende Regelung trifft. Insbesondere gelten seine Verkehrsregeln und Zulassungsbestimmungen für das Betriebsgelände in der jeweils geltenden Fassung (vgl. **Anlage 9**).

3.1.2 Der Flughafen darf nur durch die vom Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge von den jeweils berechtigten Personen betreten und befahren werden.

3.1.3 Wer Fracht zum oder vom Flughafen auf dem Landwege befördert, ist verpflichtet, den Flughafenunternehmer oder einen von diesem Beauftragten nach dessen näherer Weisung über die Ladewerte und die sonstigen Daten dieser Fracht zu unterrichten.

3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3.2.1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3.2.2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an den Straßenseiten der Abfertigungsgebäude sowie auf den gekennzeichneten Park- oder Halteplätzen aufnehmen oder absetzen. Fracht darf nur vor den Frachtgebäuden abgeladen oder aufgeladen werden. Ausnahmen sind nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers zulässig. Die Fracht ist ständig zu beaufsichtigen.

3.2.3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen und gegebenenfalls nur mit den entsprechenden Ausweisen abgestellt werden. Verbotswidrig oder verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge darf der Flughafenunternehmer auf Kosten und Gefahr ihrer Halter oder Fahrer entfernen.

3.2.4 Kleinfahrzeuge (z. B. Motorräder, Mopeds, Fahrräder) dürfen nur auf gekennzeichneten Flächen und insbesondere nicht auf Vorplätzen, Fußwegen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3.3.1 Allgemeines

3.3.1.1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die Sicherheitsbereiche gemäß **Anlage 10** (Begriffsbestimmungen) sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers - und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter - betreten oder befahren werden. Zu den Anlagen gehören insbesondere:

a) das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen) sowie die Umlaufstraße,
b) die Abfertigungsvorfelder und sonstige Vorfelder,
c) die Flugsteige,
d) die Luftfahrzeughallen,
e) die Warteräume,
f) die Transiträume sowie sonstige Räume und Verkehrsflächen, die Abfertigungszwecken dienen,
g) die Gepäck- und Frachthallen,
h) die Garagen und Werkstätten,
i) die Betriebs- und Bauhöfe,
j) die Baustellen,
k) die Betriebsstraßen,
l) das Werftgelände (DLH),
m) Betriebsräume für technische Anlagen und Einrichtungen.

Satz 1 gilt entsprechend für Grundstücke und Anlagen (z. B. für Flugsicherung und Immissionsmessung) außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes.
Für das Betreten der Sicherheitsbereiche ist eine behördliche Zuverlässigkeitsüberprüfung und ein Berechtigungsausweis erforderlich.

3.3.1.2 Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3.3.1.1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3.3.1.3 In den Sicherheitsbereichen (**Anlage 10**) besteht die Pflicht, Berechtigungsausweise sichtbar zu tragen. Besucher sind mit den erforderlichen Ausweisen auszustatten. Die Erteilung von Berechtigungsausweisen regelt die jeweils gültige Ausweisordnung des Flughafenunternehmers. Die Bereiche dürfen von Besuchern nur unter verantwortlicher Führung eines Zutrittsberechtigten betreten werden. Der Flughafenunternehmer ist vorher hierüber zu benachrichtigen. Luftfahrzeuge dürfen nicht berührt werden. Die Vorfelder dürfen nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3.3.1.4 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Sicherheits-, Zoll-, Pass- und Gesundheitsbehörden sowie der Flugsicherung und des Wetterdienstes sind berechtigt, die Anlagen und Sicherheitsbereiche in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3.3.1.5 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3.3.1.6 Fahrzeuge, die innerhalb der nicht allgemein zugänglichen Bereiche verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3.3.1.7 Fahrzeuge mit Ausnahme der Fahrzeuge des Winterdienstes (unabhängig vom jahreszeitlichen Einsatz), die innerhalb des nicht öffentlichen Bereiches verkehren, dürfen die nachfolgend festgelegten maximalen Abmessungen (Gesamtlänge/-breite) nicht überschreiten: L 21,50 m B 3,40 m. Busse dürfen eine Gesamtlänge von 12 m nicht übersteigen und Gelenkbusse gar nicht eingesetzt werden. Ausnahmen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Flughafenunternehmers.

3.3.1.8 Für den Fahrzeugverkehr sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrsregelungen verbindlich (siehe auch 3.1.1 und **Anlage 9**).

3.3.1.9 Der Flughafenunternehmer kann das Betreiben z.B. von Geräten/Spezialfahrzeugen oder sonstigen Einrichtungen untersagen, wenn diese nicht den in Deutschland allgemein anerkannten sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Regeln entsprechen.

3.3.2 Rollfeld

3.3.2.1 Zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3.3.1.1 ist neben der Einwilligung des Flughafenunternehmers die Freigabe der Flugsicherung erforderlich. Diese wird jeweils für den Einzelfall erteilt. Den Weisungen der Flugsicherung über Sprechfunk, Lichtsignale und Zeichen ist Folge zu leisten. Über die Bedeutung der Signale hat sich jeder Nutzer vorab zu unterrichten.

3.3.2.2 Will ein Beauftragter der in Absatz 3.3.1.4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er - außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers - die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zu Absatz 3.3.2.1 zu beachten.

3.3.2.3 Das Rollfeld darf nur von Fahrzeugen befahren werden, die

- in ständiger Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und ausreichend mit zugelassenem Rundumlicht ausgerüstet sind, so dass ihre Bewegungen von der Flugverkehrskontrollstelle aus verfolgt werden können oder

- von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3.3.2.4 Radfahrern und Fußgängern ist das Befahren und Betreten des Rollfeldes untersagt, soweit nicht die Umlaufstrasse Rollbahnen oder -gassen kreuzt. Die Umlaufstraße darf dabei nicht verlassen werden.

3.3.3 Vorfelder

3.3.3.1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Kontroll-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge sowie Reinigungs-, Räum-, Schnee- und Eisräumfahrzeuge im Einsatz.

3.3.3.2 Die Vorfelder dürfen nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Kontrollfahrzeugen, Feuerlösch-, Sicherheitsdienst-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeugen, den Schnee- und Eisräumfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3.3.3.3 Die Bewegungsfläche darf nur von Personen betreten und befahren werden, die im Besitz einer Berechtigung sind. Die Berechtigung wird vom Flughafenunternehmer nach einer Schulung gegen Entgelt erteilt. Für das Betreten und Befahren der zwischen Nord- und Südtorwache entlang der Gebäudekante verlaufenden Vorfeldrandstrasse ist zwar eine Berechtigung nicht aber eine Schulung erforderlich. Auf der Vorfeldrandstrasse gilt die StVO.

3.3.4 Hallen

Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen in Hallen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3.4 Mitführen von Tieren

Tiere dürfen nur gesichert mitgeführt werden. Ausnahmen gelten nur für den Einsatz von Tieren durch den Flughafenunternehmer im Rahmen von Sicherheitsaufgaben, durch von ihm beauftragte Dritte, durch den Bundesgrenzschutz oder durch den Zoll.

3.5 Frachthofbenutzungsordnung

Die Frachthofbenutzungsordnung gilt in ihrer jeweils geltenden Fassung (**Anlage 3**)

4. Sonstige Betätigungen

4.1 Gewerbliche Betätigung am Flughafen

Die gewerbliche Betätigung auf dem Flughafengelände ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer zulässig. Die Erteilung ist grundsätzlich von der Erhebung eines Entgeltes abhängig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträgern sowie für Bild- und Tonübertragungen. Auf dem Flughafengelände wird eine gewerbliche Betätigung auch dann ausgeübt, wenn sie dort nur teilweise ausgeübt wird.

4.2 Sammlungen, Werbung, Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbung, das Verteilen von Flugblättern sowie sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4.3 Lagerung

4.3.1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Luftverkehrsgesetz, § 11 Luftsicherheitsgesetz, § 2 Abs. 1 und 2 Gefahrgutgesetz und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers oder eines von diesem Beauftragten in dafür zugelassenen Lagerräumen unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften gelagert und umgeschlagen werden.

4.3.2 Fracht, Kisten, Container, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers oder eines von diesem Beauftragten gelagert oder zwischengelagert werden.

4.3.3 Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die einschlägigen Vorschriften (z.B. VAwS) einzuhalten (Sicherheitsdatenblätter sind vorzuhalten).

4.3.4 Der Flughafenunternehmer ist über die beabsichtigte Lagerung von wassergefährdenden Stoffen bzw. über Art und Umfang des beabsichtigten Umgangs zu unterrichten.

4.3.5 Wer mit wassergefährdenden Stoffen umgeht, hat dafür Sorge zu tragen, dass eine Verunreinigung der Gewässer oder sonstige nachteilige Veränderungen ihrer Eigenschaften durch Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften ausgeschlossen wird. Für Genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist derjenige selbst verantwortlich. Etwaige behördliche Genehmigungen zur Lagerung von oder zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind dem Flughafenunternehmer zur Kenntnis zu geben.

4.3.6 Für die Zeit des Gefahrgutumschlags und der Lagerung muss ein Ansprechpartner der Luftverkehrsgesellschaft oder des Spediteurs, der alle erforderlichen Auskünfte zu dem Gefahrgut geben kann, für die Feuerwehr erreichbar sein. Im Falle eines Gefahrgutunfalls ist die Feuerwehr umgehend zu informieren. Ihr obliegt die Einsatzleitung und die Abwicklung der Gefahrenabwehr. Der Verursacher hat alle im Zusammenhang mit dem Gefahrgutunfall entstehenden Kosten zu tragen.

4.4 Bauarbeiten

Bauarbeiten sind mit dem Flughafenunternehmer rechtzeitig vorher abzustimmen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der **Anlage 6** ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen und die Brandschutzordnung (**Anlage 2**)in ihrer jeweiligen Fassung sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafens gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (zum Beispiel beim Airportoffice oder bei der Auskunft/Information) abzugeben. Es gelten die §§ 965 bis 977 BGB.

7. Umweltschutz

7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Bereits das Übertanken stellt eine Umweltstraftat dar. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von den Verursachern fachgerecht zu beseitigen; anderenfalls kann der Flughafenunternehmer die Beseitigung auf Kosten des Verursachers veranlassen. In jedem Fall ist die Flughafenfeuerwehr (112) unverzüglich von dem Vorfall zu informieren.

7.2 Abwässer

7.2.1 Soweit der Flughafenunternehmer nichts anderes bestimmt, darf in die Schmutzwassereinläufe nur gewöhnliches Schmutzwasser eingelassen werden. (Es gelten die "Allgemeinen Einleitungsbedingungen für das Einleiten von Abwasser in Abwasseranlagen" in der jeweils geltenden Fassung. (Amtlicher Anzeiger vom 2.9.86, S. 1621 ff) Einleitungen, die kein Schmutzwasser darstellen sowie Betriebsumstellungen, die sich auf die Art oder Menge des Abwassers erheblich auswirken, bedürfen ausnahmslos der behördlichen Genehmigung und der schriftlichen Zustimmung des Flughafenunternehmers.
Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abwasserbeseitigung kann der Flughafenunternehmer auch weitergehende Anordnungen treffen und insbesondere Art und Menge des Abwassers der einzelnen Nutzer durch Einzelanordnungen regeln. Zuwiderhandelnde haben den Flughafenunternehmer von Ansprüchen Dritter freizustellen.

7.2.2 Mitarbeitern des Flughafenunternehmers ist zu Kontrollzwecken bzw. zur Beseitigung unsachgemäßer Einleitungen jederzeit Zutritt zu den Betriebsräumen zu gewähren. Dem Flughafenunternehmer ist die Lagerung wassergefährdender Stoffe mitzuteilen. Er kann hierzu nähere Weisungen erteilen.

7.2.3 Es dürfen nur FCKW-freie Waschmittel, Reinigungsmittel und Schmierstoffe verwendet werden.

7.2.4 Flugzeug-Enteisungsmittel dürfen nur nach vorheriger Genehmigung des Flughafenunternehmers und nur auf den hierfür vorgesehenen Flächen verwendet werden. Mit dem Genehmigungsantrag ist dem Flughafenunternehmer die chemische Zusammensetzung des Flugzeug-Enteisungsmittels mitzuteilen und in Form eines Gutachtens gemäß Anhang 1 der von der Bund/Länder-Leitgruppe § 7 a WHG erarbeiteten Unterlage "Enteisungsabwasser von Flugplätzen - Hinweise" nachzuweisen.

7.3 Abfall

Der Anfall von Abfällen ist so gering wie möglich zu halten. Schadstoffe in Abfällen sind möglichst zu verringern oder ganz zu vermeiden. Das Nähere regelt die **Anlage 1**, Abfallbestimmungen in ihrer jeweiligen Fassung.

7.4 Luftverunreinigungen

Laufen lassen von Motoren ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.

7.5 Bauarbeiten

Bauarbeiten sind vor Beginn beim Flughafenunternehmer anzumelden. Die dem Ausführenden auferlegten Koordinations- und Sicherungsverpflichtungen sind einzuhalten (z.B. Baustellenordnung). Die besonderen Bestimmungen betreffend Bauarbeiten in Wasserschutzzonen sind einzuhalten.

8. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafenbenutzungsordnung und Erlaubnisse

8.1 Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

8.2 Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Hamburg.

10. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

11. Änderungsvorbehalt

Änderungen der Flughafenbenutzungsordnung, insbesondere soweit sie aufgrund der öffentlich-rechtlichen Grundlagen des Flughafenbetriebes einschließlich der Flughafengenehmigungen erforderlich werden, bleiben vorbehalten.

Die vorliegende Fassung tritt am 25. Mai 2005 in Kraft. Die in NFL I-257/01 veröffentlichte Fassung wird hiermit aufgehoben.

NfL I-257/01 wird hiermit aufgehoben.

Hamburg, den 30. Mai 2005

Flughafen Hamburg
Gesellschaft mit beschränkter Haftung

E g g e n s c h w i l e r

Hamburg, den 30. Mai 2005

Genehmigt:

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Wirtschaft, Luftverkehr und Schifffahrt
Schifffahrt, Hafen, Luftverkehr, Logistik
Luftverkehr

i . A . G e r l a c h

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 181/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Bad Gandersheim

Die der Flugplatz Bad Gandersheim e.V., Unterdorf 48, 37520 Osterode/Harz, erteilte und zuletzt von der Bezirksregierung Braunschweig am 20.12.1994 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz) wird erneut geändert und wie folgt neu gefasst:

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Bad Gandersheim

2. Lage: ca. 2,5 km südlich der Stadtmitte

3. Bezugspunkt:
a) geographische Lage (WGS 84):
51° 51' 15" N - 10° 01' 40" E)
b) Höhe über NN: 240m

4. Start- und Landebahn für Flugzeuge, selbststartende Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge

Richtung:	174 °/354 ° rechtweisend
Länge:	725 m
Breite:	30 m
Oberfläche:	Gras

5. Flugbetriebsflächen für Segelflugzeuge, nicht selbststartende Motorsegler und Luftsportgeräte

5.1 Windenschleppbetrieb

		Richtung	Länge	Breite
a)	2 Startbahnen	347°	50 m	20 m
b)	2 Startbahnen	167°	50 m	20 m
c)	Landebahn	354°	250 m	30 m
d)	Landebahn	171°	250 m	30 m
e)	2 Seilauslegebahnen		je ca. 950 m	

5.2 Luftfahrzeugschleppbetrieb

a) Starts auf der unter Nr. 4 bezeichneten Start- und Landebahn
b) Landungen auf den unter Nr. 5.1 c) und 5.1. d) bezeichneten Landebahnen

6. Start- und Landefläche für Hubschrauber

Hubschrauber benutzen für Start und Landung die unter Nr. 4. bezeichnete Start- und Landebahn

7. Startfläche für bemannte Freiballone

ca. 100 x 100 m im NW-Teil der Betriebsflächen

8. Landefläche für Fallschirmspringer

Zielkreis mit ca. 35 m Durchmesser, umgeben von einem Sicherheitsstreifen von ca. 50 m Breite im NW-Teil der Betriebsflächen

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse bis 2000 kg MPW
2. Hubschrauber ohne Gewichtsbeschränkung *)
3. Selbststartende Motorsegler
4. Ultraleichtflugzeuge
5. Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler im Winden- und Luftfahrzeugschlepp
6. Hängegleiter im Windenstart- und UL-Schleppbetrieb
7. Bemannte Freiballone
8. Personenfallschirme
9. Flugmodelle die nicht der Verkehrszulassung unterliegen

***)** Die Brandschutz- und Rettungsausstattung gem. NfL I-72/83 entspricht 2000 kg MPW

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr. Der Flugbetrieb mit den unter II. Ziff. 5. bis 9. aufgeführten Luftfahrzeugen und die Durchführung von Ausbildungsflügen mit motorgetriebenen Lfz. bedürfen der vorherigen Zustimmung durch den Platzhalter (PPR).

NfL I-162/93 wird hiermit aufgehoben.

Wolfenbüttel, 28.6.2005
6.30311-4
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

i . A . B o c k

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 182/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Bad Gandersheim

Gemäß § 29 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und § 21 a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Bad Gandersheim folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit GANDERSHEIM INFO aufzunehmen.
1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2. Motorflugbetrieb

Die Platzrunde ist ostwärts des Flugplatzes in 1800 ft MSL zu fliegen.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Der Segelflugbetrieb ist westlich der Start- und Landebahn 17/35 durchzuführen.
3.2 Luftfahrzeugschleppstarts sind auf der Start- und Landebahn 17/35 durchzuführen.
3.3 Die Segelflugplatzrunde ist unterhalb 1800 ft MSL westlich des Flugplatzes zu fliegen.
3.4 Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn die Start- und Landebahnen einschließlich ihrer Sicherheitsstreifen frei von Luftfahrzeugen, Kraftfahrzeugen, Personen und sonstigen Hindernissen sind, sich kein Luftfahrzeug erkennbar im An- oder Abflug befindet und auf der Startwinde ein gelbes Rundumwarnlicht in Betrieb ist.
3.5 Zwischen der Flugleitung, den Startstellen und den Startwinden muss eine Telefonverbindung bestehen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass Gespräche zwischen Startstellen und Startwinden vom Flugleiter mitgehört werden.

4. UL - Flugbetrieb

4.1 Ultraleichtflugzeuge benutzen die Start- und Landebahn 17/35.
4.2 Die Platzrunde ist ostwärts des Flugplatzes in 1300 ft MSL zu fliegen.

5. Fallschirmsprungbetrieb

5.1 Fallschirmsprungbetrieb ist unter Beachtung der von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erlassenen Betriebsbestimmung durchzuführen.
5.2 Vor dem Absetzen ist eine Verkehrsinformation von GANDERSHEIM INFO einzuholen.
5.3 Das Absetzen darf nur erfolgen, wenn GANDERSHEIM INFO bestätigt hat, dass bis zur Landung der Fallschirmspringer
- keine Windenstarts durchgeführt werden
- sich kein Luftfahrzeug erkennbar im Anflug befindet und
- sich keine Hindernisse in der Nähe des Zielkreises befinden.

6. **Heißluftballone** benutzen für den Füll- und Startvorgang den Nordwestteil des Flugplatzes außerhalb der für andere Luftfahrzeuge ausgewiesenen Flugbetriebsflächen.

7. **Hubschrauber** benutzen die Start- und Landebahn 17/35. Für das Abstellen sind die Informationen von GANDERSHEIM INFO zu beachten.

8. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach §§ 58 (1) Nr. 1 LuftVG, 58 (1) Nr. 10 LuftVG i.V.m. §§ 22 (1) Nr.1, 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

9. Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tage der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I) in Kraft.

Gleichzeitig wird die Regelung des Flugplatzverkehrs vom 02.08.1991 (NfL I-184/91) aufgehoben.

NfL I-184/91 wird hiermit aufgehoben.

Wolfenbüttel, 28.6.2005
6.30311-4
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

i . A . H e i t m a n n

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 183/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Brandenburg-Mühlenfeld EDBE

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Brandenburg-Mühlenfeld EDBE folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit "Brandenburg-Info" aufzunehmen.
1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.
1.3 Lärmempfindliche Gebiete sind Sauberg, Fuchsbruch und Klein Kreutz. Überflüge sind möglichst zu vermeiden.
1.4 Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkanlage auf der Segelflug-Startwinde in Betrieb ist.
1.5 Besichtigungs- und Rundflüge sollen möglichst außerhalb der Zeit von 13:00 bis 15:00 Uhr stattfinden.
1.6 Die im Luftfahrthandbuch VFR veröffentlichte Sichtflugkarte ist in ihrer jeweils aktuellen Fassung verbindlich für den Flugplatzverkehr.

2. Betrieb von Motorflugzeugen

Motorflugzeuge fliegen die Platzrunde südlich, Ausbildungsflüge mit Motorflugzeugen nördlich des Landeplatzes in 900 ft MSL.

3. Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen

Ultraleichtflugzeuge nutzen die Platzrunde der Motorflugzeuge.

4. Segelflugbetrieb

4.1 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk fliegen eine Südplatzrunde.

4.2 Flugzeugschleppstarts
4.2.1 Die An- und Abflüge von F-Schleppzügen, die **nicht** der Ausbildung von Flugschülern dienen, sind nach Absprache mit der Flugleitung so durchzuführen, dass bei Starts in Richtung 28 erst westlich des Beetzsees abgekurvt wird.
4.2.2 Steigflüge zur Ausklinkhöhe sind außerhalb der Platzrunde und über nicht bewohntem Gebiet durchzuführen.

4.3 Windenschleppstarts
4.3.1 Bei Windenstarts muss an der Startwinde die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb sein. Die Betriebsflächen einschließlich die umgebenen Sicherheitsstreifen müssen frei von Luftfahrzeugen, Kraftfahrzeugen, Personen und sonstigen Hindernissen sein, es darf sich kein Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug befinden.
4.3.2 Der Aufbau der Schleppwinden hat entsprechend der jeweiligen Windrichtung auf den dafür vorgesehenen Flächen nach den Anordnungen des Flugleiters bzw. des Startleiters zu erfolgen.
4.3.3 Zwischen der Flugleitung und dem Startleiter sowie zwischen Winde und Startstelle muss eine ständige und betriebssichere Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.

5. Betrieb mit Hängegleiter und Gleitsegel

Der Flugbetrieb mit Hängegleitern bzw. Gleitsegeln ist nur mit Zustimmung der Flugleitung auf den dafür genehmigten Flugbetriebsflächen durchzuführen.

6. Betrieb mit Freiballonen

6.1 Der Startplatz ist im Einzelfall entsprechend Windrichtung und Verkehrslage zwischen Ballonfahrer und Flugleitung festzulegen.
6.2 Starts von Ballonen erfolgt nur mit Zustimmung der Flugleitung.

7. Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung des Flugplatzverkehrs können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

8. Schlussbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft.

NfL I-286/04 wird hiermit aufgehoben.

Hoppegarten, 5.7.2005
Az.: 6442.10/2005
Landesamt für Bauen und Verkehr

i . A . L e y e r l e

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 184/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Schönhagen EDAZ

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Schönhagen (EDAZ) folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1. Startende und landende Luftfahrzeuge haben die Platzrunde entsprechend der veröffentlichten Sichtanflugkarte zu fliegen.
1.2 Direktan- und -abflüge sind nur mit Zustimmung der Flugleitung möglich.
1.3 Es wird probeweise bis zum 31.12.2005 ein Verfahren - Flugbetrieb ohne Anwesenheit des Flugleiters auf dem Arbeitsplatz Flugleitung (FOAF)- angewendet, bei dem der Arbeitsplatz Flugleitung in betriebsschwachen Zeiten personell nicht besetzt ist. Flugplatzinformationen werden auf der Info-Frequenz automatisch gesendet.
1.4 Das Überfliegen der in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes liegenden Ortschaften, des europäischen Vogelschutzgebietes (SPA) Nuthe-Nieplitz-Niederung, des Blankensees und seiner angrenzenden Ufergebiete, des Zauchwitzer Busches sowie der Stangenhagener Wiesen ist möglichst zu vermeiden.

2. Sprechfunkverkehr

2.1. Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit "Schönhagen-Info" aufzunehmen.
2.2. Bei Anwendung des Verfahrens "FOAF" ist der bevorstehende Einflug in die Platzrunde, das Eindrehen in den Queranflug und in den Endanflug unaufgefordert von allen Luftfahrzeugführern zu melden (Blindmeldung).

3. Motorflugbetrieb

3.1. Die Hauptstart- und Landebahn ist 07/25. Bei Anwendung des Verfahrens "FOAF" darf nur diese Start- und Landebahn benutzt werden.
3.2. Die Start- und Landebahn 12/30 darf nur mit Zustimmung der Flugleitung / Luftaufsicht benutzt werden.
3.3. Motorsegler mit laufendem Motor haben die Start- und Landebahn für Flugzeuge und die Motorflug-Platzrunde zu benutzen.
3.4. Die Platzrunde ist südlich des Flugplatzes in 1.000 ft MSL zu fliegen.

4. UL-Flugbetrieb

4.1. UL-Flugzeuge haben für Starts und Landungen die Landebahn 07/25 zu benutzen. Abweichungen davon sind nach Zustimmung der Flugleitung / Luftaufsicht möglich.
4.2. Die Platzrunde ist nördlich des Flugplatzes in 700 ft MSL zu fliegen.

5. Hubschrauberbetrieb

Hubschrauber haben für Starts und Landungen die Landebahn 07/25 zu benutzen. Abweichungen davon sind nach Zustimmung der Flugleitung/Luftaufsicht möglich.

6. Segelflugbetrieb

6.1. Der Aufbau der Schleppwinden hat entsprechend der jeweiligen Windrichtung auf den dafür vorgesehenen Flächen nach den Anordnungen der Flugleitung/Luftaufsicht bzw. des Startleiters zu erfolgen.
6.2. Zwischen der Flugleitung und dem Startleiter sowie zwischen Winde und Startstelle muss eine ständige und betriebssichere Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.
6.3. Die Betriebsflächen, einschließlich der Sicherheitsstreifen müssen frei von Luftfahrzeugen, Kraftfahrzeugen, Personen und sonstigen Hindernissen sein, es darf sich kein Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug befinden.
6.4. Bei Windenstarts muss an der Startwinde die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb sein.
6.5. Die Segelflugplatzrunde ist südlich des Flugplatzes zu fliegen.

7. Mischflugbetrieb

Motorgetriebe Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

8. Fallschirmsprungbetrieb

8.1. Steigflüge auf Absetzhöhe sind außerhalb der Platzrunde und entfernt von Ortschaften durchzuführen.
8.2. Vor dem Absetzen der Fallschirmspringer ist die Flugleitung / Luftaufsicht über den unmittelbar bevorstehenden Absetzvorgang zu informieren.
8.3. Die Landezone der Fallschirmspringer ist nordöstlich des kleinen Kienbergs, der Abstand zu den Flugbetriebsflächen muss 100 m betragen.

9. Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung des Flugplatzverkehrs können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

10. Schlussbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft.

NfL I-50/95 wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Hoppegarten, 8.7.2005
24-6441/1/2
Landesamt für Bauen und Verkehr
i . A . L e y e r l e

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 185/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Anwendung reduzierter Radarstaffelungsmindestwerte auf Parallelpistensystemen

Flughafen München

1. Bei Anflügen auf das Parallelpistensystem 08/26 in München beträgt der Radarstaffelungsmindestwert im Endanflug zwischen 10 NM und Pistenschwelle unter den nachfolgenden Voraussetzungen 2,5 NM.

a) Das vorausfliegende Luftfahrzeug hat die gleiche oder eine geringere Gewichtsklasse. Luftfahrzeuge der Gewichtsklasse HEAVY sowie B757 als vorausfliegendes Luftfahrzeug sind von diesem Vorhaben ausgeschlossen.

b) Die Abrollwege der Piste können vom Kontrollturm aus, durch Augenbeobachtung oder mit Hilfe von Bodenradar, eingesehen werden.

c) Die Piste ist trocken.

2. Auf weitere Bedingungen für Anflüge auf das Parallelpistensystem 08/26 in München unter NfL I-114/95 "Unabhängige parallele Anflüge auf das Parallelpistensystem 26L/26R und 08L/08R in München" wird verwiesen.

3. Diese Bekanntmachung tritt am 04.08.2005 in Kraft. Gleichzeitig wird NfL I-228/97 zurückgezogen.

NfL I-228/97 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 7.7.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Tower
TWR/FP

i . V . G e b a u e r i . V . S c h a l l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 186/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Anwendung reduzierter Radarstaffelungsmindestwerte auf Parallelpistensystemen

Flughafen Frankfurt Main

1. Bei Anflügen auf das Parallelpistensystem 07/25 in Frankfurt beträgt der Radarstaffelungsmindestwert im Endanflug zwischen 10 NM und Pistenschwelle unter den nachfolgenden Voraussetzungen 2,5 NM.

a) Das vorausfliegende Luftfahrzeug hat die gleiche oder eine geringere Gewichtsklasse. Luftfahrzeuge der Gewichtsklasse HEAVY sowie B757 als vorausfliegendes Luftfahrzeug sind von diesem Vorhaben ausgeschlossen.

b) Die Abrollwege der Piste können vom Kontrollturm aus, durch Augenbeobachtung oder mit Hilfe von Bodenradar, eingesehen werden.

c) Die Piste ist trocken.

2. Der reduzierte Radarstaffelungsmindestwert kann auch zwischen versetzten Anflügen zu den parallelen Pisten angewendet werden. In diesen Fällen ist weder die Einsehbarkeit der Abrollwege (1b) noch der Pistenzustand (1c) als Voraussetzung zu berücksichtigen.

3. Diese Bekanntmachung tritt am 04.08.2005 in Kraft. Gleichzeitig wird NfL I-115/00 zurückgezogen.

NfL I-115/00 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 7.7.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Tower
TWR/FP

i . V . G e b a u e r i . V . S c h a l l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 187/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Anwendung reduzierter Radarstaffelungsmindestwerte auf Parallelpistensystemen

Flughafen Hannover

1. Bei Anflügen auf das Parallelpistensystem 09/27 in Hannover beträgt der Radarstaffelungsmindestwert im Endanflug zwischen 10 NM und Pistenschwelle unter den nachfolgenden Voraussetzungen 2,5 NM.

a) Das vorausfliegende Luftfahrzeug hat die gleiche oder eine geringere Gewichtsklasse. Luftfahrzeuge der Gewichtsklasse HEAVY sowie B757 als vorausfliegendes Luftfahrzeug sind von diesem Vorhaben ausgeschlossen.

b) Die Abrollwege der Piste können vom Kontrollturm aus, durch Augenbeobachtung oder mit Hilfe von Bodenradar, eingesehen werden.

c) Die Piste ist trocken.

2. Auf weitere Bedingungen für Anflüge auf das Parallelpistensystem in Hannover-Langenhagen unter NfL I-390/97 "Anwendung reduzierter Diagonalstaffelung 1,5 NM zwischen parallelen Anflügen auf das Parallelpistensystem 09/27 in Hannover-Langenhagen" wird verwiesen.

3. Diese Bekanntmachung tritt am 04.08.2005 in Kraft. Gleichzeitig wird NfL I-389/97 zurückgezogen.

NfL I-389/97 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 7.7.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Tower
TWR/FP

i . V . G e b a u e r i . V . S c h a l l e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 188/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen im Zusammenhang mit einem Atmosphärenforschungsprojekt bei Hohenpeißenberg

vom 12. Juli 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBI, I S. 2304) wird die zeitliche Wirksamkeit des im Fluginformationsgebiet München liegenden Gebietes mit Flugbeschränkungen, welches in den Nachrichten für Luftfahrer Teil I, Nr. 162/2005 veröffentlicht wurde, folgendermaßen verlängert:

1. Seitliche Begrenzung
Kreis mit einem Radius vom 2 NM um 47 47 11 N 011 00 22 O.

2. Vertikale Begrenzung
Grund bis 7.000 Fuß über NN.

3. Daten und Zeiten
Vom 16. September 2005, 22:00 UTC bis zum 30. September 2005, 22:00 UTC.

4. Art der Flugbeschränkungen
In dem beschriebenen Gebiet sind Flüge nach Sichtflugregeln nur nach Genehmigung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst) möglich. Anfragen zum Durchflug können über Sprechfunk gestellt werden.

5. Zuwiderhandlungen
Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.

Bonn, 12. Juli 2005
LS16/60.05.04/6 M 05-II
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 189/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Bekanntmachung über das Inkrafttreten der Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung bezüglich der Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

1. Gemäß der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2003/42/EG vom 13.06.2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 167/23) sind im Bereich der Luftfahrt nach § 5b Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) tätige Personen verpflichtet, sicherheitsrelevante Ereignisse einer zentralen Stelle - in Deutschland: dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) - zu melden. Das LBA gibt die gesammelten Daten in eine auf europäischer Ebene geschaffene Datenbank ein. Die zu meldenden Ereignisse ergeben sich aus den Anlagen 6 und 7 der LuftVO. Der Zweck der Richtlinie ist die Sammlung von Daten über möglichst viele sicherheitsrelevante Ereignisse, um aussagekräftige Statistiken erstellen zu können, die der Verbesserung der Luftverkehrssicherheit dienen.

2. Die Umsetzung der Richtlinie erfolgt durch §§ 5b und 5c LuftVO, die am 01.07.2005 in Kraft getreten sind (BGBl. I S. 1674). Die Daten, die im Rahmen der Meldung gemeldet und anschließend gespeichert werden, umfassen nur das für den Zweck der verbesserten statistischen Auswertung Erforderliche. Persönliche Daten oder auch solche, die Rückschlüsse auf beteiligte Personen ermöglichen, müssen nicht übermittelt werden und werden bei Übermittlung von der zuständigen Stelle (LBA) getilgt.

3. Das LBA stellt für die Übermittlung von Daten auf der LBA-Homesite unter www.lba.de ein Formular zur Verfügung.

4. Das Unterlassen einer Meldung stellt nach derzeitiger Rechtslage keine Ordnungswidrigkeit dar. Ein Verzicht von rechtlichen Konsequenzen erfordert aber die freiwillige Bereitschaft der in § 5b LuftVO genannten Personenkreise, Ereignisse zu melden.

5. Die Meldung kann auch zentralisiert über das Sicherheits-Management eines Unternehmens erfolgen. Sie kann jedoch auch direkt dem LBA, ohne Einschaltung anderer Stellen des Arbeitgebers, zugeleitet werden.

6. Schwere Störungen und Unfälle, die gemäß § 5 LuftVO bzw. auf der Grundlage des Gesetzes über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FlUUG) an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) sowie Ereignisse, die gemäß JAR-OPS 1.420/3.420 deutsch dem LBA gemeldet werden, müssen nicht erneut gemeldet werden.

Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung* (Auszüge)

*) Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (ABl. EU Nr. L 167 S. 23).

Nach § 5a werden folgende §§ 5b und 5c eingefügt:

"§ 5b

Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen

(1) Ein Ereignis, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet hat oder, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden, gefährden würde, ist dem Luftfahrt-Bundesamt von

1. dem Betreiber oder Führer eines in Deutschland eingetragenen turbinengetriebenen Luftfahrzeugs oder eines gewerbsmäßig betriebenen Luftfahrzeugs mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 Kilogramm oder mehr,
2. Personen, die berufsmäßig in einem Entwicklungsbetrieb, Herstellungsbetrieb oder Instandhaltungsbetrieb turbinengetriebene Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 Kilogramm oder mehr oder Ausrüstungen oder Teile davon entwickeln, herstellen, instandhalten oder verändern,
3. Personen, die einen Nachprüfschein oder die Bescheinigung der Freigabe zum Betrieb für ein turbinengetriebenes Luftfahrzeug oder ein gewerbsmäßig betriebenes Luftfahrzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 Kilogramm oder mehr oder für Ausrüstungen oder Teile davon unterzeichnen,
4. Personen, die eine Funktion ausüben, die eine Erlaubnis als Flugsicherungsbetriebspersonal voraussetzt,
5. dem Flughafenunternehmer, der unter die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. EG Nr. L 240 S. 8 in der jeweils geltenden Fassung) fällt,
6. Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Instandhaltung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Luftverkehrseinrichtungen ausüben,
7. Personen der Luftaufsichtsstellen an Flugplätzen sowie Personen, die auf einem von der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 erfassten Flughafen eine Funktion im Zusammenhang mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen am Boden ausüben, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Flugzeugs

zu melden. Die Meldung kann mit Zustimmung des Luftfahrt-Bundesamtes auch zentral über das Sicherheitsmanagement der jeweils meldenden Stelle erfolgen. Einzelheiten hierzu werden in einer gesonderten Absprache geregelt. Die zur Meldung verpflichteten Personen sind in diesen Fällen darauf hinzuweisen, dass die Meldung auch direkt an die in § 5c Abs. 1 genann-

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

nte Stelle erfolgen kann.

(2) Ein Ereignis nach Absatz 1 ist eine Betriebsunterbrechung, ein Mangel, eine Fehlfunktion oder eine andere regelwidrige Gegebenheit mit tatsächlichem oder potenziellem Einfluss auf die Flugsicherheit. Meldepflichtig sind insbesondere Ereignisse bei Betrieb, Instandsetzung und Herstellung von Luftfahrzeugen nach Anlage 6 und Ereignisse im Zusammenhang mit Flugnavigationsdiensten nach Anlage 7, jedoch ohne die Folge eines Unfalls oder einer schweren Störung im Sinne von § 2 des Flugunfall-Untersuchungsgesetzes.

(3) Die Anzeigepflicht für Unfälle und schwere Störungen nach § 5 und andere Pflichten zur Abgabe von Meldungen an das Luftfahrt-Bundesamt und an andere Luftfahrtbehörden aufgrund anderer Vorschriften oder Auflagen bleiben unberührt.

§ 5c

Register für Ereignisse nach § 5b

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt führt ein Register zur Erfassung, Verarbeitung, Auswertung und Speicherung von den ihm nach § 5b gemeldeten Ereignissen.

(2) Die gemeldeten Ereignisse werden in einer Ereignisdatei gespeichert. In der Datei werden erfasst:

1. Luftfahrzeugart, Luftfahrzeugmuster oder -baureihe,
2. Ort, Datum, Hergang und Umstände des Ereignisses (Betriebsphase, Art des Ereignisses) sowie Ereignisursachen, soweit bekannt,
3. Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs.

Auf den Meldenden bezogene persönliche Angaben, Namen oder Anschriften von Einzelpersonen oder Unternehmen sowie das Eintragungszeichen von Luftfahrzeugen werden nicht gespeichert.

(3) Das Luftfahrt-Bundesamt ist berechtigt, die zuständige Stelle des Mitgliedstaates, in dem sich das Ereignis zugetragen hat, das Luftfahrzeug eingetragen ist, das Luftfahrzeug hergestellt wurde oder der Betreiber zugelassen ist, über das Ereignis zu unterrichten.

(4) Das Luftfahrt-Bundesamt ermöglicht allen zuständigen Stellen, die für die Aufsicht in der Zivilluftfahrt oder für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt innerhalb der Gemeinschaft eingerichtet und von den Mitgliedstaaten benannt sind, sowie der Europäischen Kommission den Zugriff auf die in der Ereignis-Datei gespeicherten Informationen."

Nach Anlage 5 werden folgende Anlagen 6 und 7 eingefügt:

"Anlage 6
(zu § 5b LuftVO)

Verzeichnis von meldepflichtigen Ereignissen bei Betrieb, Instandhaltung und Herstellung von Luftfahrzeugen

Hinweis 1: Auch wenn in diesem Anhang die meisten meldepflichtigen Ereignisse aufgeführt sind, so wird mit ihm jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Andere Ereignisse, die nach Auffassung der Betroffenen die Kriterien erfüllen, sollten ebenfalls gemeldet werden.

Hinweis 2: Dieser Anhang enthält Beispiele von Meldeanforderungen für Betrieb, Instandhaltung, Instandsetzung und Herstellung von Luftfahrzeugen.

Hinweis 3: Meldepflichtig sind solche Ereignisse, bei denen die Betriebssicherheit gefährdet war oder hätte gefährdet sein können, oder solche Ereignisse, die zu einer unsicheren Betriebslage hätten führen können. Wenn nach Auffassung des Melders ein Ereignis nicht die Betriebssicherheit gefährdet hat, aber bei erneutem Auftreten unter anderen, aber wahrscheinlichen Umständen eine Gefährdung bewirken würde, soll eine Meldung stattfinden. Was bei einer Kategorie von Erzeugnissen, Teilen oder Geräten als meldefähig gilt, ist es möglicherweise bei anderen Kategorien nicht, und das Fehlen oder Vorhandensein eines einzigen - menschlichen oder technischen - Faktors kann ein Ereignis zu einem Unfall oder einer schweren Störung werden lassen.

Hinweis 4: Für spezielle Zulassungen wie beispielsweise RVSM, ETOPS oder RNAV oder für Konzeptions- oder Wartungsprogramme gelten möglicherweise mit der betreffenden Zulassung bzw. dem betreffenden Programm verbundene Meldeanforderungen für Betriebsstörungen oder Fehlfunktionen.

Abkürzungen:

RVSM: Reduced Vertical Separation Minima
ETOPS: Extended Operation
RNAV: Area Navigation

INHALT

A: FLUGBETRIEB
B: TECHNISCHE VORKOMMNISSE AM LUFTFAHRZEUG
C: INSTANDHALTUNG UND INSTANDSETZUNG VON LUFTFAHRZEUGEN
D: FLUGNAVIGATIONSDIENSTE, FLUGPLATZEINRICHTUNGEN UND BODENDIENSTE
E: BEISPIELE FÜR EREIGNISSE, DIE AUFGRUND DER KRITERIEN FÜR SPEZIFISCHE SYSTEME NACH ABSCHNITT B NR. 2 MELDEPFLICHTIG SIND.

A. FLUGBETRIEB

1. Betrieb des Luftfahrzeugs

a) Ausweichmanöver:
aa) Gefahr des Zusammenstoßes mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder anderem Gegenstand oder eine unsichere Situation, in der ein Ausweichmanöver angemessen gewesen wäre,
bb) ein Ausweichmanöver, mit dem ein Zusammenstoß mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem anderen Gegenstand vermieden werden sollte,
cc) ein Ausweichmanöver, mit dem andere unsichere Situationen vermieden werden sollten.
b) Störungen bei Start oder Landung, einschließlich vorsorglicher Landungen und Notlandungen, Ereignisse wie Zukurzkommen, Überschreiten der Start- und Landebahnenden oder -seiten. Starts, Startabbrüche, Landungen oder Landeversuche auf einer geschlossenen, belegten oder falschen Start- und Landebahn. Störungen auf der Start- oder Landebahn.
c) Unterschreiten der zu erwartenden Leistung beim Start oder Anfangssteigflug.
d) Kritische Treibstofffehlmenge oder Unmöglichkeit, Treibstoff umzupumpen oder die gesamte nutzbare Treibstoffmenge zu verbrauchen.
e) Verlust der Kontrolle über das Luftfahrzeug (auch teilweise oder vorübergehend) ungeachtet der Gründe.
f) Ereignisse bei Geschwindigkeiten nahe oder oberhalb von V_1

als Folge oder Ursache gefährlicher Situationen oder potenziell gefährlicher Situationen (z. B. Startabbruch, Heckaufsetzer, Verlust der Triebwerksleistung usw.).

g) Durchstarten, das zu einer gefährlichen oder potenziell gefährlichen Situation führt.

h) Abweichungen von der Fluggeschwindigkeit

- größer als V_{NE} ($V_{never\ exceed\ speed}$ - entspricht der nicht zu überschreitenden Geschwindigkeit in der jeweiligen Konfiguration)
- geringer als V_{MC} ($V_{minimum\ control\ speed}$ - entspricht der nicht zu unterschreitenden Geschwindigkeit in der jeweiligen Konfiguration), vom vorgesehenen Kurs oder von der vorgesehenen Flughöhe (um mehr als 300 Fuß) ungeachtet der Gründe.

i) Unterschreiten der Entscheidungshöhe oder Sinkflugmindesthöhe ohne Vorliegen der erforderlichen Sichtmerkmale.

j) Verlust der Wahrnehmung der tatsächlichen eigenen Position oder der Position anderer Luftfahrzeuge.

k) Unterbrechung der Kommunikation zwischen der Flugbesatzung (Crew Resource Management, CRM) oder zwischen der Flugbesatzung und anderen Personen (Kabinenbesatzung, Flugverkehrskontrolle, Flugingenieure).

l) Harte Landung - Landung, nach der ein "Heavy Landing Check" für erforderlich angesehen wird.

m) Überschreiten der Grenzwerte für ungleichmäßige Treibstoffverteilung.

n) Falsche Einstellung eines SSR-Codes oder einer Höhenmesser-Teilskala.

o) Falsche Programmierung von oder fehlerhafte Eingaben in Geräten für die Navigation oder für Leistungsberechnungen oder Verwendung fehlerhafter Daten.

p) Falsche Entgegennahme oder falsche Auslegung von Funksprüchen, wenn keine Korrekturen bzw. bei Wiederholungen keine Bestätigungen erfolgen.

q) Fehlfunktionen oder Schäden an der Treibstoffanlage, die sich auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung ausgewirkt haben.

r) Unbeabsichtigtes Verlassen einer befestigten Rollfläche durch ein Luftfahrzeug.

s) Zusammenstoß eines Luftfahrzeugs mit einem anderen Luftfahrzeug, einem Fahrzeug oder einem Gegenstand auf dem Boden.

t) Unbeabsichtigte und/oder fehlerhafte Bedienung von Steuerelementen.

u) Unmöglichkeit, die vorgesehene Luftfahrzeugkonfiguration während einer Flugphase zu erreichen (z. B. Fahrwerk und Fahrwerksklappen, Landeklappen, Stabilisatoren. Vorflügel usw.).

v) Gefährliche oder potenziell gefährliche Situation als Folge einer gezielten Simulation von Notfallbedingungen bei Schulungen, Systemüberprüfungen oder zu Schulungszwecken.

w) Anormale Vibrationen.

x) Auslösen eines primären Warnsystems, das mit dem Manövrieren des Luftfahrzeugs im Zusammenhang steht, z. B. Konfigurationswarnung, Überzieh-Warnung ("Stick Shake"), Geschwindigkeitswarnung usw., es sei denn, die Flugbesatzung hat eindeutig festgestellt, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und die Fehlwarnung hat nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Flugbesatzung auf die Warnung geführt oder das Auslösen ist zu Schulungs- oder Prüfungszwecken erfolgt.

y) Warnung des Bodenannäherungswarnsystems (Ground Proximity Warning System GPWS/Terrain Awareness and Warning System TAWS), falls

aa) das Luftfahrzeug dem Boden näher kommt als geplant oder erwartet oder

bb) die Warnung bei Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC) oder nachts auftritt und feststeht, dass sie durch eine hohe Sinkfluggeschwindigkeit ausgelöst wurde (Modus 1), oder

cc) die Warnung darauf beruht, dass das Fahrwerk oder die Landeklappen an dem entsprechenden Punkt beim Landeanflug nicht ausgefahren wurden (Modus 4), oder

dd) sich eine Schwierigkeit oder Gefahr aufgrund der Reaktion der Besatzung auf die Warnung ergibt oder hätte ergeben können, z. B. verringerter Abstand von anderen Luftfahrzeugen. Dazu können Warnungen aller Modi oder Typen gehören, d. h. echte, störende oder Fehlwarnungen.

z) Alarm des Bodenannäherungswarnsystems (GPWS/TAWS), falls sich eine Schwierigkeit oder Gefahr aufgrund der Reaktion der Besatzung auf den Alarm ergibt oder hätte ergeben können.

aa) ACAS-Anweisungen (RA), (ACAS: Aircraft Collission Avoidance System, RA: Resolution Advice)

bb) Durch Triebwerk- oder Propellerstrahl verursachte erhebliche Schäden oder schwere Verletzungen.

2. Notfälle

a) Brand, Explosion, Rauch oder giftige oder schädliche Gase, auch nach Löschung des Brandes.

b) Anwendung eines nicht vorgesehenen Verfahrens durch die Flugbesatzung, um einen Notfall zu beherrschen, wenn

aa) das Verfahren zwar existiert, aber nicht verwendet wird;

bb) kein Verfahren existiert;

cc) das Verfahren zwar existiert, aber unvollständig oder ungeeignet ist;

dd) das Verfahren nicht korrekt ist;

ee) nicht das richtige Verfahren verwendet wird.

c) Nichteignung von Verfahren für den Einsatz in Notfällen, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken.

d) Ereignis, das zu einer Noträumung des Luftfahrzeugs führt.

e) Druckabfall.

f) Benutzung von Notfallausrüstung oder Anwendung vorgeschriebener Notfallverfahren, um eine Situation zu beherrschen.

g) Ereignis, das zur Erklärung eines Notfalls ("Mayday" oder "Pan") führt.

h) Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich Ausstiegstüren und Beleuchtung, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken.

i) Ereignisse, die die Notfallverwendung von Sauerstoff durch ein Mitglied der Flugbesatzung erforderlich machen.

3. Einsatzunfähigkeit der Flugbesatzung

a) Einsatzunfähigkeit eines Mitglieds der Flugbesatzung - auch vor dem Abflug, falls anzunehmen ist, dass es zu einer Einsatzunfähigkeit nach dem Start hätte kommen können.

b) Einsatzunfähigkeit eines Mitglieds der Kabinenbesatzung, die es ihm unmöglich macht, wesentliche Notfallaufgaben wahrzunehmen.

4. Verletzungen

Ereignisse, die zu erheblichen Verletzungen von Fluggästen oder Besatzungsmitgliedern geführt haben oder hätten führen können.

5. Wetter

a) Blitzschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat.

b) Hagelschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat.

c) Durchfliegen schwerer Turbulenzen, das zur Verletzung von Insassen geführt hat oder nach dem die Durchführung eines Turbulenz-Checks des Luftfahrzeugs für erforderlich angesehen wird.

d) Durchfliegen von Scherwinden.

e) Vereisungsprobleme, die zu Bedienungsproblemen, zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt haben.

6. Äußere Sicherheit

a) Rechtswidriger Eingriff in den Luftverkehr, einschließlich Bombendrohung oder Entführung.
b) Schwierigkeiten bei der Kontrolle betrunkener, gewalttätiger oder sich Anordnungen widersetzender Fluggäste.
c) Entdeckung eines "blinden Passagiers".

7. Sonstige Ereignisse

a) Wiederholt auftretende Ereignisse einer bestimmten Art, die für sich allein genommen nicht als meldefähig angesehen würden, die aufgrund ihrer Häufigkeit aber eine potenzielle Gefahr darstellen.
b) Vogelschlag, der zu Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat.
c) Durchfliegen einer Wirbelschleppe.
d) Jedes sonstige Ereignis gleich welcher Art, das als Gefährdung oder mögliche Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen an Bord oder am Bord angesehen wurde.

B. TECHNISCHE VORKOMMISSE AM LUFTFAHRZEUG

1. Struktur

Nicht alle Schäden an der Struktur sind zu melden. Es ist nach der technischen Beurteilung zu entscheiden, ob ein Schaden schwerwiegend genug ist, um meldefähig zu sein. Die folgenden Beispiele können hierbei als Anhaltspunkte dienen:

a) Schäden an einem tragenden Strukturteil, das nicht als beschädigungstolerant eingestuft wird (lebenszeitbegrenztes Teil). Als tragende Strukturteile gelten alle Teile, die wesentlich zur Aufnahme von Flug-, Boden- und Drucklasten beitragen und deren Ausfall zu einem Totalausfall des Luftfahrzeugs führen könnte.
b) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Schäden an den als beschädigungstoleranten eingestuften tragenden Strukturteilen überschreiten.
c) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Toleranzen eines Strukturteils überschreiten, dessen Ausfall die Steifigkeit der Struktur so weit beeinträchtigen könnte, dass die vorgeschriebenen Sicherheitsmargen für Flattererscheinungen, aperiodische Bewegungen oder Steuerungsumkehr nicht mehr eingehalten werden können.
d) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die zum Lösen schwerer Bauteile führen könnten, wodurch Insassen des Luftfahrzeugs verletzt werden könnten.
e) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die die ordnungsgemäße Funktion von Systemen gefährden könnte (siehe unten unter 2. Buchstabe i).
f) Ablösen von Strukturteilen des Luftfahrzeugs während des Fluges.

2. Systeme

Es werden die nachstehenden, für alle Systeme geltenden allgemeinen Kriterien vorgeschlagen:

a) Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schädigung eines Systems, Teilsystems oder Ausrüstungssatzes, wodurch die Standard-Betriebsverfahren, Drills usw. nicht mehr zufrieden stellend durchgeführt werden können.
b) Unmöglichkeit der Systembeherrschung durch die Flugbesatzung, wie z. B.
aa) ungewollte selbständige Aktionen,
bb) fehlerhafte und/oder unvollständige Reaktion, einschließlich ungenügendem Bewegungsweg oder Schwergängigkeit,
cc) selbständiges Bewegen der Steuerorgane,
dd) mechanische Trennung von Verbindungen oder mechanisches Versagen.
c) Ausfall oder Störung exklusiver Systemfunktion(en) (in einem einzigen System können mehrere Funktionen integriert sein).
d) Wechselseitige Beeinträchtigungen innerhalb eines Systems oder zwischen mehreren Systemen.
e) Ausfall oder Funktionsstörung der Schutzeinrichtung oder der zugehörigen Notfalleinrichtungen des Systems.
f) Ausfall der Redundanzfunktion des Systems.
g) Ereignisse als Folge unvorhergesehenen Systemverhaltens.
h) Bei Luftfahrzeugen mit mehreren voneinander unabhängigen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen: Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schäden an einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz.
i) Bei Luftfahrzeugen mit einfach vorhandenen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen: Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schäden an mehr als einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz.
j) Auslösen eines primären Warnsystems der Systeme oder Ausrüstungsteile des Luftfahrzeugs, sofern die Besatzung nicht eindeutig festgestellt hat, dass es sich im eine Fehlwarnung handelt, und sofern die Fehlwarnung nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Besatzung auf die Warnung geführt hat.
k) Leckagen von Hydraulikflüssigkeiten, Treibstoff, Öl oder anderen Flüssigkeiten, die feuergefährlich sind oder möglicherweise zu einer gefährlichen Verunreinigung von Struktur, Systemen oder Ausrüstungsteilen des Luftfahrzeugs geführt oder eine Gefahr für die Insassen dargestellt haben.
l) Funktionsstörungen oder Mängel an einem Anzeigesystem, wenn dies möglicherweise irreführende Anzeigen für die Besatzung verursacht.
m) Ausfälle, Funktionsstörungen oder Mängel wenn diese in einer kritischen Flugphase auftreten und sich auf den Betrieb des betreffenden Systems auswirken.
n) Erhebliche Abweichungen der tatsächlichen Leistung von der freigegebenen Leistung, die zu einer Gefahrensituation geführt haben (unter Berücksichtigung der Genauigkeit der Leistungsberechnungsverfahren), einschließlich Bremswirkung, Treibstoffverbrauch usw.
o) Asymmetrie bei Flugsteuerungseinrichtungen, z. B. Landeklappen, Vorflügeln, Störklappen usw.

Abschnitt E enthält eine Liste mit Beispielen der Ereignisse, die sich aus der Anwendung dieser allgemeinen Kriterien auf bestimmte Systeme ergeben.

3. Antriebssysteme (einschließlich Triebwerke, Propeller und Rotorsysteme) und Hilfskraftturbinen-Systeme

a) Flammendurchschlag, Abschaltung oder Fehlfunktion eines Triebwerks.
b) Überschreiten der Drehzahl oder Unmöglichkeit der Drehzahlregelung schnell drehender Komponenten (z. B. Hilfskraftturbine, Druckluftstarter, Klimatisierung, luftgetriebene Hilfsturbine, Propeller oder Rotor).
c) Ausfall oder Fehlfunktion eines Teils eines Triebwerks mit einer oder mehreren der nachstehenden Folgen:
aa) Austritt von Teilen/Bruchstücken.
bb) Unkontrollierter interner oder externer Brand oder Austreten heißer Gase.
cc) Schub in eine andere als die vom Piloten gewählte Richtung.
dd) Funktionsausfall oder unbeabsichtigte Funktion des Schubumkehrsystems.
ee) Unmöglichkeit, die Leistung, den Schub oder die Drehzahl zu regeln.
ff) Ausfall der Triebwerksaufhängung.
gg) Teilweiser oder vollständiger Verlust wesentlicher Teile des Triebwerks.
hh) Sichtbare Entwicklung von dichtem Rauch oder Konzentrationen toxischer Stoffe, die ausreichen, um Flugbesatzung oder Fluggäste handlungsunfähig zu machen.
ii) Unmöglichkeit, ein Triebwerk mit den üblichen Verfahren

abzuschalten.
jj) Unmöglichkeit, ein funktionsfähiges Triebwerk erneut zu starten.
d) Ungewollte(r) Schub-/Leistungsverlust, -wechsel oder -schwankungen, wobei diese Ereignisse als Verlust der Schub- bzw. Leistungskontrolle (LOTC) eingestuft werden, und zwar
aa) bei einem einmotorigen Luftfahrzeug oder
bb) wenn das Ereignis als für den jeweiligen Vorgang als übermäßig angesehen wird oder
cc) wenn bei einem mehrmotorigen Luftfahrzeug mehr als ein Triebwerk hiervon betroffen sein könnte, insbesondere bei zweimotorigen Luftfahrzeugen oder
dd) wenn bei einem mehrmotorigen Luftfahrzeug der gleiche oder ein ähnlicher Triebwerkstyp bei einem Vorgang verwendet wird, bei dem das Ereignis als gefährlich oder kritisch angesehen würde.
e) Schäden an einem lebenszeitbegrenzten Teil, die eine Außerbetriebnahme des Teils vor Erreichen seiner vollen Lebensdauer zur Folge haben.
f) Mängel gleichen Ursprungs, die im Flug eine derart hohe Abschaltrate verursachen könnten, dass die Möglichkeit besteht, dass während eines Flugs mehr als ein Triebwerk abgeschaltet wird.
g) Funktionsausfall eines Triebwerksbegrenzers oder eines Steuergeräts im Bedarfsfall oder unbeabsichtigte Funktion dieser Einrichtungen.
h) Überschreitung der Triebwerksparameter.
i) Fremdkörperberührung mit Schadenfolge.

Propeller und Getriebe:

j) Ausfall oder Funktionsstörung eines Teils eines Propellers oder Triebwerks mit einer oder mehreren der nachstehenden Folgen:
aa) Drehzahlüberschreitung eines Propellers.
bb) Entwicklung übermäßigen Luftwiderstands.
cc) Schub in die Gegenrichtung der vom Piloten gewählten Richtung.
dd) Vollständiges Ablösen des Propellers oder größerer Propellerteile.
ee) Fehlfunktion, die zu einem übermäßigen Ungleichgewicht führt.
ff) Ungewollte Bewegung der Propellerblätter unter die für den Flug festgelegte Minimalposition bei niedrigem Anstellwinkel.
gg) Ausfall der Einstellmöglichkeit für die Segelstellung.
hh) Ausfall der Einstellmöglichkeit für den Anstellwinkel des Propellers.
ii) Selbsttätige Verstellung des Anstellwinkels.
jj) Unkontrollierbare Schub- oder Drehzahlschwankungen.
kk) Austritt von Teilen mit niedriger Energie.

Rotoren und Getriebe:

k) Schäden oder Mängel am Hauptrotorgetriebe/an der Hauptrotorbefestigung, die zum Ablösen des Rotors während des Flugs und/oder zu Fehlfunktionen der Rotorsteuerung führen könnten.
l) Schäden am Heckrotor oder an seinem Getriebe und gleichwertigen Systemen.

Hilfskraftturbinen-Systeme:

m) Abschaltung oder Ausfall der Hilfskraftturbine, wenn diese entsprechend den Betriebsanforderungen - z. B. ETOPS, MEL usw. - verfügbar sein muss.
n) Unmöglichkeit der Abschaltung der Hilfskraftturbine.
o) Drehzahlüberschreitung, Temperaturüberschreitung.
p) Unmöglichkeit, die Hilfskraftturbine anzulassen, wenn sie für den Luftfahrzeugbetrieb benötigt wird.

4. Humanfaktoren

Zwischenfälle, bei denen ein Ausstattungsmerkmal oder eine Fehlkonzeption des Luftfahrzeugs möglicherweise zu einem Bedienungsfehler geführt hat, der eine gefährliche Wirkung oder einen Unfall zur Folge gehabt haben könnte.

5. Sonstige Ereignisse

a) Zwischenfälle, bei denen ein Ausstattungsmerkmal oder eine Fehlkonzeption des Luftfahrzeugs möglicherweise zu einem Bedienungsfehler geführt hat, der eine gefährliche Wirkung oder einen Unfall zur Folge gehabt haben könnte.
b) Ereignisse, die normalerweise nicht als meldepflichtig gelten (z. B. Innenausstattung und Kabinenausrüstung, Wassersysteme), falls die Umstände des Ereignisses zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen geführt haben.
c) Brand, Explosion, Rauch oder toxische oder schädliche Dämpfe.
d) Sonstige Ereignisse, die zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs führen können oder die Sicherheit der Insassen des Luftfahrzeugs oder von Menschen oder Gegenständen in der Nähe des Luftfahrzeugs oder am Boden gefährden können.
e) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprecheranlage, so dass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder nicht hörbar sind.
f) Ausfall der Pilotensitzverstellung während des Flugs.

C. INSTANDHALTUNG UND INSTANDSETZUNG VON LUFTFAHRZEUGEN

1. Falsche Montage von Teilen oder Komponenten des Luftfahrzeugs, die bei einem nicht speziell für diesen Zweck vorgesehenen Inspektions- oder Prüfverfahren festgestellt wird.

2. Heißluftleck, das zu Strukturschäden führt.

3. Schäden an einem lebenszeitbegrenzten Teil, die eine Außerbetriebnahme des Teils vor Erreichen seiner vollen Lebensdauer zur Folge haben.

4. Schäden oder Beeinträchtigungen (z. B. Brüche, Risse, Korrosion, Delamination, Ablösung usw.), gleich welcher Ursache (z. B. Flattern, Steifigkeitsverluste oder strukturelle Schäden), an
a) der primären Struktur oder einem grundlegenden Strukturelement (gemäß Festlegung im Instandsetzungshandbuch des Herstellers), wenn diese Schäden oder Beeinträchtigungen die gemäß Instandsetzungshandbuch zulässigen Grenzen überschreiten und eine Instandsetzung oder einen teilweisen oder vollständigen Austausch erforderlich machen;
b) der sekundären Struktur, die in der Folge das Luftfahrzeug gefährdet haben oder hätten gefährden können;
c) Triebwerk, Propeller oder Drehflügler-Rotorsystem.

5. Ausfall, Fehlfunktion oder Mängel an einem System oder Ausrüstungsteil oder Schäden oder Beeinträchtigungen, die aufgrund der Ausführung einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einer anderen verbindlichen Anweisung einer Aufsichtsbehörde festgestellt werden, sofern
a) sie zum ersten Mal von der meldenden ausführenden Stelle festgestellt werden;
b) bei einer nachfolgenden Ausführung der Anweisungen die darin angegebenen zulässigen Grenzen überschritten werden und/oder veröffentlichte Instandsetzungs-/Abhilfeverfahren nicht verfügbar sind.

6. Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich Ausstiegstüren und Beleuchtung, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs- oder Prüfzwecken.

7. Nichteinhaltung oder erhebliche Fehler bei der Einhaltung der vorgeschriebenen Instandhaltungsverfahren.

8. Erzeugnisse, Teile, Ausrüstungen und Werkstoffe unbekannter oder verdächtiger Herkunft.

9. Irreführende, falsche oder unzureichende Instandhaltungsangaben oder -verfahren, die zu Instandhaltungsfehlern führen könnten.

10. Alle Ausfälle, Fehlfunktionen oder Mängel von Ausrüstungen am Boden, die zur Prüfung von Luftfahrzeugsystemen und -ausrüstungen verwendet werden, falls bei den erforderlichen Routineinspektions- und -prüfverfahren das Problem nicht eindeutig zu erkennen war und dies zu einer Gefahrensituation führt.

D. FLUGNAVIGATIONSDIENSTE, FLUGPLATZEINRICHTUNGEN UND BODENDIENSTE

1. Flugnavigationsdienste (ANS)
Siehe Anlage 7 - Verzeichnis meldepflichtiger ANS-Ereignisse.
(ANS: Air Navigation Service)

2. Flugplätze und Flugplatzeinrichtungen

a) Austritt erheblicher Mengen Treibstoff während des Betankens.
b) Betankung mit falschen Treibstoffmengen, die erhebliche Auswirkungen auf die Flugdauer, Leistung, Schwerpunktlage oder strukturelle Festigkeit des Luftfahrzeugs haben kann.

3. Fluggäste, Gepäck, Fracht

a) Erhebliche Verunreinigung der Struktur, Systeme oder Ausrüstung von Luftfahrzeugen durch die Beförderung von Gepäck oder Fracht.
b) Falsche Beladung mit Fluggästen, Gepäck oder Fracht, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung bezüglich der Massenverteilung und/oder Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs führen kann.
c) Falsches Verstauen von Gepäck (einschließlich Handgepäck) oder Fracht, wodurch das Luftfahrzeug, seine Ausrüstung oder Insassen gefährdet oder die Notevakuierung behindert werden kann.
d) Unsachgemäßes Verstauen von Frachtcontainern oder sonstigen größeren Frachtstücken.
e) Beförderung oder versuchte Beförderung von gefährlichen Gütern unter Verstoß gegen die geltenden Vorschriften, einschließlich falscher Kennzeichnung und Verpackung von gefährlichen Gütern.

4. Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs

a) Ausfall, Fehlfunktion oder Mängel von Ausrüstungen am Boden, die zur Prüfung von Luftfahrzeugsystemen und -ausrüstungen verwendet werden, falls bei den erforderlichen Routineinspektions- und -prüfverfahren das Problem nicht eindeutig zu erkennen war und dies zu einer Gefahrensituation führt.
b) Nichteinhaltung oder erhebliche Fehler bei der Einhaltung vorgeschriebener Abfertigungsverfahren.
c) Betankung mit verunreinigtem oder falschem Treibstoff oder mit verunreinigten oder falschen sonstigen Betriebsflüssigkeiten/Gasen (einschließlich Sauerstoff und Trinkwasser).

E. BEISPIELE FÜR EREIGNISSE, DIE AUFGRUND DER KRITERIEN FÜR SPEZIFISCHE SYSTEME NACH ABSCHNITT B NR. 2 MELDEPFLICHTIG SIND.

1. Klima-/Lüftungsanlage
a) Vollständiger Ausfall der Avionik-Kühlanlage.
b) Druckabfall.

2. Automatisches Flugsteuerungssystem
a) Automatisches Flugsteuerungssystem geht nach dem Einschalten nicht in den vorgesehenen Betriebsmodus über.
b) Von der Flugbesatzung gemeldete erhebliche Schwierigkeiten bei der Beherrschung des Luftfahrzeugs in Verbindung mit der Funktion des automatischen Flugsteuerungssystems.
c) Ausfall einer Abschaltvorrichtung für das automatische Flugsteuerungssystem.
d) Selbständiger Betriebsmoduswechsel des automatischen Flugsteuerungssystems.

3. Kommunikation
a) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprecheranlage, so dass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder nicht hörbar sind.
b) Gesamtausfall des Kommunikationssystems während des Flugs.

4. Elektrische Anlage
a) Ausfall eines Verteilersystems der elektrischen Anlage (AC oder DC).
b) Totalausfall oder Ausfall von mehr als einem Elektrogeneratorsystem.
c) Ausfall des Reserve-(Notfall-) Elektrogeneratorsystems.

5. Cockpit/Kabine/Frachträume
a) Ausfälle der Pilotensitzverstellung während des Flugs.
b) Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich der Notausstiegs-Signalanlage, aller Ausstiegstüren, der Notbeleuchtung usw.
c) Ausfall der Haltevorrichtungen des Frachtladesystems.

6. Brandschutzanlage
a) Brandalarme, mit Ausnahme der sofort als falsch bestätigten Alarme.
b) Nicht erkannter Ausfall oder Mangel der Brand-/Rauchmelde- bzw. Brand-/Rauchschutzanlage, der zum Ausfall bzw. zur Funktionseinschränkung der Brandmelde- bzw. Brandschutzanlage führen könnte.
c) Ausbleiben einer Brandmeldung bei einem tatsächlich ausgebrochenen Brand oder bei Rauchentwicklung.

7. Flugsteuerung
a) Asymmetrie der Landeklappen, Vorflügel, Störklappen usw.
b) Eingeschränkte Beweglichkeit, Schwergängigkeit oder schlechtes oder verspätetes Ansprechen bei der Betätigung primärer Flugsteuerungssysteme oder der zugehörigen Feststellsysteme.
c) Selbständiges Bewegen der Steuerorgane.
d) Von der Flugbesatzung wahrgenommene Vibrationen an den Steuerorganen.
e) Lösen oder Ausfall der mechanischen Flugsteuerung.
f) Erhebliche Beeinträchtigung der normalen Steuerung des Luftfahrzeugs oder Verschlechterung der Flugeigenschaften.

8. Treibstoffanlage
a) Fehlfunktion am Treibstoffmengen-Anzeigesystem, die zum Totalausfall der Anzeige oder zur Fehlanzeige der mitgeführten Treibstoffmenge führt.
b) Treibstoffaustritt, der zu größerem Treibstoffverlust, Brandgefahr oder erheblicher Verunreinigung geführt hat.
c) Fehlfunktion oder Mängel des Treibstoffablasssystems, die zum unbeabsichtigten Verlust einer erheblichen Treibstoffmenge, zu Brandgefahr oder gefährlicher Verunreinigung der Luftfahrzeugausrüstung geführt oder das Ablassen von Treibstoff unmöglich gemacht haben.
d) Fehlfunktionen oder Mängel des Treibstoffsystems, die erhebliche Auswirkungen auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung hatten.
e) Unmöglichkeit, die gesamte nutzbare Treibstoffmenge umzupumpen oder zu verbrauchen.

9. Hydraulik
a) Ausfall eines Hydrauliksystems (nur ETOPS-Betrieb).
b) Funktionsausfall des Isolationssystems.

c) Ausfall von mehr als einem Hydraulikkreis.
d) Ausfall des Hydraulik-Reservesystems.
e) Unbeabsichtigtes Ausfahren der durch den Fahrtwind angetriebenen Turbine.

10. Vereisungsmelde-/-schutzsystem

a) Nicht erkannter Ausfall oder Leistungsminderung des Vereisungsschutz-/Enteisungssystems.
b) Ausfall von mehr als einem Sondenbeheizungssystem.
c) Unmöglichkeit einer symmetrischen Tragflügelenteisung.
d) Anormale Eisablagerungen und dadurch erhebliche Beeinträchtigung von Leistung oder Flugeigenschaften.
e) Erhebliche Beeinträchtigung der Sicht der Besatzung.

11. Anzeige-, Warn-, Aufzeichnungssysteme

a) Fehlfunktion oder Mangel an einem Anzeigesystem, wenn die Möglichkeit besteht, dass die Besatzung aufgrund erheblicher Anzeigefehler an wesentlichen Systemen falsche Maßnahmen ergreift.
b) Ausfall der roten Warnfunktion eines Systems.
c) Bei Glascockpits: Ausfall oder Fehlfunktion von mehr als einem Anzeigeschirm oder Computer für eine Anzeige-/Warnfunktion.

12. Fahrwerk, Bremsen, Reifen

a) Brand an der Bremsanlage.
b) Erheblicher Bremswirkungsverlust.
c) Asymmetrische Bremswirkung, die zu erheblichen Abweichungen von der vorgesehenen Bahn führt.
d) Ausfall des schwerkraftgetriebenen Fahrwerksystems (einschließlich bei planmäßigen Tests).
e) Unbeabsichtigtes Ausfahren/Einfahren von Fahrwerk oder Fahrwerksklappen.
f) Platzen mehrerer Reifen.

13. Navigationssysteme (einschließlich Präzisionsanflugsysteme) und Luftdatensysteme

a) Totalausfall oder Versagen mehrerer Navigationsgeräte.
b) Totalausfall oder Versagen mehrerer Luftdatensystemgeräte.
c) Stark irreführende Anzeigen.
d) Erhebliche Navigationsfehler aufgrund fehlerhafter Daten oder eines Datenbank-Kodierungsfehlers.
e) Unerwartete Abweichungen vom lateralen oder vertikalen Pfad, die nicht durch ein Eingreifen des Piloten verursacht wurden.
f) Probleme mit Bodennavigationseinrichtungen, die zu erheblichen Navigationsfehlern führen, die nicht auf den Übergang vom Inertial-Navigationsmodus in den Funk-Navigationsmodus zurückzuführen sind.

14. Sauerstoff bei Luftfahrzeugen mit Druckkabine

a) Ausfall der Sauerstoffversorgung im Cockpit.
b) Ausfall der Sauerstoffversorgung einer erheblichen Anzahl Fluggäste (mehr als 10 %), einschließlich der Fälle, in denen dies bei Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfmaßnahmen festgestellt wird.

15. Nebenluftsystem

a) Heißluftleck, das zu einer Brandmeldung oder zu Strukturschäden führt.
b) Ausfall sämtlicher Nebenluftsysteme.
c) Ausfall des Nebenluftleck-Meldesystems.

Anlage 7
(zu § 5b LuftVO)

Verzeichnis der meldepflichtigen Ereignisse im Zusammenhang mit Flugnavigationsdiensten

Hinweis 1: Auch wenn in diesem Anhang die meisten meldepflichtigen Ereignisse aufgeführt sind, so wird mit ihm jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Andere Ereignisse, die nach Auffassung der Betroffenen die Kriterien erfüllen, sollten ebenfalls gemeldet werden.

Hinweis 2: Dieser Anhang enthält Ereignisse im Zusammenhang mit Flugnavigationsdiensten (Air Navigation Service, ANS), die eine tatsächliche oder mögliche Gefahr für die Flugsicherheit darstellen könnten, wenn sie sich unter anderen, aber wahrscheinlichen Umständen wiederholen oder wenn zugelassen wird, dass sie ohne Abhilfe weiter bestehen.

Hinweis 3: Der Inhalt dieses Anhangs steht nicht der Meldung von Ereignissen, Situationen oder Gegebenheiten entgegen, die eine Gefahr für die Flugsicherheit darstellen könnten, wenn sie sich unter anderen, aber wahrscheinlichen Umständen wiederholen oder wenn zugelassen wird, dass sie ohne Abhilfe weiter bestehen.

1. Beinahezusammenstöße (einschließlich besonderer Situationen, bei denen der Abstand zwischen einem Luftfahrzeug und einem anderen Luftfahrzeug / dem Boden / einem Fahrzeug / einer Person oder einem Gegenstand als zu gering empfunden wird):

a) Nichteinhaltung des Mindestabstands.
b) Unangemessener Abstand.
c) Beinahe CFIT-Unfälle (CFIT: Controlled Flight into Terrain).
d) Störungen auf der Start- oder Landebahn, die Ausweichmanöver erforderten.

2. Möglichkeit eines Zusammenstoßes oder eines Beinahezusammenstoßes (einschließlich besonderer Situationen, aus denen sich ein Unfall oder ein Beinahezusammenstoß entwickeln kann, wenn ein anderes Luftfahrzeug in der Nähe ist):

a) Störungen auf der Start- oder Landebahn, die kein Ausweichmanöver erfordern.
b) Abkommen von der Start- oder Landebahn.
c) Abweichen eines Luftfahrzeugs von der ATC-Freigabe (ATC: Air Traffic Control).
d) Abweichen eines Luftfahrzeugs von geltenden Air Traffic Management-(ATM) Regeln
aa) Abweichen eines Luftfahrzeugs von geltenden veröffentlichtem ATM- Verfahren,
bb) unerlaubtes Eindringen in den Luftraum,
cc) Abweichungen von den geltenden Regeln für das Mitführen und den Betrieb von ATM-Ausrüstungen in Luftfahrzeugen.

3. ATM-spezifische Ereignisse (einschließlich Situationen, in denen die Fähigkeit, sichere ATM-Dienste bereitzustellen, beeinträchtigt ist, wozu auch Situationen gehören, in denen der sichere Betrieb eines Luftfahrzeugs nur zufällig nicht gefährdet wurde). Dies schließt die folgenden Ereignisse ein:

a) Unmöglichkeit, ATM-Dienste bereitzustellen:
aa) Unmöglichkeit, Luftverkehrsdienste bereitzustellen,
bb) Unmöglichkeit, Luftraum-Managementdienste bereitzustellen,
cc) Unmöglichkeit, Verkehrsfluss-Steuerungssysteme bereitzustellen.
b) Ausfall der Kommunikationsfunktion.
c) Ausfall der Überwachungsfunktion.
d) Ausfall der Datenverarbeitungs- und -verteilungsfunktion.
e) Ausfall der Navigationsfunktion.
f) ATM-Systemsicherheit.

4. Beispiele für ATM-Ereignisse, die aufgrund der Kriterien für den Betrieb von Luftfahrzeugen nach Abschnitt 3 meldepflichtig sind:

a) Im erheblichem Maße unzutreffende, unzureichende oder irreführende Informationen aus einer Informationsquelle am Boden, z. B. ATC, automatischer Terminalinformationsdienst (ATIS), Wetterdienst, Navigationsdatenbanken, Karten, Diagramme, Handbücher usw.
b) Flugführung unter Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Bodenfreiheit.
c) Angabe fehlerhafter Druck-Referenzen (d. h. Höhenmessereinstellung).
d) Unzutreffende Übermittlung, Entgegennahme oder Auslegung wichtiger Mitteilungen, wenn hieraus eine Gefahrensituation entsteht.
e) Nichteinhaltung des Mindestabstands.
f) Unerlaubtes Eindringen in den Luftraum.
g) Rechtswidriger Funkverkehr.
h) Ausfall boden- oder satellitengestützter ANS-Einrichtungen.
i) Größerer Ausfall des ATC oder des ATM oder erhebliche Beeinträchtigung der Flughafeninfrastruktur.
j) Blockierung der Bewegungsflächen des Flugplatzes durch Luftfahrzeuge, Fahrzeuge, Tiere oder Fremdkörper mit dem Ergebnis einer gefährlichen oder potenziell gefährlichen Situation.
k) Gefährliche Situation durch fehlerhafte oder unzureichende Markierung von Hindernissen oder Gefahrenstellen auf Bewegungsflächen des Flugplatzes.
l) Ausfall, erheblicher Fehlfunktion oder Nichtverfügbarkeit der Flugplatzbefeuerung."

Bonn, 5.7.2005
LS 17/60.01.31
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . D r . - I n g . W i t t m a n n

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 190/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Zehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

vom 20. Juli 2005

Auf Grund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), der zuletzt durch Artikel 445 Nr. 4 Buchstabe b der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 2. Mai 2002 (NfL I-172/02), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 19. Mai 2005 (NfL I-131/05), wird wie folgt geändert:

I. Abschnitt 4.1 (Kontrollzonen):

Die Angaben zum Abschnitt "**Eggebeck**" werden gestrichen.

II. Abschnitt 5.1 (Luftraum der Klasse E unterhalb Flugfläche 100 bis 2500 Fuß über Grund) wird wie folgt geändert:

Die Angaben zur seitlichen Begrenzung im Abschnitt "**Fritzlar**" werden wie folgt gefasst:

"Seitliche Begrenzung:
510715 N 094400 O - 505130 N 093545 O -
510113 N 085737 O - 511054 N 090241 O -
511355 N 091343 O - 510715 N 094400 O."

Diese Bekanntmachung tritt am 01. September 2005 in Kraft.

Bonn, 20.7.2005
LS 16/60.05.02/233 DFS 05-II
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 191/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Änderung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Mögelin

Mit Bescheid vom 8.7.2005 wurde die Halterschaft für den o.g. Sonderlandeplatz an die

WiBe Steuerberatungsgesellschaft mbH
Steinstraße 29
14712 Rathenow

übertragen.

NfL I-46/01 wird hiermit geändert.

Hoppegarten, 11.7.2005
6443.36
Landesamt für Bauen und Verkehr

i . A . L e y e r l e

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 192/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Wilhelmshaven-Mariensiel

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Außenstelle Oldenburg, hat die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrlandesplatzes Wilhelmshaven-Mariensiel in der Neufassung vom 16.04.1999 am 03.02.2005 geändert und erweitert.

Die Änderung der Genehmigung wird gemäß § 52 Abs. 3 LuftVZO mit den nachstehenden Angaben bekannt gemacht:

I.
Die Bezeichnung des Flugplatzunternehmers wird geändert in
"Flugplatzgesellschaft Wilhelmshaven-Friesland mbH".

II.
Teil A Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
Die Piste 02/20 ist auch für Flüge nach Instrumentenflugregeln unter Einrichtung eines zeitweise aktiven Luftraums "F" zugelassen.

III.
Die Überschrift in Teil A I. Nr. 4 erhält folgende Fassung:
4. Start- und Landebahnen für Flugzeuge, Hubschrauber, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge:

IV.
Teil A I. Nr. 4.1 wird folgender Buchstabe f angefügt:
f) ICAO-Klasse: Code 2B, IFR

V.
Die Richtungsangabe in der Tabelle Teil A I. Nr. 4.1 lautet:
023 °
203 °

VI.
Die Richtungsangabe in der Tabelle Teil A I. Nr. 4.2 lautet:
160 °
340 °

VII.
Teil A wird folgender Abschnitt IV. angefügt:

Beschränkter Bauschutzbereich:
Um den Verkehrslandeplatz Wilhelmshaven-Mariensiel wird ein beschränkter Bauschutzbereich gem. § 17 LuftVG festgelegt. Danach darf eine Baugenehmigung im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den dem Flughafenbezugspunkt entsprechenden Punkt nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden erteilt werden.

VIII.
Die Änderungsgenehmigung vom 03.02.2005 wird unter der Bedingung der Bestandskraft des in Teil A Abschnitt IV festgelegten Bauschutzbereiches erteilt.

NfL I-142/99 wird hiermit geändert.

Oldenburg, 4.2.2005
Az.: 209.45-30311-6
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Außenstelle Oldenburg

i . A . N e u m a n n

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 193/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierten Verordnung zur Änderung der Hundert-vierzigstenDurchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 10 539, am 13. Juli 2005 verkündete Verordnung vom 27. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen., 13. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Vierte Verordnung zur Änderung der Hundertvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf)

Vom 27. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf) vom 15. März 1994 (BAnz. S. 3801, NfL I-109/94), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 265, NfL I-263/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 1 Nr. 4 wird die Angabe "Kurs über Grund von 158°" durch die Angabe "Kurs über Grund von 338°" ersetzt.

2. In § 4 Nr. 4 wird die Angabe "Kurs über Grund von 338°" durch die Angabe "Kurs über Grund von 158°" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 27. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 194/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertneunundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 10 996, am 21. Juli 2005 verkündete Verordnung vom 1. Juli 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 21. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertneunundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken)

Vom 1. Juli 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertneunundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken) vom 15. Dezember 1995 (BAnz. 1996 S. 61, NfL I-23/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. Juni 2004 (BAnz. S. 15 117, NfL I-184/04), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

"(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken sind die in §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen "FL") sind in Fuß über NN angegeben. Soweit französisches Hoheitsgebiet betroffen ist, gelten die Verfahren nachrichtlich."

b) In Absatz 3 wird der Meldepunkt TOMPI wie folgt gefasst:

"Meldepunkt TOMPI R 305 - 17 DME ZWN
49 23 31 N 07 03 27 O R 029 - 28 DME GTQ"

2. § 2 Abs. 4 wird wie folgt gefasst:

"(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Saarbrücken DME (SAD) wird, soweit das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland betroffen ist, eine Mindesthöhe von 4000 festgelegt."

3. § 2 Abs. 5 Nr. 1 bis 3 wird wie folgt gefasst:

"1. ILS-Anflug (Nicht-Standard) zur Landebahn 27, ausgehend von Zweibrücken DVOR/DME (ZWN)

Abflug von ZWN (IAF) auf R 254 ZWN und ILS-Landekurs 267° in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM in 2340 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei OMESA (9,4 DME SAD) beginnen (FAF). 8,1 DME SAD nicht unter 3610, SR (4,1 DME SAD) nicht unter 2340 und 3,0 DME SAD nicht
unter 1990 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,9 DME SAD

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1211 (155)	1221 (165)	1231 (175)	1241 (185)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	1480 (430)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME SAD oder 2500, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, Flug auf Kurs 360° zum Erfliegen von R 029 GTQ; auf R 029 GTQ bis TOMPI mit Steigflug auf 4000; Rechtskurve, Flug bis ZWN.

2. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Zweibrücken DVOR/DME (ZWN)

Abflug von ZWN (IAF) auf R 254 ZWN und Endanflugkurs 267° in Richtung auf SR in 4000 erfliegen (IF); bei OMESA (9,4 DME SAD) Sinkflug (5,2 %) beginnen (FAF). 8,1 DME SAD nicht unter 3610, SR (4,1 DME SAD) nicht unter 2340 und 3,0 DME SAD nicht unter 1990 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME SAD
Schwellenüberflughöhe: 62
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
1580 (530)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

3. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 09, ausgehend von Zweibrücken DVOR/DME (ZWN)

Abflug von ZWN (IAF) auf R 265 ZWN bis SR; auf Kurs 273° bis 9,5 DME SAD (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw auf Kurs 281° bis 9,6 DME SAD (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); Linkskurve und Endanflugkurs 087° in 3500 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei PETID (8,4 DME SAD) beginnen (FAF). 4,0 DME SAD nicht unter 2100 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,3 DME SAD
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
1530 (510)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis SR; Linkskurve, auf Kurs 360° bis zum Erfliegen von R 305 ZWN; auf R 305 ZWN bis TOMPI mit Steigflug auf 4000, Rechtskurve, Flug bis ZWN."

4. § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) In der Abflugstrecke GROSTENQUIN SIX ECHO DEPARTURE (GTQ 6E) Spalte 4 wird die Anmerkung 1 wie folgt gefasst:

"1. Steiggradient 6,5 % (397 ft/NM) bis zum Passieren von FL80 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren."

b) Die Abflugstrecke ZWEIBRÜCKEN TWO ECHO DEPARTURE (ZWN 2E) wird in ZWEIBRÜCKEN THREE ECHO DEPARTURE (ZWN 3E) umbenannt und in Spalte 4 wird die folgende Anmerkung eingefügt:

"Steiggradient 4,2 % (255 ft/NM) bis zum Passieren von 3100 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren."

4. § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

a) In der Abflugstrecke GROSTENQUIN SIX WHISKEY DEPARTURE (GTQ 6W) Spalte 4 wird die Anmerkung wie folgt gefasst:

"Steiggradient 13,7 % (834 ft/NM) bis zum Passieren von FL80 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren."

b) Die Abflugstrecke ZWEIBRÜCKEN TWO WHISKEY DEPARTURE (ZWN 2W) wird in ZWEIBRÜCKEN THREE WHISKEY DEPARTURE (ZWN 3W) umbenannt und in der Streckenbeschreibung Spalte 1 wird die Angabe "R 292 ZWN" jeweils durch die Angabe " R 291 ZWN" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. August 2005 in Kraft.

Langen, 1. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 195/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zwölften Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Zweibrücken)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 10 997, am 21. Juli 2005 verkündete Verordnung vom 1. Juli 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 21. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Zweibrücken)

Vom 1. Juli 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Zweibrücken) vom 22. August 1997 (BAnz. S. 11 430, NfL I-277/97), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14. Oktober 2003 (BAnz. S. 23 830, NfL I-290/03), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

"(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Zweibrücken sind die in §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen "FL") sind in Fuß über NN angegeben. Soweit französisches Hoheitsgebiet betroffen ist, gelten die Verfahren nachrichtlich."

2. In § 2 Abs. 4 wird die Angabe "3400" durch die Angabe "3700" ersetzt.

3. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

a) In den Nummern 1 und 2 wird die Angabe "Anflug ohne Gleitwegführung" jeweils durch die Angabe "Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)" ersetzt.

b) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1310 (195)	1320 (205)	1330 (215)	1340 (225)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	1590 (480)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

c) In Nummer 2 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1363 (237)	1373 (247)	1383 (257)	1393 (267)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	1570 (440)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

d) In Nummer 3 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "1740 (630)" durch die Angabe "1670 (560)" ersetzt.

e) In Nummer 4 wird in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angabe "1590 (460)" durch die Angabe "1590 (470)" ersetzt.

4. § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Abflugstrecken SAARBRÜCKEN TWO GOLF DEPARTURE (SBN 2G) und LUXEMBOURG THREE GOLF DEPARTURE (LUX 3G) werden zu SAARBRÜCKEN THREE GOLF DEPARTURE (SBN 3G) und LUXEMBOURG FOUR GOLF DEPARTURE (LUX 4G), und in Spalte 4 werden die Anmerkungen 1 bis 3 zu den Anmerkungen 2 bis 4 und die folgende neue Anmerkung 1 wird jeweils eingefügt:

"1. Steiggradient 4,1 % (250 ft/NM) bis zum Passieren von 3600 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren."

b) Die Abflugstrecke TOMPI TWO GOLF DEPARTURE (TOMPI 2G) wird zu TOMPI THREE GOLF DEPARTURE (TOMPI 3G)), und in Spalte 4 werden die Anmerkungen 1 und 2 zu den Anmerkungen 2 und 3 und die folgende neue Anmerkung 1 wird eingefügt:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

"1. Steiggradient 4,1 % (250 ft/NM) bis zum Passieren von 3600 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren."

5. § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Abflugstrecke SAARBRÜCKEN THREE DELTA DEPARTURE (SBN 3D) wird zu SAARBRÜCKEN FOUR DELTA DEPARTURE (SBN 4D), und in Spalte 4 wird die Anmerkung durch die folgenden Angaben ersetzt:

"1. Steiggradient 5,5 % (334 ft/NM) bis zum Passieren von 3600 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.
2. Nur für Flüge über G 21; 13,0 DME GTQ ist in FL80 oder darüber zu überfliegen."

b) Die Abflugstrecken TOMPI TWO DELTA DEPARTURE (TOMPI 2D) und LUXEMBOURG THREE DELTA DEPARTURE (LUX 3D) werden zu TOMPI THREE DELTA DEPARTURE (TOMPI 3D) und LUXEMBOURG FOUR DELTA DEPARTURE (LUX 4D) und in der Streckenbeschreibung Spalte 1 wird die Angabe "Kurs 323° SBN" jeweils durch die Angabe "Kurs 322° SBN" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. August 2005 in Kraft.

Langen, 1. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 196/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Zweihunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 10 141, am 6. Juli 2005 verkündete Verordnung vom 21. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 12. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zweite Verordnung zur Änderung der Zweihunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Vom 21. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland) vom 4. April 2005 (BAnz. S. 5921, NfL I-98/05), geändert durch Verordnung vom 27. April 2005 (BAnz. S. 7213, NfL I-120/05), wird wie folgt geändert:

§ 4 wird wie folgt geändert:

a) In den RNAV-Strecken L 132 und UL 132 werden jeweils nach dem Meldepunkt BODLA (UIR BDRY) die Angaben "GOLAB N 53 50 00 O 014 44 40", "019,5" und "35,6" in den Spalten 1 bis 3 gestrichen.

b) In der RNAV-Strecke UL 87 werden vor dem Meldepunkt PESEL (UIR BDRY) die Angabe "GOLAB N 53 50 00 O 014 44 40" in Spalte 1 und die Angabe "24,6" in Spalte 3 gestrichen.

c) Die RNAV-Strecke UL 126 wird wie folgt geändert:

aa) In Spalte 5 unter Flugrichtung "gerade" wird für den Streckenabschnitt von Würzburg VOR (WUR) nach MASEK ein Pfeil eingefügt.

bb) In Spalte 6 wird die folgende Anmerkung angefügt:

"4. Zwischen Würzburg VOR (WUR) und MASEK in nördliche Richtung nur verfügbar für Abflüge von EDDS, EDSB, EDFM, EDTY."

d) Die RNAV-Strecke UL 856 wird wie folgt geändert:

aa) In Spalte 1 wird nach dem Meldepunkt Kempten DVOR/DME (KPT) der neue Meldepunkt " g RAVED N 47 43 45 O 009 40 10" eingefügt.

bb) In Spalte 3 wird die Angabe "37,4" durch die Angabe "27,6" von Kempten DVOR/DME (KPT) nach RAVED und die Angabe "9,8" von RAVED nach NEGRA ersetzt.

e) In der RNAV-Strecke UM 150 Spalte 6 wird die folgende Anmerkung angefügt:

"7. Nicht verfügbar für Abflüge von EDDF, EDDR, EDRZ, EDFH, ETAR, ETOU, ETID, EDFE, ELLX."

f) In der RNAV-Strecke UM 726 Spalte 6 wird die folgende Anmerkung angefügt:

"8. FL270 oder darüber zwischen ANELA und NARUS nicht verfügbar für Abflüge von EDDS, EDDF, EDFM, EDSB, EDTY."

g) Die RNAV-Strecke UN 746 wird wie folgt geändert:

aa) Vor dem Meldepunkt BINKA (UIR BDRY) werden in den Spalten 1 bis 3 die Angaben „BABUT N 54 06 02 O 014 54 29“, „047,3“ und „30,0“ gestrichen.

bb) In Spalte 6 wird die folgende Anmerkung angefügt:

„5. FL290 oder darüber zwischen NARUS und DESAR nicht verfügbar für Abflüge von EDDS, EDDF, EDFM, EDSB, EDTY.“

h) In der RNAV-Strecke UZ 715 Spalte 6 wird die folgende Anmerkung angefügt:

„5. Zwischen KULOK und PEROX maximal FL250 für Abflüge von EDDF, EDFM, EDDS, EDSB, EDTY.“

i) Die RNAV-Strecken UZ 210, Y 282 und Z 23 werden wie folgt gefasst:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Rechtweisender-Anfangskurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	Reiseflughöhen in Flugrichtung ungerade	Reiseflughöhen in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
UZ 210 Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) N 48 59 35 O 008 35 03 Δ NOSPA N 50 01 14 O 006 42 41 Δ LIRSU N 50 11 12 O 006 27 12 UIR Boundary N 50 16 03 O 006 16 29 PELIX N 50 29 49 O 005 45 45	310,8 129,4 315,1 134,9 124,8	95,8 14,1 8,4 24,O	FL 660 FL 250 (FL 270)	↑ ↓ ↑		1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Maastricht UAC 2. Zwischen KRH und NOSPA: CDR1 FL250 - FL660 jedes Wochenende Freitag 1700 (1600*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht Montag - Donnerstag 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. Während der übrigen Zeit ist die Strecke nicht verfügbar. *) während der gesetzlichen Sommerzeit 3. Ab KRH nicht verfügbar für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR, EHVK. Für diese Flüge ist TGO - UL608 - RIDSU - T881 - ROLIS - T880 im Flugplan anzugeben. 4. Nicht verfügbar für Abflüge von EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH. 5. Zwischen PELIX und LIRSU nur verfügbar für Abflüge aus EHAA ausgenommen EHEH, EHBK, EHBD, EHRD, EHVK, EHGR.
Y 282 Δ Lima NDB (LMA) N 51 22 15 O 006 23 42 Δ UBEXI N 51 26 51 O 006 20 10 Δ NAPSI (FIR BDRY) N 51 51 19 O 006 01 17 RENDI N 52 03 42 O 005 40 39	334,5 315,O	5,1 27,2 17,8	FL 660 4000ft MSL	↓		1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Maastricht UAC 2. Für Abflüge von EDDL und EDLN mit beantragter Flughöhe FL260 oder darüber CDR 1: jedes Wochenende Freitag 1600 (1500*) - Montag 0800 (0700*) Uhr UTC; jede Nacht Montag - Freitag 2200 (2100*) - 0700 (0600*) Uhr UTC. Während der übrigen Zeit wird die Strecke nur von ATC zugewiesen. *) während der gesetzlichen Sommerzeit 3. Für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 oder darüber.

Z 23 Δ RAPET N 50 11 26 O 012 20 19 Δ UNAVI N 50 11 17 O 011 49 20 Δ LASAX N 50 10 58 O 011 13 37 Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44					1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC, München ACC 2. Nur für Abflüge von LKPR, LKVO, LKKB. 3. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFE, ETOU, ETID. Für diese Flüge ist T170 im Flugplan anzugeben.
	269,8	19,9	FL 660 7000ft MSL	↓	
		23,O			
	251,6	20,3			

j) Die folgende neue RNAV-Strecke wird eingefügt:

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Rechtweisender-Anfangskurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	 gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
Y 868 Δ Nörvenich VORTAC (NOR) N 50 50 26 O 006 41 39 Δ GESBI N 51 03 40 O 006 19 29 Δ UBEXI N 51 26 51 O 006 20 10						1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Maastricht UAC 2. Nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 oder darüber.
	313,5	19,3	FL 660 5000ft MSL	↓		
	O01,0	23,2				

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft, ausgenommen Artikel 1 Buchstabe i, RNAV-Strecke Y 282, und Buchstabe j, der am 4. August 2005 in Kraft tritt.

Langen, 21. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 197/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 4. August 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Ersten Verordung zur Änderung der Zweihundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 10 995, am 21. Juli 2005 verkündete Verordnung vom 29. Juni 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 21. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Erste Verordnung zur Änderung der Zweihundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Vom 29. Juni 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertdreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn) vom 2. Mai 2005 (BAnz. S. 7214, NfL I-122/05) wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 1 Nr. 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
07	WYP 4K, PODIP 2K, KUMIK 2K, COL 5K	118,750
	NOR 7K	126,325
25	WYP 3D, PODIP 1D, KUMIK 1D, COL 3D	118,750
	NOR 6D	126,325
14 L	WYP 6F, PODIP 1F, KUMIK 1F, COL 6F	118,750
	NOR 5F, NOR 6P	126,325
14 R	WYP 4E, PODIP 1E, KUMIK 1E, COL 4E	118,750
	NOR 6E, NOR 4C	126,325
32 R	WYP 4B, PODIP 2B, KUMIK 3B, COL 8B	118,750
	NOR 9B	126,325
32 L	WYP 3M, PODIP 2M, KUMIK 2M, COL 6M	118,750
	NOR 5M	126,325

2. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 1, 5 und 6 werden wie folgt gefasst:

1. Bei Benutzung der Startbahn 07:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER FOUR KILO DEPARTURE (WYP 4K) Direktflug bis LW NDB; auf Kurs 065° LW bis 8,0 DME KBO; Linkskurve, auf R 157 WYP bis WYP (Δ). Steigflug mit 5,1% (310 ft/NM) bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] – LW – DK070 [L] – WYP	5000		1. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum. 2. Nur für Flüge, die über DOM-RKN fortgesetzt werden, mit beantragter Flughöhe FL245 und darunter. 3. Für Flüge mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber ist SID NOR Y868 GESBI Y868 UBEXI Y282 NAPSI im Flugplan anzugeben. 4. Kann die NAPSI-Einschränkung nicht eingehalten werden, ist bis RKN FL240 im Flugplan anzugeben.
PODIP TWO KILO DEPARTURE (PODIP 2K) Auf Startbahnkurs bis LW NDB (4,6 DME KBO); Rechtskurve, auf R 302 COL bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 036 COL bis PODIP (Δ). Steigflug mit 5,1% (310 ft/NM) bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] - DK073 [R] - COL [L] - PODIP	5000		
COLA FIVE KILO DEPARTURE (COL 5K) Auf Startbahnkurs bis LW NDB (4,6 DME KBO); Rechtskurve, auf R 302 COL bis COL (Δ). Steigflug mit 5,1% (310 ft/NM) bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] – DK073 [R] – COL	5000		Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF.
KUMIK TWO KILO DEPARTURE (KUMIK 2K) Auf Startbahnkurs bis LW NDB (4,6 DME KBO); Rechtskurve, auf R 302 COL bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 080 COL bis KUMIK (Δ). Steigflug mit 5,1% (310 ft/NM) bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] – DK073 [R] – COL [L] – DK150 – KUMIK	5000	von 8,0 DME östl. COL bis KUMIK: 5000	Bei einem beabsichtigten Weiterflug auf Y854 ist Y854 wie folgt zu erfliegen: auf R 080 COL bis 14,5 DME COL, Rechtskurve, Y854 erfliegen.
NÖRVENICH SEVEN KILO DEPARTURE (NOR 7K) Direktflug bis LW NDB; auf Kurs 065° LW bis 8,0 DME KBO; Linkskurve, auf Kurs 250° LJ bis LJ NDB; auf R 070 NOR bis NOR (Δ). Steigflug mit 5,1% (310 ft/NM) bis zum Passieren von 900. **GPS/FMS RNAV:** [A900+] – LW – DK070 [L] – DK072 [L] – LJ – NOR	5000		1. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann. 2. Streckenführung NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber. 3. Luftfahrzeuge müssen NAPSI in FL260 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist SID WYP FL240 bis RKN im Flugplan anzugeben.

Warnung: Hindernisse im Abflugbereich (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A).

5. Bei Benutzung der Startbahn 32 R:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER FOUR BRAVO DEPARTURE (WYP 4B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH, R 196 WYP erfliegen; auf R 196 WYP bis WYP (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A700+] - DK034 [R] – DK035 [K210-] – DK036 [L] – WYP	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum. 3. Nur für Flüge, die über DOM-RKN fortgesetzt werden, mit beantragter Flughöhe FL245 und darunter. 4. Für Flüge mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber ist SID NOR Y868 GESBI Y868 UBEXI Y282 NAPSI im Flugplan anzugeben. 5. Kann die NAPSI-Einschränkung nicht eingehalten werden, ist bis RKN FL240 im Flugplan anzugeben.
PODIP TWO BRAVO DEPARTURE (PODIP 2B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 21,1 DME GMH; Rechtskurve, auf R 107 WYP bis PODIP (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] - DK034 [R] - DK035 [K210-] - DK038 [R] - PODIP	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Nur am Tag: Steigflug 7,0% (425 ft/NM) bis zum Passieren von 5000 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.
COLA EIGHT BRAVO DEPARTURE (COL 8B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 25,7 DME GMH; Rechtskurve, auf R 319 COL bis COL (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK034 [R] – DK035 [K210-] – DK037 [R] – COL	5000		1. Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF. 2. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 3. Nur am Tag: Steigflug 7,0% (425 ft/NM) bis zum Passieren von 5000 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.
KUMIK THREE BRAVO DEPARTURE (KUMIK 3B) In Richtung LJ NDB bis 1,6 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 015° bis 3,4 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 21,1 DME GMH; Rechtskurve, auf R 107 WYP bis PODIP; Rechtskurve, auf Kurs 122° bis KUMIK (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK034 [R] – DK035 [K210-] – DK038 [R] – PODIP [R] – KUMIK	5000	von PODIP bis KUMIK: 5000	1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 210 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Ab PODIP BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur am Tag: Steigflug 7,0% (425 ft/NM) bis zum Passieren von 5000 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.
NÖRVENICH NINE BRAVO DEPARTURE (NOR 9B) In Richtung LJ NDB bis 2,8 DME KBO; Linkskurve, auf R 073 NOR bis NOR (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A700+] - DK032 [K195-; L] – NOR	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 195 kt, bis R 073 NOR erflogen ist. 2. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann. 3. Streckenführung NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber. 4. Luftfahrzeuge müssen NAPSI in FL260 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist SID WYP FL240 bis RKN im Flugplan anzugeben.

6. Bei Benutzung der Startbahn 32 L:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER THREE MIKE DEPARTURE (WYP 3M) In Richtung LJ NDB bis 1,7 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 025° bis 3,9 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH R 196 WYP erfliegen; auf R 196 WYP bis WYP (∆). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK033 [R] – DK035 [K220-] – DK036 [L] – WYP	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum. 3. Nur für Flüge, die über DOM-RKN fortgesetzt werden, mit beantragter Flughöhe FL245 und darunter. 4. Für Flüge mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber ist SID NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI im Flugplan anzugeben. 5. Kann die NAPSI-Einschränkung nicht eingehalten werden, ist bis RKN FL240 im Flugplan anzugeben.
PODIP TWO MIKE DEPARTURE (PODIP 2M) In Richtung LJ NDB bis 1,7 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 025° bis 3,9 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 21,1 DME GMH; Rechtskurve, auf R 107 WYP bis PODIP (∆). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] - DK033 [R] - DK035 [K220-] - DK038 [R] - PODIP	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Nur am Tag: Steigflug 6,6% (401 ft/NM) bis zum Passieren von 5000 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.
COLA SIX MIKE DEPARTURE (COL 6M) In Richtung LJ NDB bis 1,7 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 025° bis 3,9 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH in Richtung GMH bis 25,7 DME GMH; Rechtskurve, auf R 319 COL bis COL (∆). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK033 [R] – DK035 [K220-] – DK037 [R] – COL	5000		1. Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF. 2. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 3. Nur am Tag: Steigflug 6,6% (401 ft/NM) bis zum Passieren von 5000 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.
KUMIK TWO MIKE DEPARTURE (KUMIK 2M) In Richtung LJ NDB bis 1,7 DME KBO oder 700, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 025° bis 3,9 DME KBO; Rechtskurve, auf R 243 GMH bis 21,1 DME GMH; Rechtskurve, auf R 107 WYP bis PODIP; Rechtskurve, auf Kurs 122° bis KUMIK (∆). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK033 [R] – DK035 [K220-] – DK038 [R] – PODIP [R] – KUMIK	5000	von PODIP bis KUMIK: 5000	1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt, bis R 243 GMH erflogen ist. 2. Ab PODIP BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur am Tag: Steigflug 6,6% (401 ft/NM) bis zum Passieren von 5000 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.
NÖRVENICH FIVE MIKE DEPARTURE (NOR 5M) In Richtung LJ NDB bis 2,7 DME KBO; Linkskurve, auf R 073 NOR bis NOR (∆). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK031 [K195-; L] – NOR	5000		1. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 195 kt, bis R 073 NOR erflogen ist. 2. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann. 3. Streckenführung NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber. 4. Luftfahrzeuge müssen NAPSI in FL260 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist SID WYP FL240 bis RKN im Flugplan anzugeben.

b) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abflugstrecke WIPPER TWO DELTA DEPARTURE (WYP 2D) wird in WIPPER THREE DELTA DEPARTURE (WYP 3D) umbenannt, und die Anmerkung in Spalte 4 wird durch die folgenden Anmerkungen ersetzt:

"1. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.
2. Nur für Flüge, die über DOM-RKN fortgesetzt werden, mit beantragter Flughöhe FL245 und darunter.
3. Für Flüge mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber ist SID NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI im Flugplan anzugeben.
4. Kann die NAPSI-Einschränkung nicht eingehalten werden, ist bis RKN FL240 im Flugplan anzugeben."

bb) Die Abflugstrecke NÖRVENICH FIVE DELTA DEPARTURE (NOR 5D) wird in NÖRVENICH SIX DELTA DEPARTURE (NOR 6D) umbenannt, und die Anmerkung in Spalte 4 wird durch die folgenden Anmerkungen ersetzt:

"1. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.
2. Streckenführung NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber.
3. Luftfahrzeuge müssen NAPSI in FL260 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist SID WYP FL240 bis RKN im Flugplan anzugeben."

cc) Nach der Tabelle werden die folgenden Angaben angefügt:

"Warnung: Hindernisse im Abflugbereich (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO
Type A)."

c) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abflugstrecke WIPPER FIVE FOXTROT DEPARTURE (WYP 5F) wird in WIPPER SIX FOXTROT DEPARTURE (WYP 6F) umbenannt, und die Anmerkung in Spalte 4 wird durch die folgenden Anmerkungen ersetzt:

"1. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.
2. Nur für Flüge, die über DOM-RKN fortgesetzt werden, mit beantragter Flughöhe FL245 und darunter.
3. Für Flüge mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber ist SID NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI im Flugplan anzugeben.
4. Kann die NAPSI-Einschränkung nicht eingehalten werden, ist bis RKN FL240 im Flugplan anzugeben."

bb) Die Abflugstrecke NÖRVENICH FOUR FOXTROT DEPARTURE (NOR 4F) wird in NÖRVENICH FIVE FOXTROT DEPARTURE (NOR 5F) umbenannt, und die Anmerkungen in Spalte 4 werden wie folgt gefasst:

"1. Verfahrensplanungsgradient 14,5% (880 ft/NM) aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist NOR 6P im Flugplan anzugeben.
2. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.
3. Streckenführung NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber.
4. Luftfahrzeuge müssen NAPSI in FL260 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist SID WYP FL240 bis RKN im Flugplan anzugeben."

cc) Die Abflugstrecke NÖRVENICH FIVE PAPA DEPARTURE (NOR 5P) wird in NÖRVENICH SIX PAPA DEPARTURE (NOR 6P) umbenannt, und die Anmerkung in Spalte 4 wird durch die folgenden Anmerkungen ersetzt:

"1. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.
2. Streckenführung NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber.
3. Luftfahrzeuge müssen NAPSI in FL260 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist SID WYP FL240 bis RKN im Flugplan anzugeben."

d) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abflugstrecke WIPPER THREE ECHO DEPARTURE (WYP 3E) wird in WIPPER FOUR ECHO DEPARTURE (WYP 4E) umbenannt, und die Anmerkung in Spalte 4 wird durch die folgenden Anmerkungen ersetzt:

"1. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum.
2. Nur für Flüge, die über DOM-RKN fortgesetzt werden, mit beantragter Flughöhe FL245 und darunter.
3. Für Flüge mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber ist SID NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI im Flugplan anzugeben.
4. Kann die NAPSI-Einschränkung nicht eingehalten werden, ist bis RKN FL240 im Flugplan anzugeben."

bb) Die Abflugstrecke NÖRVENICH FIVE ECHO DEPARTURE (NOR 5E) wird in NÖRVENICH SIX ECHO DEPARTURE (NOR 6E) umbenannt, und in Spalte 4 Anmerkung 1 wird die Angabe "NOR 3C" durch die Angabe "NOR 4C" ersetzt.

cc) Die Abflugstrecke NÖRVENICH THREE CHARLIE DEPARTURE (NOR 3C) wird in NÖRVENICH FOUR CHARLIE DEPARTURE (NOR 4C) umbenannt, und die Anmerkung in Spalte 4 wird durch die folgenden Anmerkungen ersetzt:

"1. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann.
2. Streckenführung NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber.
3. Luftfahrzeuge müssen NAPSI in FL260 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist SID WYP FL240 bis RKN im Flugplan anzugeben."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. August 2005 in Kraft.

Langen, 29. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . R i p k e

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 198/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 18. August 2005

39. Ergänzungslieferung (August 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht

Luftverkehrsrecht
(Gesetze, Verordnungen)

Die 39. Ergänzungslieferung (August 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht ist lieferbar.

Sie enthält die Berichtigung zum LuftVO.

Der Bezugspreis beträgt **EUR 5,90**.
(inkl. MWST zzgl. Versandkosten)

Bestellen Sie telefonisch bei unserer Hotline 069 / 78072 540 im AIS-C!

Langen, 28.7.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Luftfahrtdatenmanagement

i . V . M i e s i . V . T h a m m

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 199/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 18. August 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Einundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertvierunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 11 561, am 29. Juni 2005 verkündete Verordnung vom 12. Juli 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 29. Juni 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Einundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertvierunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)

Vom 12. Juli 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder) vom 20. Oktober 1993 (BAnz. S. 9966, NfL I-323/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. Mai 2005 (BAnz. S. 8565, NfL I-138/05), wird wie folgt geändert:

§ 3 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

2. Bei Benutzung der Startbahn 05:

Hinweis 1: Die erforderliche Mindestbodensicht beträgt 800 m.
Hinweis 2: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.
Hinweis 3: Auf Hindernisse im Abflugbereich ist zu achten (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A).

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
HAMBURG FOUR ECHO DEPARTURE (HAM 4E) Auf Kurs 051° bis 3,9 DME HFW oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf R 236 HAM bis HAM (Δ). Steiggradient 5,5 % (335 ft/NM) oder mehr bis 300 ft. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HI203 [A1500+; R] - HAM	5000		
LEINE FOUR ECHO DEPARTURE (DLE 4E) Auf Kurs 051° bis 3,9 DME HFW oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, R 108 LBE erfliegen; auf R 108 LBE bis 24,6 DME LBE; Rechtskurve, auf R 164 HAM über AMLUH (Δ) bis ULSEN (Δ); Rechtskurve, auf R 035 DLE bis DLE (Δ). Steiggradient 5,5 % (335 ft/NM) oder mehr bis 300 ft. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HI204 [A1500+; R] - HI205 [R] - AMLUH - ULSEN [R] - DLE	5000	von 25,0 DME HAM bis DLE: 4000	Nur für Flüge, für die eine Reiseflughöhe von FL 240 oder darunter beantragt wurde.
IDEKO ONE ECHO DEPARTURE (IDEKO 1E) Auf Kurs 051° bis 2,9 DME HFW; Linkskurve, auf R 252 HAM bis 22,0 DME HAM; Linkskurve, auf R 187 LBE / R 007 NIE bis IDEKO (Δ). Steiggradient 5,5 % (335 ft/NM) oder mehr bis 300 ft. 2,9 DME HFW in 1200 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HI200 [A1200+; L] - HI202 - HI206 [L] - IDEKO	5000	von 25,0 DME HAM bis NIE: 4000	1. Bindend für Flüge, die über N850 und Y900-TIMEN-UL126 fortgesetzt werden. 2. Steigflug mit 7,8 % (475 ft/NM) oder mehr bis 1200 ft aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.
BASUM FIVE ECHO DEPARTURE (BASUM 5E) Auf Kurs 051° bis 2,9 DME HFW; Linkskurve, auf R 252 HAM bis 25,0 DME HAM; Linkskurve, auf R 208 LBE bis BASUM (Δ). Steiggradient 5,5 % (335 ft/NM) oder mehr bis 300 ft. 2,9 DME HFW in 1200 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] – HI200 [A1200+; L] - HI202 - HI207 [L] –BASUM	5000	von 25,0 DME HAM bis BASUM: 4000	1. Bindend für Flüge, die über R15/UM170 OSN fortgesetzt werden. 2. Steigflug mit 7,8 % (475 ft/NM) oder mehr bis 1200 ft aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.
WESER FIVE ECHO DEPARTURE (WSR 5E) Auf Kurs 051° bis 2,9 DME HFW; Linkskurve, auf R 101 LBE bis LBE (Δ); Linkskurve, auf R 234 LBE / R 054 WSR bis WSR (Δ). Steiggradient 5,5 % (335 ft/NM) oder mehr bis 300 ft. 2,9 DME HFW in 1200 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HI200 [A1200+; L] - HI201 - LBE [L] – WSR	5000	von 25,0 DME HAM bis WSR: 4000	1. Bindend für Flüge, die über G10/UG10 EEL fortgesetzt werden. 2. Steigflug mit 7,8 % (475 ft/NM) oder mehr bis 1200 ft aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.
ELBE FIVE ECHO DEPARTURE (LBE 5E) Auf Kurs 051° bis 2,9 DME HFW; Linkskurve, auf R 101 LBE bis LBE (Δ). Steiggradient 5,5 % (335 ft/NM) oder mehr bis 300 ft. 2,9 DME HFW in 1200 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HI200 [A1200+; L] - HI201 - LBE	5000		Steigflug mit 7,8 % (475 ft/NM) oder mehr bis 1200 ft aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.
AMLUH TWO ECHO DEPARTURE (AMLUH 2E) Auf Kurs 051° bis 3,9 DME HFW oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf R 108 LBE bis 24,6 DME LBE; Rechtskurve, auf R 164 HAM bis AMLUH (Δ). Steiggradient 5,5 % (335 ft/NM) oder mehr bis 300 ft. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HI204 [A1500+; R] - HI205 [R] - AMLUH	5000		
LEINE FOUR QUEBEC DEPARTURE (DLE 4Q) Auf Kurs 051° bis 2,9 DME HFW; Linkskurve, auf R 252 HAM bis 22,0 DME HAM; Linkskurve, auf R 187 LBE bis IDEKO (Δ); Linkskurve, auf R 340 DLE bis DLE (Δ). Steiggradient 5,5 % (335 ft/NM) oder mehr bis 300 ft. 2,9 DME HFW in 1200 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A500+] - HI200 [A1200+; L] - HI202 - HI206 [L] - IDEKO [F160+; L] - DLE	5000	von 25,0 DME HAM bis IDEKO: 4000; von IDEKO bis DLE: 4000 (FL160)	1. Steigflug mit 7,8 % (475 ft/NM) oder mehr bis 1200 ft aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren. 2. Nur für Flüge, für die eine Reiseflughöhe von FL250 oder darüber beantragt wurde. 3. Aufgrund der Luftraumstruktur ist IDEKO in FL160 oder darüber zu überfliegen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, 12. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 200/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Vorübergehende Einrichtung eines Gefahrengebietes im Rahmen der Militärübung *Frisian Flag*

vom 29. Juli 2005

Im Fluginformationsgebiet Bremen und im oberen Fluginformationsgebiet Hannover wird vorübergehend folgendes Gefahrengebiet festgelegt:

Gefahrengebiet "Frisian Flag"

1. Räumliche Ausdehnung

1.1 Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten

53 42 30 N 006 36 00 E - 53 40 45 N 006 30 00 E -
53 56 00 N 006 30 00 E - 53 42 30 N 006 30 00 E.

gegebenen seitlichen Begrenzung.

1.2 Vertikale Begrenzung:

Von 5500 Fuß über NN bis Flugfläche 460.

2. zeitliche Wirksamkeit

Vom 27. September bis zum 30. September 2005 und vom 04. Oktober bis zum 06. Oktober 2005 täglich von 07:30 Uhr bis 10:00 Uhr UTC und von 11:30 Uhr bis 14:00 Uhr UTC.

3. weitere Informationen

Innerhalb des oben beschriebenen Gebietes finden im Rahmen der Militärübung **Frisian Flag** Flüge mit militärischen Hochleistungsstrahlflugzeugen statt. Luftfahrzeugführern von Flügen nach Sichtflugregeln wird dringend empfohlen, einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu dem Gebiet einzuhalten. Flüge nach Instrumentenflugregeln werden von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu dem Gebiet gestaffelt.

Langen, 29. Juli 2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i.V. Angenendt i.A. Klein

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:
DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 201/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Vorübergehende Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gefahrengebieten

vom 29. Juli 2005

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gefahrengebieten vom 07. Dezember 1994 (NfL I-12/95), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 07. Februar 2001 (NfL I-63/01), wird in Teil II vorübergehend wie folgt geändert:
Im Abschnitt **ED-D100** wird die Obergrenze des Gefahrengebietes während der folgenden Zeiten auf Flugfläche 460 angehoben:
Vom 27. September bis zum 30. September 2005 und vom 04. Oktober bis zum 06. Oktober 2005 täglich von 07:30 Uhr bis 10:00 Uhr UTC und von 11:30 Uhr bis 14:00 Uhr UTC.

Langen, 29. Juli 2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i.V. Angenendt i.A. Klein

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 202/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Fünfte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 29. Juli 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 14.12.2001 (BGBl. I 2001, S. 396), macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 23. Mai 2003 (NfL I-159/03), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 18. April 2005 (NfL I-113/05), wird im Teil II A wie folgt geändert:

Nach den Angaben zum Abschnitt "ED-R 145 (Spatzenhausen)" wird der folgende Abschnitt **"ED-R 146 (Berlin)"** neu eingefügt:

"ED-R 146 (Berlin)

Seitliche Begrenzung:
Kreis mit einem Radius von 3 sm um den Punkt
523107 N 132234 O.

Obere Begrenzung:
5000 Fuß über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich, auch an gesetzlichen Feiertagen.

Art der Flugbeschränkung:
In dem oben beschriebenen Gebiet ist der Betrieb von Luftfahrzeugen untersagt.

Ausgenommen sind

- Flüge der Polizeien, Einsatzflüge der Bundeswehr sowie Rettungsflüge,

- Flüge nach Instrumentenflugregeln auf den nach § 27a der Luftverkehrsordnung festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zu und von den Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel,

- Flüge nach Sichtflugregeln auf den nach § 27a der Luftverkehrsordnung festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zu und von den Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel.

Anmerkung: Das Verweilen in diesem Gebiet ist zeitlich und räumlich auf das flugbetrieblich notwendige Minimum zu beschränken."

Diese Bekanntmachung tritt am 01. August 2005 in Kraft.

Bonn, 29. Juli 2005
LS16/60.05.04/252 DFS 05
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

i . A . L i e d h e g e n e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 203/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Alkersleben/Wülfershausen EDBA

Das Thüringer Landesverwaltungsamt erlässt folgenden Bescheid:

1.

Die Genehmigung des Thüringer Landesverwaltungsamtes vom 20.11.2000 (Az.: 550.31-3721.03-1/2000) zum

Anlegen und Betrieb des Verkehrslandeplatzes Alkersleben/Wülfershausen,

zuletzt geändert durch Bescheid des Thüringer Landesverwaltungsamtes vom 05.01.2004 (Az.: 550.31-3721-02/1/2004) wird wie folgt geändert:

Der Punkt 1. im Abschnitt I (Beschreibung des Geländes) lautet jetzt:

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Arnstadt-Alkersleben

NfL I-7/01 wird hiermit geändert.

Weimar, 26.7.2005
520.3.31-3721-02-01/05
Thüringer Landesverwaltungsamt

i . A . R i c h t e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 204/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bartholomä-Amalienhof

I.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat der

Akademische Fliegergruppe Stuttgart e.V.
Pfaffenwaldring 35
70569 Stuttgart

in Bartholomä die Anlegung und den Betrieb des nachstehend bezeichneten Sonderlandeplatzes durch Verfügung vom 11.07.2005, Nr. 46-3846/BartholomäAmalienhof/10 genehmigt.

Gem. § 52 Abs. 3 i.V.m. § 42 Abs. 2 Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) werden die nachfolgenden Angaben der Genehmigung bekannt gemacht.

1. Flugplatzbezugscode: 1 A

2. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Bartholomä-Amalienhof

3. Lage: ca. 1,5 km südöstlich der Gemeinde Bartholomä

4. Bezugspunkt: Mitte des Landeplatzes

a) geographische Lage: 48° 44' 48" N
10° 00' 18" E

b) Höhe: 637,50 m über NN
2092 ft MSL

5. Start- und Landeflächen:

5.1. Start- und Landebahnen (SLB)für Flugzeuge, Hubschrauber, selbststartende Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge, nichtselbststartende Motorsegler, Segelflugzeuge. Der FBP befindet sich in der Mitte der SLB.

	Richtung: (rw)	Länge:	Breite:
Grasbahn 16/34	161° / 341°	900 m	30 m

5.2. Betriebsflächen für Segelflugzeuge / nicht selbststartende Motorsegler (Windenstart):
Lage: ca. 40 m westlich, parallel zur Hauptbahn.

	Richtung: (rw)	Länge:	Breite:
Grasbahn	161° / 341°	900 m	30 m
Seilauslegebahn	161° / 341°	1000 m	30 m

5.3. Segelfluglandefläche Süd: Lage ca. 300 m südlich des FBP

	Richtung: (rw)	Länge:	Breite:
Grasbahn	161° / 341°	250 m	30 m

5.4. Segelfluglandefläche Nord: Lage ca. 350 m nordnordwestlich des FBP.

	Richtung: (rw)	Länge:	Breite:
Grasbahn	161° / 341°	250 m	30 m

II. Der Sonderlandeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Motorflugzeuge und Hubschrauber bis zu einem maximalen Abfluggewicht von 2000 kg
2. Selbststartende Motorsegler
3. nicht selbststartende Motorsegler zugelassen sind:
   a) Windenstarts
   b) Flugzeugschleppstarts
   c) Fahrzeugschleppstarts
4. Segelflugzeuge zugelassen sind:
   a) Windenstarts
   b) Flugzeugschleppstarts
   c) Fahrzeugschleppstarts
5. Motorgetriebene Luftsportgeräte
6. Fallschirmsprungbetrieb
7. Ballone
8. Luftschiffe

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Sonderlandplatz dient dem Sport- und Reiseflugverkehr nach vorheriger Zustimmung durch den Platzhalter. PPR (prior permission required).

Aufgrund der Abnahmeprüfung durch das Regierungspräsidium Stuttgart vom 13.07.2005 wird der Akademischen Fliegergruppe Stuttgart e.V. gemäß § 53 Abs. 1 i.V.m. § 44 der Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO) gestattet, den Sonderlandeplatz Bartholomä im Umfang der Genehmigung vom 11.07.2005 in Betrieb zu nehmen.

Die bestehende Genehmigung 16-8735 Bartholomä-Amalienhof / 14 vom 12. Mai 1972 mit allen Änderungen und Ergänzungen wird hiermit außer Kraft gesetzt.

Stuttgart, 27.07.2005
46-3846/BartholomäAmalienhof/10
Regierungspräsidium Stuttgart
Straßenwesen und Verkehr

i . A . K a l b f e l l

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 205/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Bartholomä-Amalienhof

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 21 a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines:

Die Flugplatzbetriebsordnung sowie die Vereinbarung zwischen der Gemeinde Bartholomä und den am Fluggelände Bartholomä-Amalienhof fliegenden Gruppen und Personen vom 29.03.2005 sind einzuhalten.

Der Sonderlandeplatz hat keine Betriebspflicht, die Benutzung erfolgt auf Anfrage, PPR (prior permission required)

Die im AIP veröffentlichte Platzrunde ist einzuhalten.

2. Motorflug:

2.1 Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Sonderlandeplatzes Sprechfunkverbindung aufzunehmen.
2.2 Motorbetriebene Luftfahrzeuge und Schleppzüge haben die Ostplatzrunde in einer Höhe von 3000 ft MSL zu benutzen. Das Überfliegen umgebender Wohnbebauungen ist aus Lärmschutzgründen zu vermeiden.
2.3 Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen nur starten und landen, wenn kein Windenschleppstart oder Fahrzeugschleppstart durchgeführt wird, kein Segelflugzeug im Landeanflug ist, sich das Schleppseil außerhalb der SLB einschließlich deren Streifen befindet und auf der Seilauslegebahn kein Fahrzeug verkehrt.
2.4 Landungen von Schleppflugzeugen mit anhängendem Seil sind zulässig. Ist eine Landung aus flugbetrieblichen Gründen mit anhängendem Schleppseil nicht möglich, so ist das Schleppseil vom Schlepppiloten an einer hierfür bestimmten Stelle abzuwerfen. Der Anflug zum Seilabwurf sollte in Startrichtung seitlich der Start- oder Landebahn erfolgen. Es ist sicherzustellen, dass der Schlepppilot verständigt wird, wenn sich das Seil nicht vom schleppenden Luftfahrzeug gelöst hat bzw. die Seileinzugsvorrichtung das Seil nicht vollständig eingezogen hat.

3. Segelflug

3.1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Club e.V. in ihrer jeweilig gültigen Fassung durchzuführen.
3.2 Die Platzrunde für Segelflug liegt im Westen. Nach Rücksprache mit der Flugleitung kann auch im Osten innerhalb der Motorplatzrunde geflogen werden.
3.3 Besondere Regelung für den Windenschleppbetrieb:
a) Vor Aufnahme des Windenstartbetriebs ist dem Flugleiter der hierfür verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an die Weisungen des Flugleiters gebunden.
b) Zwischen Winde und Startstelle (Startleiter) muss während des Segelflugbetriebs eine ständige Sprechverbindung bestehen. Ohne Sprechverbindung darf nicht gestartet werden.
c) Solange Segelflugzeuge landen (einschl. Endteil des Landeanfluges) oder motorgetriebene Luftfahrzeuge starten / landen, dürfen Windenschleppstarts nicht durchgeführt werden.
d) Der Startvorgang ist von dem Startwindenfahrer von Beginn an und so lange durch eine gelbe Warnblinkleuchte zu signalisieren, bis das Schleppseil ganz eingezogen ist bzw. sich außerhalb der Start- und Landebahn und deren Streifen befindet.

4. Verkehr auf den Betriebsflächen:

4.1 Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Flugzeugen nur nach Rücksprache mit der Flugleitung gekreuzt werden.
4.2 Das Befahren der Betriebsflächen ist während des Flugbetriebs nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

5. Strafbestimmungen:

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr.1 Luft VG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

6. Inkrafttreten:

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt am Tag ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil 1 in Kraft.

Stuttgart, 11.07.2005
46-3846/BartholomäAmalienhof/10
Regierungspräsidium Stuttgart
Straßenwesen und Verkehr

i . A . K a l b f e l l

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 206/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Gestattung der Betriebsaufnahme am Sonderlandeplatz Bartholomä-Amalienhof

Aufgrund der Abnahmeprüfung vom 13.07.2005 wird die Betriebsaufnahme im Rahmen der Genehmigung 46-3846 / Bartholomä/Amalienhof/10 vom 11.07.2005 gemäß § 53 LuftVZO i.V. mit § 44 LuftVZO gestattet.

Die Gestattung tritt sofort in Kraft.

Stuttgart, 27.07.2005
46-3846/BartholomäAmalienhof/10
Regierungspräsidium Stuttgart
Straßenwesen und Verkehr

i . A . K a l b f e l l

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 207/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Gebührenordnung für den Flughafen Zweibrücken

INHALTSVERZEICHNIS

Teil I

Landegebühren

1. Allgemeines
2. Gebühren
2.1. Gebühren nach Höchstabfluggewicht
2.2. Gebühren nach Zahl der an Bord befindlichen Personen
2.3. Gebühren nach Zahl der abgefertigten Passagiere
3. Begriffsbestimmungen
4. Ausnahmeregelungen

Teil II

Anfluggebühren

1. Allgemeines
2. Gebühren

Teil III

Abstellgebühren

3. Allgemeines
4. Gebühren

Teil IV

Bereitstellungsgebühren

Teil V

Inkrafttreten

Teil I

Landegebühren

1. Allgemeines

1.1. Für Landungen von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Landegebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzbetreiber zu entrichten.

1.2. Die Landegebühr bemisst sich nach dem in der Zulassungsurkunde (Musterzulassung im AFM) eingetragenen Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges und nach seiner Lärmkategorie, im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

1.3. Die Landegebühr ist grundsätzlich spätestens vor dem auf die Landung folgenden Start zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung nachträglich entrichtet werden.

1.4. Eine Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten zu entrichten. Die Ermäßigungen für Schul- und Einweisungsflüge kommmen zur Anwendung.

1.5. Für Schwebeflüge von Drehflüglern, die über das Ausmaß vergleichbarer Rollbewegungen von Flächenflugzeugen hinausgehen, wird ein Entgelt in Höhe einer Landegebühr je angefangener 10 Minuten erhoben.

1.6. Für Landungen von Segelflugzeugen wird keine Landegebühr erhoben.

1.7. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Gebühren

2.1. Gebühren nach Höchstabfluggewicht

2.1.1. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Anfluggebühr und der Landegebühr beträgt

a. bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg, die ausweislich eines Lärmschutzzeugnisses den erhöhten Schallschutzanforderungen (mindestens 5 dB(A) unter dem Lärmgrenzwert nach Chapter 10) oder eines entsprechenden Ersatznachweises für erhöhten Schallschutz

	entsprechen	**nicht entsprechen**
bis 1400 kg (und UL-Luftfahrzeuge)	**EUR 6,30**	**EUR 8,40**
1401 kg bis 2000 kg	**EUR 10,50**	**EUR 12,60**

b. bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg

1) für strahlgetriebene Luftfahrzeuge*
die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen **und** in der Bonusliste des BMVBW** aufgeführt sind
je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes **EUR 10,50**

die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen
je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes **EUR 11,00**

die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 2

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

entsprechen
je angefangene 1000 kg des
Höchstabfluggewichtes **EUR 22,00**

2) für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart***
die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 entsprechen
je angefangene 1000 kg des
Höchstabfluggewichtes **EUR 8,50**

die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 **nicht** entsprechen
je angefangene 1000 kg des
Höchstabfluggewichtes **EUR 25,50**

---

* Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 bzw. 3, wenn für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 2 bzw. 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

** In der Bonusliste des BMVBW sind neben allen Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

Airbus A 300 (alle Versionen)	Boeing B727-100 Reengined
Airbus A 310 (alle Versionen)	mit 3 Tay-Triebwerken
Airbus A 319 (alle Versionen)	Boeing B737-300, Boeing B737-400
Airbus A 320 (alle Versionen)	Boeing B737-500, Boeing B737-600
Airbus A 321 (alle Versionen)	Boeing B737-700, Boeing B737-800
Airbus A 330 (alle Versionen)	Boeing B747-400
Airbus A 340 (alle Versionen)	Boeing B757 (alle Versionen)
Bae 146/AVRO RJ-Baureihe	Boeing B767 (alle Versionen)
Canadair RJ	Boeing B777 (alle Versionen)
Fokker 70 / 100	
Gulfstream IV	
McDonnell Douglas DC8-70-Baureihe	
McDonnell Douglas DC10-30	
McDonnell Douglas MD11 (alle Versionen)	
McDonnell Douglas MD80-Baureihe	
McDonnell Douglas MD90	
Tupolew 204	

*** Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart erfüllen die Lärmschutzbedingungen, wenn vor dem Start ein entsprechendes Lärmzeugnis als Nachweis vorgelegt wird, das den erhöhten Schutzanforderungen entspricht. (ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8 oder 10)

2.1.2. Die unter 2.1.1.a. und 2.1.1.b. genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um **50%.** Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens **EUR 3,80** bei Nachweis eines Lärmschutzzeugnisses, das den erhöhten Schutzanforderungen entspricht, ansonsten **EUR 5,90**.

2.2. Gebühren nach Zahl der an Bord befindlichen Personen

Der Teil der Landegebühr, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt je Fluggast:

a) im innerdeutschen und grenzüberschreitenden EU- & EWR-Verkehr **EUR 2,50**
b) im grenzüberschreitenden Verkehr nicht nach **2.2.a)** **EUR 3,70**

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

2.3. Gebühren nach Zahl der abgefertigten Passagiere

Bei regelmäßigen Flügen, mit mindestens 50 Passagieren, wird pro abgefertigtem zusteigendem Passagier eine pauschale Gebühr von **EUR 6,00** erhoben.
Diese ersetzt die unter **2.1** und **2.2** aufgeführten Landegebühren.

3. Begriffsbestimmungen

3.1. Schulflüge im Sinne der Gebührenordnung sind Flüge, die ein Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) durchführt und die zum Erwerb eines Luftfahrerscheines oder zusätzlicher Berechtigungen im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) notwendig sind. Hierzu zählen auch CVFR-, NVFR- und IFR-Berechtigungen.

3.2. Als Einweisungsflüge im Sinne der Gebührenordnung gelten Flüge, die ein Luftfahrer zum Erwerb einer Musterberechtigung gem. §§ 66 ff LuftPersV durchführen muß. Die Ermäßigung gilt nicht für Flüge zum Vertrautmachen nach § 69 Abs. 4 LuftPersV.

4. Ausnahmeregelungen

4.1. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist **keine** Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

4.2. Bei Dienstflügen einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder eines Landes der Bundesrepublik Deutschland sind **keine** Landegebühren zu entrichten. Diese Landegebührenbefreiung gilt nur für Luftfahrzeuge bis 5700 kg Höchstabfluggewicht, sofern für jeden derartigen Flug eine amtliche Luftfahrtbehörden-Dienstflugbescheinigung vorgelegt wird.

Teil II

Anfluggebühren

1. Allgemeines

1.1. Für IFR- und simulierte IFR-Flüge, bei denen Einrichtungen (ILS-Anlage, u. a.) des VLP Zweibrücken genutzt werden und die nicht mit einer Landung enden, haben der Halter oder Führer von Luftfahrzeugen ein Entgelt (Anfluggebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzbetreiber zu entrichten.

1.2. Die Anfluggebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde (Musterzulassung im AFM) eingetragenen Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges und nach seiner Lärmkategorie.

1.3. Die Anfluggebühr ist grundsätzlich spätestens vor dem Start zu entrichten, in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung nachträglich entrichtet werden. Sofern ein Anflug nicht mit einer Landung verbunden ist, wird die Anfluggebühr per Rechnung erhoben, die innerhalb von 10 Tagen ohne Abzug zur Zahlung fällig wird. Für die Nachsendung einer Rechnung behält sich der Flughafenbetreiber vor, ein Bearbeitungsentgelt in Höhe von **10,- EUR** zu erheben, sofern der Abrechnungsstelle (Verkehrsleitung / Operations) nicht vor dem Abflug der genaue Rechnungsempfänger mitgeteilt wird.

1.4. Die Bestimmungen für die Ermäßigung von Landegebühren für Schul- und Einweisungsflüge gemäß Teil I, 2.1.2. dieser Gebührenordnung gelten entsprechend für die Berechnung der Anfluggebühr. Die Bonusregelung gemäß Liste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (siehe Teil I, 2.1.1.) findet ebenfalls Anwendung.

1.5. Die Anfluggebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Gebühren

2.1. Gebühren nach Höchstabfluggewicht

2.1.1. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Anfluggebühr und der Landegebühr beträgt

a. bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg, die ausweislich eines Lärmschutzzeugnisses den erhöhten Schallschutzanforderungen (mindestens 5 dB(A) unter dem Lärmgrenzwert nach Chapter 10) oder eines entsprechenden Ersatznachweises für erhöhten Schallschutz

	entsprechen	**nicht entsprechen**
bis 1400 kg (und UL-Luftfahrzeuge)	**EUR 6,30**	**EUR 8,40**
1401 kg bis 2000 kg	**EUR 10,50**	**EUR 12,60**

b. bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg

1) für strahlgetriebene Luftfahrzeuge*

die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen und in der Bonusliste des BMVBW** aufgeführt sind
je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes **EUR 10,50**

die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen
je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes **EUR 11,00**

die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 2 entsprechen
je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes **EUR 22,00**

2) für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart***

die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 entsprechen
je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes **EUR 8,50**

die den Lärmschutzbedingungen des ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 **nicht** entsprechen
je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes **EUR 25,50**

---

* Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 bzw. 3, wenn für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 2 bzw. 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

** In der Bonusliste des BMVBW sind neben allen Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

Airbus A 300 (alle Versionen)
Airbus A 310 (alle Versionen)
Airbus A 319 (alle Versionen)
Airbus A 320 (alle Versionen)
Airbus A 321 (alle Versionen)
Airbus A 330 (alle Versionen)
Airbus A 340 (alle Versionen)
Bae 146/AVRO RJ-Baureihe
Boeing B727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken
Boeing B737-300, Boeing B737-400
Boeing B737-500, Boeing B737-600
Boeing B737-700, Boeing B737-800
Boeing B747-400
Boeing B757 (alle Versionen)
Boeing B767 (alle Versionen)
Boeing B777 (alle Versionen)
Canadair RJ
Fokker 70 / 100
Gulfstream IV
McDonnell Douglas DC8-70-Baureihe
McDonnell Douglas DC10-30
McDonnell Douglas MD11 (alle Versionen)
McDonnell Douglas MD80-Baureihe
McDonnell Douglas MD90
Tupolew 204

*** Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart erfüllen die Lärmschutzbedingungen, wenn vor dem Start ein entsprechendes Lärmzeugnis als Nachweis vorgelegt wird, das den erhöhten Schutzanforderungen entspricht. (ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8 oder 10)

2.1.2. Die unter 2.1.1.a. und 2.1.1.b. genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um **50%**. Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens **EUR 3,80** bei Nachweis eines Lärmschutzzeugnisses, das den erhöhten Schutzanforderungen entspricht, ansonsten **EUR 5,90**.

Teil III

Abstellgebühren

1. Allgemeines

1.1. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Abstellgebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzbetreiber zu entrichten. Die Abstellgebühr ist spätestens vor dem Start zu entrichten.

1.2. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.3. Für Flugzeuge, Hubschrauber und selbststartende Motorsegler bemißt sich die Abstellgebühr nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht.

2. Gebühren

2.1. Die Abstellgebühr beträgt täglich je angefangene 24 Stunden:

bis 1400 kg Höchstabflugmasse (MTOW)	**EUR 3,25**
1401 - 2000 kg Höchstabflugmasse (MTOW)	**EUR 4,50**
ab 2001 kg MTOW für jede angefangene 1000 kg	**EUR 3,25**

2.2. Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellgebühren maßgebend ist, beginnt 5 Stunden nach der Landung.

Teil IV

Bereitstellungsgebühren

1. Für die Benutzung des Flughafens außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten ist eine pauschale Bereitstellungsgebühr in Höhe von **EUR 27,50** zzgl. Umsatzsteuer je angefangene ¼ Stunde und für jedes Luftfahrzeug (je Vorgang) an den Flugplatzbetreiber zu entrichten. Diese Gebühr beträgt maximal **EUR 440,00**. Die Entrichtung der Landegebühr nach Teil I, Ziffer 2 bleibt unberührt.

Teil V

Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01. Oktober 2005 in Kraft und löst die Fassung vom 01. Februar 2003 ab.

NfL I-45/03 wird hiermit aufgehoben.

Zweibrücken, 1. August 2005

S c h m i t t G e s c h ä f t s f ü h r e r

Genehmigt gemäß § 53 in Verbindung mit § 43 Luftverkehrszulassungs-Ordnung.

Hahn-Flughafen, 5.8.2005
V/21-1021-1
Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz
Referat V/2 - Luftverkehr -

i . A . G i m b o t h

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 208/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Aufbau, Dienste und Verfahren der Zentralen Verkehrsflussregelungsstelle Central Flow Management Unit (CFMU)

1. Einführung

Im Zuge der Realisierung des ICAO-Konzeptes zur Einrichtung einer zentralisierten europäischen Verkehrsflussregelung Central Air Traffic Flow Management Organization (CTMO) beauftragten die Verkehrsminister der European Civil Aviation Conference (ECAC) 1988 die Agentur EUROCONTROL, die Zentrale Verkehrsflussregelungsstelle Central Flow Management Unit (CFMU,) für die ECAC-Staaten zu errichten und in Betrieb zu nehmen. Diese Stelle hat die Aufgabe, Überlastsituationen bei der Flugverkehrskontrolle im europäischen Rahmen zu verhindern und die vorhandene Kapazität der Flugsicherung durch geeignete Maßnahmen zur Steuerung von Verkehrsströmen optimal auszunutzen.

Die Verkehrsflussregelung ist ein Teilbereich der Flugsicherungsbetriebsdienste.

2. Aufbau, Organisation und Zuständigkeiten der CFMU

2.1. Organisation

Die CFMU besteht aus den Bereichen Flow Management Division (FMD), der Flight Data Operations Division (FDOD), Development Division (DEVD), Engineering Division (ENGD) sowie dem User Relations Bureau (URB) und dem Management Support Bureau (MSB). Der Bereich FDOD übernimmt dabei insbesondere den Betrieb des Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) sowie die Versorgung der CFMU mit den erforderlichen ENV-Daten (Environment Data). FMD ist verantwortlich für die Durchführung einer europäischen Verkehrsflussregelung und nutzt hierfür das "Enhanced Tactical Flow Management System" (ETFMS).

2.2 Zuständigkeiten

Die CFMU ist u.a. verantwortlich für die Planung, Koordination und Durchführung der strategischen (mehr als sechs Tage vor dem Ereignistag), prä-taktischen (D-6 bis D-1 vor dem Ereignistag) und taktischen Verkehrsflussregelung (am Ereignistag) im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland. Hier werden durch die CFMU international vereinbarte Verfahren veröffentlicht, die die Grundlage für die Verkehrsflussregelung darstellen. Die Verfahren werden im CFMU-Handbuch (CFMU Handbook) veröffentlicht, dessen Vertrieb bei der Agentur EUROCONTROL liegt. Das Dokument steht auch im Internet unter der Adresse www.cfmu.eurocontrol.int unter "User Documents" zur Verfügung.

Die CFMU ist grundsätzlich zuständig für die Planung, Koordination und Durchführung der strategischen, prätaktischen und taktischen Verkehrsflussregelung.unter Berücksichtigung von festgelegten Sektorkapazitäten und der gleichrangigen Behandlung von IFR-Flügen, zur Minimierung der negativen Auswirkungen auf die Luftraumnutzer.

3. Aufbau, Organisation und Zuständigkeiten für die Verkehrsflussregelung in der Bundesrepublik Deutschland

3.1 Organisation

Neben der CFMU in Brüssel sind in den Flugsicherungszentralen der DFS Flow Management Positionen (FMP) eingerichtet, mit denen Maßnahmen der Verkehrsflussregelung abgestimmt werden. In der Bundesrepublik Deutschland werden sechs FMP an den DFS-Niederlassungen Langen (dort eine FMP Frankfurt und eine FMP Düsseldorf), Karlsruhe, Bremen, Berlin, und München betrieben. Für die Hannover UIR ist die FMP im UAC MAASTRICHT/ EUROCONTROL zuständig.

3.2 Zuständigkeiten

Es ist sichergestellt, dass die Planung und Durchführung der Verkehrsflussregelung der CFMU in der Bundesrepublik Deutschland für alle Phasen der Verkehrsflussregelung mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH abgestimmt wird. Maßnahmen der strategischen Verkehrsflussregelung werden mit der DFS-Unternehmenszentrale und den Niederlassungen der DFS, Maßnahmen der prä-taktischen und taktischen Verkehrsflussregelung durch die Flow Management Positionen der DFS mit der CFMU koordiniert. Einzelheiten der Planung, Koordination und Durchführung der Maßnahmen der Verkehrsflussregelung der CFMU in den verschiedenen zeitlichen Phasen sowie die Zusammenarbeit mit den FMP sind im CFMU-Handbuch geregelt.

In enger Absprache mit den FMP entscheidet die CFMU, ob das zu erwartende Verkehrsaufkommen akzeptiert werden kann. Erforderlichenfalls legt die CFMU in Abstimmung mit der zuständigen FMP die notwendigen Verkehrsflussregelungsmaßnahmen (VFRM) fest.

4. Ziel, Maßnahmen und Verfahren der Verkehrsflussregelung

4.1 Ziel

Der Flugverkehrsmanagementdienst wird mit dem Ziel erbracht, zu einem sicheren, geordneten und reibungslosen Verkehrsfluss beizutragen, indem sichergestellt wird, dass die Kapazität der Flugverkehrskontrolle so weit wie möglich ausgeschöpft wird und das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechende Flugsicherungsorganisation angegeben hat.

4.2. Maßnahmen

Zu den Maßnahmen der Verkehrsflussregelung gehören u.a. das Slot-Zuweisungsverfahren und das Anbieten von Empfehlungen für Umleitungs-Streckenführungen. Einzelheiten des Slot-Zuweisungsverfahrens sind in Ziffer 5, Hinweise auf die Möglichkeit der Flugdurchführung über Entlastungsstrecken und die Abgabe von Alternativflugplänen in Ziffer 6 des ATFCM Users Manual enthalten.

Dabei können durch die CFMU folgende Maßnahmen einzeln oder in Kombination zur Anwendung kommen:

a) rechtzeitige Zuweisung von Slots für Abflüge zu bestimmten Zielgebieten oder für Abflüge zu bestimmten Flugplätzen, um durch eine zeitliche Verlagerung von Flügen eine Überlast zu

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

verhindern,
b) Vorschläge von Entlastungs- oder Umleitungsstrecken,
c) Zuweisung von Slots für die selektive Anflugsteuerung,
d) Aussetzung (Suspension) von einzelnen Flügen unter bestimmten Voraussetzungen.

5. Meldungsdialog im Rahmen der Verkehrsflussregelung und Aufgaben des Flugberatungsdienstes

Der Meldungsdialog kann entweder direkt mit der CFMU oder auf Veranlassung des Luftraumnutzers über den zentralen Flugberatungsdienst der DFS (AIS-C) geführt werden.

Die Aufgabe eines Flugplans kann vom Aufgeber direkt bei IFPS oder über das AIS-C erfolgen. Dauerflugpläne (RPL) sind ausschließlich bei IFPS aufzugeben. Dabei sind die Ausführungen der "Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen" zu beachten.

Das AIS-C informiert auf Wunsch den Flugplanaufgeber bei der Entgegennahme des Flugplans darüber, ob der beabsichtigte Flug Verkehrsflussregelungsmaßnahmen unterliegt. Der Flugplanaufgeber sollte in diesen Fällen durch geeignete Maßnahmen, z.B. Angabe einer Telefonnummer im Flugplan, seine Erreichbarkeit sicherstellen, damit das AIS-C ggf. Veränderungen zum Abflug-Slot mitteilen kann, sofern keine Direktkoordination des Flugplanaufgebers mit der CFMU durchgeführt wird. Über das AIS-C können überdies Meldungen zur Verkehrsflussregelung empfangen und abgesetzt werden. Die Luftraumnutzer können sich über die gültigen Maßnahmen der Verkehrsflussregelung beim AIS-C oder auch im Internet unter der Adresse www.cfmu.eurocontrol.int (Public Applications) informieren.

Luftraumnutzer mit AFTN- und/oder SITA-Anschluss, einem CFMU-Terminal und der Remote Client Application (RCA) oder mit Internet-Zugang mit der CFMU Internet Application (CIA) können die ANM und AIM direkt bei der CFMU in Brüssel abrufen.

6. Allgemeine Verfahren der Verkehrsflussregelung

Ein Abflug-Slot wird, basierend auf einem gültigen Flugplan, von dem ETFMS-System unter Berücksichtigung der jeweils festgelegten Regulierungswerte errechnet und den Nutzern zugewiesen.
Informationen über Maßnahmen der Verkehrsflussregelung in Europa werden durch die CFMU in Brüssel regelmäßig verbreitet, und zwar in folgender Form:
- aktuelle Meldungen über bestehende Beschränkungen mittels ATFCM Notification Message (ANM),
- zusätzlich zu beachtende Verfahren im Rahmen der Verkehrsflussregelung mittels Air Traffic Flow Management Information Message (AIM).

ANM und AIM geben dem Nutzer Auskunft über zu erwartende Regelungsmaßnahmen, d.h. ob/wann/wo ein Slot-Zuweisungsverfahren angewendet wird. Zur Erreichung der Ziele des Slot-Zuweisungsverfahrens, ist die Beachtung der in dieser Bekanntmachung aufgeführten sowie ggf. mittels ANM/AIM zusätzlich verbreiteten Verfahrensvorschriften erforderlich.

Falls kein Dauerflugplan vorliegt, ist für Flüge, die Verkehrsflussregelungsmaßnahmen unterliegen, eine frühzeitige Flugplanabgabe - spätestens jedoch 3 Stunden vor der Voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) - erforderlich.

Sollte die Abgabe eines Flugplans für einen Flug in Gebiete mit Verkehrsflussbeschränkungen weniger als 3 Stunden vor der EOBT erfolgen, muss wegen der bei der CFMU bereits stattgefundenen Slotberechnung für die zeitgerecht abgegebenen Flugpläne, mit der Zuweisung eines nicht mehr zeitnah an der EOBT ausgerichteten Abflugslots gerechnet werden.

Das Slot-Zuweisungsverfahren gilt für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und für Flüge mit geplantem Flugregelwechsel, sofern der IFR-Streckenteil einer Verkehrsflussregelungsmaßnahme unterliegt.

Die Zuweisung eines Abflug-Slots bzw. eine Änderung eines Slots sowie die mögliche Aussetzung eines Fluges erfolgt in einem standardisierten Meldungsformat. Die Meldungsformate sowie deren betriebliche Anwendung sind dem CFMU- Handbuch Teil "ATFCM Users Manual" zu entnehmen und sind in der Kommunikation mit der CFMU verbindlich anzuwenden.
Für alle dem Slot-Zuweisungsverfahren unterliegenden Flüge wird frühestens 2 Stunden vor der Voraussichtlichen Abblockzeit ein Abflug-Slot in Form einer kalkulierten Startzeit "Calculated Take-Off Time" (CTOT) zugewiesen. Grundsätzlich ist der Abflug-Slot beim AIS-C einzuholen; im Falle der Direktkommunikation mit der CFMU wird dieser unmittelbar durch die CFMU an den Luftraumnutzer übermittelt.
Um die bestmögliche Nutzung der vorhandenen Kapazitäten zu erreichen, sind für Flüge, die dem Slot-Zuweisungsverfahren unterliegen, insbesondere Streichungen von Flugplänen umgehend der CFMU mitzuteilen.

Die Flugverkehrskontrolle ist dafür zuständig, die Einhaltung der von der FMD vergebenen Abflugslots zu überwachen. Nach den Bestimmungen der Regional Supplementary Procedures, Europe (ICAO Doc 7030) und des CFMU-Handbuch (ICAO EUR Doc 003) kann Flügen, die ihren Slot nicht einhalten, die Anlass- bzw. die Startfreigabe verweigert werden. Die Flugverkehrskontrolle hat jedoch alle Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass abfliegende Flüge ihren Slot einhalten können.
Um die Einhaltung der CTOT zu gewährleisten, haben die Luftfahrzeughalter
a) Maßnahmen zu treffen, die den Erhalt jeglicher von der CFMU für ihre Flüge erteilten CTOT sicherstellen;
b) sicherzustellen, dass sie ihre Flüge unter Einhaltung der erteilten CTOT durchführen können,
c) die CFMU in Übereinstimmung mit den CFMU-Verfahren (siehe CFMU-Handbuch) zu benachrichtigen, dass ihr Luftfahrzeug die CTOT nicht einhalten kann und einen neuen Abflugslot zu beantragen.

6.1 Slotüberwachung

Die Flugverkehrskontrolle ist für die Slotüberwachung auf Startflugplätzen zuständig. Das genaue Verfahren, das dabei einzuhalten ist, hängt von der Organisation der Flugverkehrsdienste am jeweiligen Flugplatz ab. Es bestehen jedoch folgende Anforderungen:
a) die der Flugverkehrskontrolle vorliegende CTOT bzw. vorliegende Slotzeit ist dem Luftfahrzeugführer mindestens einmal, vorzugsweise direkt nach der Anforderung der Anlassfreigabe, mitzuteilen;
b) den für die Überwachung des Abflugslots zuständigen Flugverkehrskontrollstellen sind die nötigen Informationen über gültige Beschränkungen und zugewiesene Slots zur Verfügung zu stellen;

Die Luftfahrzeughalter sind dafür zuständig, die folgenden Bestimmungen zur Kenntnis zu nehmen und einzuhalten:
- Allgemeine, von der DFS und EUROCONTROL veröffentlichte ATFCM-Verfahren einschließlich der Anforderungen hinsichtlich Flugplanaufgabe und Meldungsverkehr;
- strategische ATFCM-Maßnahmen (z.B. Route Availability Document (RAD));
- aktuelle ATFCM-Maßnahmen.

Die Niederlassungen der DFS können in folgenden Fällen die Luftfahrzeughalter beim Meldungsverkehr mit der CFMU unterstützen:
- wenn der Pilot mit der Flugplatzkontrolle in Funkkontakt steht und
- die aktuelle CTOT nach maximal 30 Minuten abläuft;

Anmerkung: Die Flugplatzkontrolle kann den Meldungsverkehr für den Luftfahrzeughalter koordinieren oder mit der

örtlichen FMP Kontakt aufnehmen.

7. Vorschläge für Entlastungs- oder Umleitungsstrecken

In der jeweils gültigen ANM/AIM können durch die CFMU bereits am Vortag bzw. am Ereignistag Vorschläge für Umleitungs- bzw. Entlastungsstrecken unterbreitet werden. Ferner kann die CFMU auch gezielt an den Luftraumnutzer herantreten, um einen entsprechenden Vorschlag für eine Umleitungs- bzw. Entlastungsstrecke zur Verringerung der Verspätung zu unterbreiten. Den Luftraumnutzern steht zur Analyse von Entlastungsstrecken die "Aircraft Operator What-If-Reroute Function" (AOWIR) Funktionalität zur Verfügung. Die im IFPS Users Manual Kapitel 6 beschriebenen Verfahrensweisen sind anzuwenden.

8. Verfahren zur Abgabe von Alternativflugplänen

Die Übermittlung eines Alternativflugplanes bei Annahme einer Umleitungs- bzw. Entlastungsstrecke richtet sich nach den Vorschriften der "Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen" in der jeweils gültigen Fassung.

9. Selektive Anflugsteuerung

Die selektive Anflugsteuerung findet Anwendung, wenn am Zielflughafen die Witterungsbedingungen und das aktuelle oder erwartete Verkehrsaufkommen die Kapazität der Piste(n) und/oder die Kapazität der Warteräume übersteigen.
Falls das Verkehrsaufkommen die verfügbaren Kapazitäten übersteigt, werden die Luftraumnutzer durch entsprechende Verkehrsflussregelungsmeldungen informiert. Die selektive Anflugsteuerung wird von der CFMU durchgeführt; ihr unterliegen alle Luftfahrzeuge, deren Startflugplatz im CFMU-Zuständigkeitsbereich liegt. Vor Aufnahme der selektiven Anflugsteuerung erfolgt eine Information der Nutzer durch ein AIM Exceptional Conditions (XCD), in der die Anflugbedingungen (ILS-Betriebsstufe und/oder RVR-Schwellenwerte) mitgeteilt werden. Zudem erfolgt die Versendung einer entsprechenden Verkehrsflussregelungsmeldung ggf. in Form der, Flight Suspension Message (FLS).
Die Angabe eines RVR-Schwellenwerts in ANM und der FLS dienen dazu, Luftfahrzeuge zu beschränken, deren betriebliche Begrenzung einen Anflug bei der angegebenen RVR nicht erlauben. Falls eine ILS-Betriebsstufe (ILS CAT II, III) in der ANM angegeben wird, gilt diese als jeweilige betriebliche Begrenzung.
Im Feld 18 des Flugplans besteht für den Flugplanaufgeber die Möglichkeit, einen RVR-Wert anzugeben. Diese RVR ist der Wert, mit dem ein Anflug auch bei schlechten Sichtverhältnissen am Zielflugplatz durchgeführt werden kann. Die Angabe des RVR-Wertes erfolgt in Metern.
ETFMS wird diese RVR-Angabe vor der Aussendung einer FLS auswerten und diesen bei der Slot-Zuteilung (Slot Allocation Message (SAM)) berücksichtigen. Somit kann die Aufhebung eines Fluges mittels FLS aufgrund von witterungsbedingten Beschränkungen am Zielflugplatz vermieden werden.
Der RVR-Wert kann auch mittels einer Änderungsmeldung (Change Message (CHG)) dem Feld 18 eines Flugplans beigefügt werden. Um zu vermeiden, dass bereits in Feld 18 des Flugplans vorhandene Einträge überschrieben werden, sind diese in Feld 22 der CHG zu wiederholen und dann um den Eintrag "RVR/" zu ergänzen.
Die Luftfahrzeugführer sind gehalten, nur dann zu starten, wenn sie unter den Bedingungen dieser Betriebsstufe bzw. des RVR-Schwellenwertes einen Anflug durchführen können. Es obliegt dem Luftraumnutzer, den erforderlichen Dialog mit der CFMU zu führen.

10. Verfahren der Aussetzung von Flügen

Auf Veranlassung einer Flugsicherungsorganisation oder einer anderen nationalen Behörde kann die CFMU aufgrund besonderer Umstände Flüge aussetzen, z.B. bei der kurzfristigen Schließung einer Piste oder schlechter Sichtbedingungen am Zielflugplatz. Die Aussetzung wird durch eine AIM bekanntgegeben, in welcher der Grund für die Aussetzung des Fluges genannt wird, sowie durch eine entsprechende Verkehrsflussregelungsmeldung (FLS).
Eine weitere Möglichkeit, einen Flug auszusetzen, kann durch das Flight Activation Monitoring (FAM) erfolgen. Auch hier wird der Flug mittels einer FLS ausgesetzt, wenn die EOBT um mehr als 30 Minuten überschritten wird und keine Verspätungsmeldung abgesetzt wird.
Die Aussetzung eines Fluges wird dem betroffenen Luftfahrzeugführer durch die zuständige Flugsicherungsstelle mitgeteilt.

11. Flüge mit Vorrang

Flüge, mit den Vorrangvermerken STS/HEAD, STS/EMER, STS/SAR und STS/ATFMEXEMPTAPPROVED unterliegen nicht den Maßnahmen der Verkehrsflussregelung. Kriterien zur Vorrangbehandlung sind dem CFMU-Handbuch ATFCM Users Manual, Kapitel 9 "ATFM Exemptions" zu entnehmen. Der Status "STATE" oder "HEAD" wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) festgelegt und der CFMU bekanntgegeben.
STS/HOSP und STS/HUM alleine führen nicht zur automatischen Befreiung von VFRM (ATFCM-Slots) durch die CFMU, wenn nicht als weiterer Zusatz im Feld 18 des Flugplans der Hinweis "STS/ATFMEXEMPTAPPROVED" eingetragen ist. Dieser ist ohne gesonderten Antrag vom Flugplanaufgeber ausschließlich dann einzusetzen, wenn die dafür nötigen im CFMU Handbuch beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. Die zuständigen Behörden behalten sich vor, die Berechtigung des Eintrags zu überprüfen und ggfs. eine missbräuchliche Verwendung zu ahnden.

12. Aufgabe von Flugplanverspätungsmeldungen (DLA Message)

Tritt aufgrund von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen oder sonstigen Gründen eine Verspätung von mehr als 15 Minuten ein, so ist vom Flugplanaufgeber oder dem Luftfahrtunternehmen eine Verspätungsmeldung (DLA) zu übermitteln.
Die speziellen Verfahren sind dem IFPS Users Manual, Kapitel 4, zu entnehmen.

13. Nachtflugbeschränkungen (Night Curfew)

Für den Fall, dass der Luftraumnutzer aufgrund einer Verkehrsflussregelung in eine Nachtflugbeschränkung eines deutschen Flugplatzes fällt, obliegt es dem Luftraumnutzer, dafür Sorge zu tragen, dass die CFMU hierüber informiert wird. Die CFMU wird in Zusammenarbeit mit dem Luftraumnutzer nach der besten Möglichkeit zur Lösung des Problems suchen.
Hinweis: Eine evtl. benötigte Ausnahmegenehmigung kann nur durch den Luftraumnutzer von den örtlich zuständigen Behörden erlangt werden.

14. Adressierung von Meldungen und Grunddatenversorgung

14.1 Meldungsadressierung durch die CFMU

Die CFMU versendet ihre Meldungen grundsätzlich an folgende Adresse(n):

- die zentrale Adresse eines Luftfahrtunternehmens oder dezentrale Adressen eines Luftfahrtunternehmens bzw. eines Beauftragten des Luftfahrtunternehmens (Handling Agent) vor Ort und/oder beide Adressen oder die zuständige Flugberatungsstelle sowie die nationalen Flugplandatenverarbeitungssysteme.
- Die korrekte Adressierung dieser Meldung hängt maßgeblich vom Luftraumnutzer oder vom Luftfahrtunternehmen ab. Diese entscheiden durch die Art ihrer Angaben in den ENV-Daten, ob und an welche Adresse(n) die entsprechenden Meldungen übermittelt werden sollen. Ist keine spezielle Adresse in den ENV-Daten abgelegt, findet der Meldungsaustausch grundsätzlich über das AIS-C statt.

14.2 Meldungsadressierung an die CFMU

Meldungen der taktischen Verkehrsflussregelung gem. CFMU Handbuch Teil "IFPS Users Manual", Kapitel 2.3 sind an folgende Adressen zu richten:

AFTN: EBBDZMFP und LFPYZMFP
SITA: BRUEP7X und PAREP7X

oder im direkten Meldungsaustausch mittels RCA oder CIA durchzuführen

14.3 ENV-Daten

Die für die jeweiligen betrieblichen Zwecke notwendigen SITA- bzw. AFTN-Adressen sind der CFMU, Abteilung FDOD, bekanntzugeben. Die Bekanntgabe der Adressen an die CFMU sowie deren Pflege liegt in der Verantwortung der Luftfahrtunternehmen bzw. des Luftraumnutzers. Weitere Einzelheiten zur Meldungsadressierung und zur ENV-Datenversorgung sind dem CFMU-Handbuch bzw. den entsprechenden Ergänzungsbänden (sog. SUPs) zu entnehmen.

14.4 Meldungsformate

Die Meldungsformate und die Meldungsinhalte für die Zuweisung und Änderung von Abflug-Slots sowie den Austausch von Meldungen mit der CFMU sind dem CFMU-Handbuch Teil "ATFCM USERS MANUAL" zu entnehmen.

15. Ausfallverfahren

Bei einem Ausfall des CFMU/ETFMS werden die anzuwendenden Verfahren durch die CFMU über AFTN/SITA als ANM mitgeteilt; ferner informiert im Bedarfsfall die zuständige Flugsicherungsstelle den Luftraumnutzer hierüber.

16. Inkrafttreten

Diese Bekanntmachung tritt am 01.09.2005 in Kraft. Gleichzeitig wird die "Neufassung der Bekanntmachung über Aufbau, Dienste und Verfahren der Zentralen Verkehrsflussregelungsstelle (CFMU - Central Flow Management Unit)" vom 27.05.2004 (NfL I-137/04) zurückgezogen.

NfL I-137/04 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 1.9.2005
CC/FLD
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i.V. Angenendt i.A. Klein

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 209/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Sechste Änderung der Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen

Die Veröffentlichung NfL I-220/03 vom 04.09.2003 wird wie folgt geändert:

Unter dem Hauptpunkt

II. Inhalt und Form des Flugplans

wird der Unterpunkt

2. Feld 7
Luftfahrzeugkennung

2.3 ein für militärische Luftfahrzeuge benutztes Funkrufzeichen;
z.B.: HAWK33A

wie folgt ergänzt

2.3 ein für militärische Luftfahrzeuge benutztes Funkrufzeichen;
z.B.: HAWK33A
Diese Rufzeichen sind nur nach vorheriger Koordination mit Luftwaffenführungskommando (LwFüKdo TFT b) zu verwenden.

Die Änderung tritt mit Wirkung vom 01.09.2005 in Kraft.

Langen, 3.8.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
LDM/F

i . V . B r e n n e r i . A . K ü h n e

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 210/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Bad Gandersheim

Die Neufassung der luftrechtliche Genehmigung vom 28.06.2005 -Az. 6.30311-4- wird wie folgt geändert:

1.) Teil A, Abschnitt II Ziff. 2 erhält folgende Fassung:

" 2. Hubschrauber bis 5.700 Kg höchstzulässige Abflugmasse (MPW)."

2.) Ziff. 2, Satz 1 in Teil B, erhält folgenden neuen Wortlaut:

" Die Betriebsflächen sind unter Beachtung der "Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuerung von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr" vom 18.02.2003 (NfL I-94/03) zu kennzeichnen".

Die übrigen Bedingungen, Auflagen und Hinweise der Genehmigung bleiben hiervon unberührt.

NfL I-181/05 wird hiermit geändert.

Wolfenbüttel, 1.8.2005
6.30311-4
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

i . A . B o c k

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 211/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Sechste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 19.08.2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 14. Dezember 2001 (BGBl. I 2001, S. 396), macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 23. Mai 2003 (NfL I-159/03), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 29. Juli 2005 (NfL I-202/05), wird im Teil II B wie folgt geändert:

1. Der Abschnitt "Zeitliche Wirksamkeit" im allgemeinen Vorspann der Gebietsbeschreibungen "TRA (Temporary Reserved Airspace)" wird wie folgt neu gefasst:

" Zeitliche Wirksamkeit:
Wenn nicht anderweitig festgelegt, sind die nachstehend aufgeführten Gebiete Montag bis Donnerstag 0700 (0600) Uhr bis 2230 (2130) Uhr, Freitags von 0700 (0600) Uhr bis 1600 (1500) Uhr wirksam.
Während der gesetzlichen Feiertage sind die Gebiete nicht wirksam."

2. In den Abschnitten "ED-R 201 (TRA-Friesland)", "ED-R 202 (TRA-Weser 1)", "ED-R 203 (TRA-Münsterland)" und "ED-R 206 (TRA-Mecklenburg 1)" wird nach den Angaben zur räumlichen Ausdehnung jeweils der folgende Abschnitt angefügt:

"Montag bis Donnerstag in der Zeit von 30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 2230 (2130) Uhr ist die untere Begrenzung Flugfläche 100."

Diese Bekanntmachung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Bonn, 19.5.2005
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

i . A . M a t t h e s

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 212/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Änderung der Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main, gültig ab 1. Januar 2005

Die Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main, gültig ab 01. Januar 2005 (NfL I-35/05) wird mit Wirkung vom **01. September 2005** in Ziffer 1.3 wie folgt neu gefasst:

Ziffer 1.3 Passagierentgelte

Absatz (3) Passagierbezogene Entgelte wird um folgenden Zusatz ergänzt:

"Abfliegende Originärpassagiere (Zusteiger) mit einem Folgeflughafen in den Ländern **Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz werden ab dem 1. September 2005** mit Originärpassagieren, die in die Länder der Europäischen Union abfliegen, gleichgestellt. Das zu zahlende Passagierentgelt beträgt für abfliegende Passagiere in die genannten Länder **EUR 14,25**."

Die dazugehörige geänderte Länderliste befindet sich im Anhang 1.

Desweiteren haben sich in Ziffer 1.2 Lande- und Startentgelte Absatz (5) "Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern", sowie in Absatz (6) "Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch)" und im Anhang 2 "Positionsgruppen Abstellentgelte" geringfügige Änderungen ergeben.

Die geänderten Listen sind anliegend beigefügt.

Darüber hinaus wird die Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main, gültig ab 01. Januar 2005 (NfL I-35/05) mit Wirkung vom **15. September 2005** in Ziffer 1.4 wie folgt neu gefasst:

Ziffer 1.4 Sicherheitsentgelte

(3) Passagierbezogenes Entgelt

Das Sicherheitsentgelt beträgt ab dem **15. September 2005**

- pro abfliegendem Fluggast **EUR 0,79**

Im Übrigen verbleibt es bei der Entgeltordnung, gültig ab 1. Januar 2005.

NfL I-35/05 wird hiermit geändert.

Wiesbaden, 15.8.2005
V 5-1 - 66 m 04-03-10-01
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr
und Landesentwicklung

i . A . R u m s t i c h

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Anhang 1

Länderliste

Ziele			
Inland	**Europa (EU/EWR) (ohne Deutschland)**	**Europa (Non-EU)**	**Interkontinental**
Deutschland	Belgien Dänemark Estland Finnland Frankreich Griechenland Großbritannien Irland Island Italien Lettland Liechtenstein Litauen Luxemburg Malta Niederlande Norwegen Österreich Polen Portugal Schweden Schweiz Slowakei Slowenien Spanien Tschech. Republik Ungarn Zypern	Albanien Bosnien-Herzegowina Bulgarien (GUS) Armenien (GUS) Aserbaidschan (GUS) Weißrussland (GUS) Georgien (GUS) Moldawien (GUS) Russland* (GUS) Ukraine Kroatien Mazedonien Rumänien Serbien/Jugoslawien Türkei	Alle anderen

- nur für Flughäfen mit den Location Indicators UL, UM, UR, UU, UW an 1. und 2. Stelle.

Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien auf Basis des gewichteten Durchschnitts des in FRA gemessenen Lärms der Jahre 2001 bis 2003 nach Flugzeugtypen (Noise Report).

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen sowie Propellerflugzeugen und Hubschraubern

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB(A) Alle Kap. 3-Jets mit MTOW < 34 t Alle Propellerflugzeuge mit MTOW < 34 t Alle Hubschrauber A 319, A 320, A 321 B 717 B 737-300 bis -900 B 757 BAe146/Avro RJ Fokker 70, Fokker 100 Gulfstream IV/V L 188 MD 90	**Kategorie 2:** LAZ 70,0 bis 73,9 dB(A) A 300 A 310 B 727-100 Reengined B 767 B 777 DC 6 IL 18 TU 204 YK 42/142
Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB(A) A 330 A 340 AN 12 B 727 Hushkit DC 8-70-Serie DC 9 Hushkit IL 96 L 1011 Tristar MD 80 bis MD 88 MD 11 SC 5 (Shorts Belfast)	**Kategorie 4:** LAZ 77,0 bis 79,9 dB(A) AN 22 BAC 111 Hushkit B 737-200 Hushkit B 747-S B 747-400 DC 10 TU 154 M
Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB(A) B 747-100 bis –300 IL 62	**Kategorie 6:** LAZ 83,0 bis 85,9 dB(A) -
Kategorie 7: LAZ 86,0 dB(A) und darüber -	

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch)

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB(A) C 160 / ND 16 (Transall)	**Kategorie 2:** LAZ 70,0 bis 73,9 dB(A) -
Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB(A) C 130 Hercules (2004 in Kategorie 2)	**Kategorie 4:** LAZ 77,0 bis 79,9 dB(A) Alle Kap. 2-Jets mit MTOW < 34 t B 747-S C 17 Globemaster DC 9 Fokker 28
Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB(A) B 737-200 B 747-100 bis –200 DC 8 (außer -70-Serie) (2004 in Kategorie 4) IL 62 TU 134 TU 154	**Kategorie 6:** LAZ 83,0 bis 85,9 dB(A) IL 86
Kategorie 7: LAZ 86,0 dB(A) und darüber AN 124 BAC 111 B 727 C 5 Galaxy E 3 AWAX (B707) IL 76 (2004 in Kategorie 6)	

Anhang 2

Positionsgruppen Abstellentgelte

Positionsgruppe 1 Alle Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“	Positionsgruppe 2 max. Spannweite 30m max. Länge 32m		Positionsgruppe 3 max. Spannweite 38m max. Länge 47m		Positionsgruppe 4 max. Spannweite 48m max. Länge 58m	
Abrechnung nur für Fluggerät der allgemeinen Luftfahrt, soweit dieses in Positionsgruppe 2 eingestuft ist **und** auf den Positionen S 401 bis S452 abgestellt wird. 1), 2)	AN26	E170	AN12	DC91-5	AN22	T154 M
	AN30/32	E190	AN28	F100	A30B	T204
	ATP	F27	AN72	L188	A306	
	AT43	F28	A318	MD81-83	A310	
	AT44	F50	A319	MD87/88	B701	
	AT45	F60	A320	MD90	B703	
	AT72	F70	A321	T134	B752	
	A748	RJ1H	BA11	YK42	B753	
	B732	RJ70/85	B712		B762	
	B735	SB20	B721		B763	
	CRJ1/2/7	SF34	B722		C130	
	DHC5	SH33	B733		C160	
	DHC7	SH36	B734		DC85-7	
	DH8A-D	YK40	B736		IL18	
			B737		IL62	
			B738			
			B739			

Positionsgruppe 5a max. Spannweite 52m max. Länge 62m	Positionsgruppe 5b max. Spannweite 61m max. Länge 64m	Positionsgruppe 5c max. Spannweite 65m max. Länge 71m	Positionsgruppe 5d max. Spannweite 65m max. Länge 76m
B764	A332	A345	A346
IL76	A333	B741-4	B773
MD11	A342		
	A343		
	B74S		
	B772		
	IL 96		

1) Für alle Flugzeugmuster im Linienverkehr, die andere Positionen als die im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“ des Flughafens benutzen, erfolgt die Abrechnung mit dem Entgeltsatz für die jeweilige Positionsgruppe, die der Größe des Fluggeräts entspricht. Zur Anwendung kommen daher mindestens die Entgeltsätze der Positionsgruppe 2.

2) Für alle Flugzeugmuster, deren Abmessungen größer als die der Positionsgruppe 2 sind, erfolgt die Abrechnung stundenweise mit dem Entgeltsatz für die jeweilige Positionsgruppe, die der Größe des Fluggeräts entspricht, auch wenn sie auf den genannten GAT-Positionen abgestellt sind.

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 213/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Elften Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 12 319, am 13. August 2005 verkündete Verordnung vom 22. Juli 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 15. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Elfte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt)

Vom 22. Juli 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt) vom 30. Oktober 1996 (BAnz. S. 12 159, NfL I-289/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. März 2005 (BAnz. S. 5807, NfL I-99/05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt gefasst:

"(5) Die konventionellen Instrumentenanflugverfahren beginnen über den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Paderborn NDB-DME (PAD)

Abflug von PAD (IAF) auf Kurs 068° (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 080° (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 7,7 DME PAD Linkskurve und ILS-Landekurs 236° in 3000 erfliegen (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (3,0 DME PAD) in 1830 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) bei IBEGO (6,7 DME PAD) beginnen (FAF). 5,0 DME PAD nicht unter 2460 und OM (3,0 DME PAD) nicht unter 1830 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: PAD

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	853 (179)	863 (189)	873 (199)	883 (209)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	1130 (460)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME PAD, Rechtskurve, Flug bis PAD mit Steigflug auf 3000.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Warburg DVOR/DME (WRB)

Abflug von WRB (IAF) auf R 320; 8,0 DME WRB nicht unter 5000 überfliegen. Bei 14,2 DME WRB Linkskurve und ILS-Landekurs 236° in 3000 erfliegen (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (3,0 DME PAD) in 1830 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) bei IBEGO (6,7 DME PAD) beginnen (FAF). 5,0 DME PAD nicht unter 2460 und OM (3,0 DME PAD) nicht unter 1830 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 1
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. ILS - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Paderborn NDB-DME (PAD)

Abflug von PAD (IAF) auf Kurs 246° (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 255° (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 9,7 DME PAD Linkskurve und ILS-Landekurs 056° in 3000 erfliegen (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (5,6 DME PAD) in 2030 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) bei KOMIL (8,7 DME PAD) beginnen (FAF). OM (5,6 DME PAD) nicht unter 2030 und 4,2 DME PAD nicht unter 1590 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 2,1 DME PAD

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	846 (147)	856 (157)	866 (167)	876 (177)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	1170 (470)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME PAD, Rechtskurve, Flug bis PAD mit Steigflug auf 3000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von PAD auf Kurs 056°; bei 3,0 DME PAD Rechtskurve, Flug bis PAD (IAF).

4. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Paderborn NDB-DME (PAD)

Abflug von PAD (IAF) auf Kurs 068° (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 080° (für Luft-fahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000; bei 7,7 DME PAD Linkskurve und Endanflugkurs 236° in Richtung PAD in 3000 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei IBEGO (6,7 DME PAD) beginnen (FAF). 5,0 DME PAD nicht unter 2460 und 2,5 DME PAD nicht unter 1650 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: PAD
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
1100 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME PAD, Rechtskurve, Flug bis PAD mit Steigflug auf 3000.

5. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Warburg DVOR/DME (WRB)

Abflug von WRB (IAF) auf R 320; 8,0 DME WRB nicht unter 5000 überfliegen. Bei 14,2 DME WRB Linkskurve und Endanflugkurs 236° in Richtung PAD in 3000 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei IBEGO (6,7 DME PAD) beginnen (FAF). 5,0 DME PAD nicht unter 2460 und 2,5 DME PAD nicht unter 1650 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: PAD
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

6. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Paderborn NDB-DME (PAD)

Abflug von PAD (IAF) auf Kurs 246° (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 255° (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000; bei 9,7 DME PAD Linkskurve und Endanflugkurs 056° in Richtung PAD in 3000 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei KOMIL (8,7 DME PAD) beginnen (FAF). 4,2 DME PAD nicht unter 1590 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 2,0 DME PAD
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
1170 (470)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME PAD, Rechtskurve, Flug bis PAD mit Steigflug auf 3000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von PAD auf Kurs 056°; bei 3,0 DME PAD Rechtskurve, Flug bis PAD (IAF)."

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird das Wort "Anfangsanflugwegpunkte" durch das Wort "Anfangsanflugfixe" ersetzt.

b) In Absatz 2 wird das Wort "Wartewegpunkt" in der Tabelle durch das Wort "Wartefix" ersetzt.

c) Absatz 4 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

"1. Die RNAV (GPS) - Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt:

Anmerkung: Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von OLBUS

Abflug von OLBUS (IAF) auf Kurs 122° in 5000; PAD mit Linkskurve passieren und Kurs 098° in 3000 erfliegen; LP020 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 056° erfliegen; LP021 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 326° erfliegen; LP022 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 236° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei IBEGO (FAF) beginnen. 5,4 NM vor RW24 nicht unter 2460 und 2,9 NM vor RW24 nicht unter 1670 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW24
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
1100 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 236° bis LP023; Rechtskurve über LP045 auf Kurs 116° bis PAD; 3000 erfliegen und beibehalten.
LP023 [R] - LP045 - PAD [A3000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME PAD, Rechtskurve, Flug bis PAD mit Steigflug auf 3000 und Höhe beibehalten.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von BADSA

Abflug von BADSA (IAF) auf Kurs 078° in 4000; PAD mit Rechtskurve passieren und Kurs 098° in 3000 erfliegen; LP020 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 056° erfliegen; LP021 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 326° erfliegen; LP022 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 236° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei IBEGO (FAF) beginnen. 5,4 NM vor RW24 nicht unter 2460 und 2,9 NM vor RW24 nicht unter 1670 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW24
Schwellenüberflughöhe: 50
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

1.3 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Paderborn NDB-DME (PAD)

Abflug von PAD (IAF) auf Kurs 098° in 3000; LP020 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 056° erfliegen; LP021 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 326° erfliegen; LP022 (IF) mit

Linkskurve passieren und Endanflugkurs 236° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei IBEGO (FAF) beginnen. 5,4 NM vor RW24 nicht unter 2460 und 2,9 NM vor RW24 nicht unter 1670 überfliegen.

Fehlanflugpunkt:	RW24
Schwellenüberflughöhe:	50
Hindernisfreihöhen:	wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren:	wie unter Nummer 1.1

1.4 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Warburg DVOR/DME (WRB)

Abflug von WRB (IAF) auf Kurs 325° in 5000; bei LP021 (TF) Sinkflug auf 3000 beginnen und Kurs 326° erfliegen; LP022 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 236° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei IBEGO (FAF) beginnen. 5,4 NM vor RW24 nicht unter 2460 und 2,9 NM vor RW24 nicht unter 1670 überfliegen.

Fehlanflugpunkt:	RW24
Schwellenüberflughöhe:	50
Hindernisfreihöhen:	wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren:	wie unter Nummer 1.1

1.5 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von OLBUS

Abflug von OLBUS (IAF) auf Kurs 159° in 5000; bei LP024 (TF) Linkskurve mit Sinkflug auf 3000 und Kurs 146° erfliegen; LP027 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 056° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei KOMIL (FAF) beginnen. 2,6 NM vor RW06 nicht unter 1590 überfliegen.

Fehlanflugpunkt:	RW06
Schwellenüberflughöhe:	50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
1170 (470)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren

RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 056° bis LP028; Rechtskurve, über LP040 auf Kurs 297° bis PAD; 3000 erfliegen und beibehalten.

LP028 [R] - LP040 - PAD [A3000].

NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME PAD, Rechtskurve, Flug bis PAD mit Steigflug auf 3000 und Höhe beibehalten.

1.6 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von BADSA

Abflug von BADSA (IAF) auf Kurs 110°in 4000; LP027 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 056° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei KOMIL (FAF) beginnen. 2,6 NM vor RW06 nicht unter 1590
überfliegen.

Fehlanflugpunkt:	RW06
Schwellenüberflughöhe:	50
Hindernisfreihöhen:	wie unter Nummer 1.5
Fehlanflugverfahren:	wie unter Nummer 1.5

1.7 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Paderborn NDB-DME (PAD)

Abflug von PAD (IAF) auf Kurs 203° in 3000; LP025 (TF) mit Rechtskurve passieren und Kurs 236° in 3000 erfliegen; LP026 (TF) mit Rechtskurve passieren und Kurs 327° in 3000 erfliegen; LP027 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 056° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei KOMIL (FAF) beginnen. 2,6 NM vor RW06 nicht unter 1590 überfliegen.

Fehlanflugpunkt:	RW06
Schwellenüberflughöhe:	50
Hindernisfreihöhen:	wie unter Nummer 1.5
Fehlanflugverfahren:	wie unter Nummer 1.5"

d) In Absatz 4 Nr. 2 werden jeweils die folgenden Angaben ersetzt:

"(IAWP)" durch "(IAF)", "(TWP)" durch "(TF)", "(IWP)" durch "(IF)", "(FAWP)" durch "(FAF)", (MAWP)" durch "(MAPt)", "(MATWP)" durch "(MATF)" und "(MAHWP)" durch "(MAHF)".

3. § 4 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

2. Bei Benutzung der Startbahn 06:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WARBURG SIX X-RAY DEPARTURE (WRB 6X) Auf Kurs 056° PAD bis 1,6 DME PAD; Rechtskurve, auf Kurs 078° bis 4,5 DME PAD; Rechtskurve, auf R 304 WRB bis WRB (Δ). 1,6 DME PAD in 1700 oder darüber und 4,5 DME PAD in 3500 oder darüber überfliegen.	5000		Verfahrensplanungsgradient 8,3% (505 ft/NM) bis 3500 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steig-gradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.
MOHNE TWO X-RAY DEPARTURE (MOHNE 2X) Auf Kurs 056° PAD bis 3,0 DME PAD; Linkskurve, Flug bis PAD; auf Kurs 239° PAD bis MOHNE (Δ). 3,0 DME PAD in 2400 oder darüber überfliegen.	5000		1. Verfahrensplanungsgradient 8,3% (505 ft/NM) bis 2400 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren. 2. Nur für Flüge nach EDLW, EDDL, EDLN und EDLV sowie Luftfahr-zeuge mit Y-Flugplan.
GERMINGHAUSEN SIX X-RAY DEPARTURE (GMH 6X) Auf Kurs 056° PAD bis 3,0 DME PAD; Linkskurve, Flug bis PAD; auf Kurs 239° PAD bis MOHNE (Δ); Linkskurve, auf R 021 GMH bis GMH (Δ). 3,0 DME PAD in 2400 oder darüber überfliegen.	5000	von MOHNE bis GMH: 6000	1. Verfahrensplanungsgradient 8,3% (505 ft/NM) bis 2400 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren. 2. Nur für Flüge nach EDDK und Luftfahrzeuge mit Y-Flugplan. 3. Für Flüge, die über L603 und Y854 fortgesetzt werden sollen.
ABAMI TWO X-RAY DEPARTURE (ABAMI 2X) Auf Kurs 056° PAD bis 3,0 DME PAD; Linkskurve, auf R 104 HMM bis 24,8 DME HMM; Linkskurve, auf Kurs 242° über MAREK (Δ) und SUKAM (Δ) bis ABAMI (Δ). 3,0 DME PAD in 2400 oder darüber überfliegen.	5000		1. Verfahrensplanungsgradient 8,3% (505 ft/NM) bis 2400 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren. 2. Ab 24,8 DME HMM BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Für Flüge, die über ABAMI-R15 / UM170-NOR und darüber hinaus fortgesetzt werden sollen. 4. Für Flüge über Z717 zu Zielen innerhalb Paris TMA und Brüssel FIR.
HAMM FIVE X-RAY DEPARTURE (HMM 5X) Auf Kurs 056° PAD bis 3,0 DME PAD; Linkskurve, auf R 104 HMM bis HMM (Δ). 3,0 DME PAD in 2400 oder darüber überfliegen.	5000	von 25,0 DME PAD bis HMM: 4000	Verfahrensplanungsgradient 8,3% (505 ft/NM) bis 2400 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steig-gradient nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. September 2005 in Kraft.

Langen, 22. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 214/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 12 455, am 17. August 2005 verkündete Verordnung vom 2. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 17. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)

Vom 2. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertsiebte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4458; NfL I-105/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. Juni 2005 (BAnz. S. 9617, NfL I-159/05), wird wie folgt geändert:

§ 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Abflugstrecke GERGA TWO LIMA DEPARTURE (GERGA2L) werden in Spalte 4 die folgenden Angaben eingefügt:

"1. Die Berechnung der Wendekurve bei 8,0 DME TGL basiert auf 220kt IAS und 20° Schräglage.
2. Kein Zugang zur (U)Z400 und UL867."

b) In Nummer 2 Abflugstrecke GERGA ONE TANGO DEPARTURE (GERGA1T) wird in Spalte 4 die Angabe "Kein Zugang zur (U)Z400 und UL867." eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, 2. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 215/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zwölften Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 11 809, am 3. August 2005 verkündete Verordnung vom 26. Juli 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 3. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . C r a t z

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Vom 26. Juli 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 13. November 2002 (BAnz. S. 25 489, NfL I-367/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. März 2005 (BAnz. S. 5565, NfL I-103/05), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 werden die Meldepunkte AGUBA, BALAX, DOGOS und ELDEX mit allen Angaben gestrichen.

b) In Absatz 4 wird die Angabe "§ 3 Abs. 1 und 2" durch die Angabe "§ 3 Abs. 1" ersetzt.

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird aufgehoben.

b) Die Absätze 3 bis 6 werden in die Absätze 2 bis 5 umbenannt.

c) In Absatz 3 werden die Warteverfahren AGUBA, BALAX, DOGOS und ELDEX mit allen Angaben gestrichen.

d) In der Anmerkung am Ende des § 3 wird die Angabe "unter den Absätzen 1 bis 6" durch die Angabe "unter den Absätzen 1 bis 5" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. August 2005 in Kraft.

Langen, 26. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 216/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Verordnung zur Aufhebung der Hundertzweiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 12 383, am 16. August 2005 verkündete Verordnung vom 22. Juli 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 16. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Verordnung zur Aufhebung der Hundertzweiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)

Vom 22. Juli 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertzweiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund) vom 18. Oktober 1993 (BAnz. S. 9837, NfL I-319/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Februar 2004 (BAnz. S. 3273, NfL I-68/04), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. September 2005 in Kraft.

Langen, 22. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 217/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 1. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweihundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 12 383, am 16. August 2005 verkündete Verordnung vom 22. Juli 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 16. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zweihundertvierundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)

Vom 22. Juli 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund sind die in §§ 2 bis 5 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Diese Verfahren gelten nur während der Wirksamkeit der Kontrollzone Dortmund. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen "FL") sind in Fuß über NN angegeben. Die Angabe der Koordinaten erfolgt im geodätischen Bezugssystem WGS 84.

(2) Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH kann vorübergehend abweichende Flugverfahren festlegen, wenn dies aus zwingenden Gründen (z.B. Ausfall von Funknavigationsanlagen) erforderlich wird.
Wegen der in diesen Fällen gebotenen Eile werden diese Flugverfahren als "NOTAM" bekanntgemacht.

(3) Die nachstehend aufgeführten Meldepunkte werden, soweit zutreffend, als Schnittpunkte der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen und durch Angabe von DME-Werten in Seemeilen festgelegt:

Meldepunkt BADSA
N 51 33 32 O 008 08 05

Meldepunkt MOHNE
N 51 24 04 O 008 02 07
R 116 - 17 DME DOR
R 082 - 33 DME BAM
R 155 - 30 DME HMM

Meldepunkt SONEB
N 52 01 25 O 006 45 51
R 301 - 36 DME DOM

(4) Die Koordinaten der in § 4 Abs. 2 genannten Overlay-Wegpunkte sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, aufgelistet.

§ 2

(1) Konventionelle Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Verkehrslandeplatz Dortmund sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu dem in Absatz 2 angeführten Anfangsanflugfix durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (g) zu übermitteln.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BOTTROP EIGHT ALPHA ARRIVAL (BOT 8A) Δ Bottrop NDB				DOM ist Freigabegrenze. Radarführung erfolgt bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Bei Funkausfall ist der Flug nach DOR zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen.
	070	22	4000	
Δ Dortmund DVOR/DME				
	171	11		
Δ Wickede DVOR/DME				
WARBURG FIVE ALPHA ARRIVAL (WRB 5A) Δ Warburg DVOR/DME				
	271	55	5000	
Δ Wickede DVOR/DME				
BARMEN THREE ALPHA ARRIVAL (BAM 3A) Δ Barmen DVORTAC				
	055	21	3000	
Δ Wickede DVOR/DME				
MOHNE FOUR ALPHA ARRIVAL (MOHNE 4A) Δ MOHNE				MOHNE ist Freigabegrenze. Radarführung erfolgt bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Bei Funkausfall ist der Flug nach DOR zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen.
	296	17	6000	
Δ Wickede DVOR/DME				
SONEB TWO ALPHA ARRIVAL (SONEB 2A) Δ SONEB				DOM ist Freigabegrenze. Radarführung erfolgt bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Bei Funkausfall ist der Flug nach DOR zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen.
	121	36	6000	
Δ Dortmund DVOR/DME				
	171	11	4000	
Δ Wickede DVOR/DME				

(2) Als konventionelles Anfangsanflugfix für den Verkehrslandeplatz Dortmund wird Wickede DVOR /DME festgelegt.

(3) Die konventionellen Warteverfahren über dem Anfangsanflugfix sowie den Wartepunkten werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Wickede DVOR/DME	060	3000	rechts	
Dortmund DVOR/DME	160	5000	links	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Wickede DVOR/DME (DOR) werden, durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn: von 015° - 092°: 2800
von 092° - 272°: 2300
von 272° - 015°: 3700

(5) Die konventionellen Instrumentenanflugverfahren beginnen an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)

Abflug von DOR (IAF) in 3000 auf R 073 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf R 085 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); bei 7,1 DME DOR Linkskurve, Sinkflug auf 2500 und ILS-Landekurs 240° erfliegen; Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (3,6 DME DOR) in 1730 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei IDELA (6,1 DME DOR) beginnen (FAF); 3,6 DME DOR nicht unter 1730 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,1 DME DOR

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	566(165)	576 (175)	586 (185)	596 (195)
Betriebsstufe II	477 (76)	494 (93)	507 (106)	520 (119)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	840 (440)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 5,8 DME DOR; Linkskurve, Flug bis DOR mit Steigflug auf 3000.

2. ILS - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)

Abflug von DOR (IAF) in 3000 auf R 229 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf R 219 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); bei 8,6 DME DOR Rechtskurve, Sinkflug auf 2500 und ILS-Landekurs 060° in 2500 erfliegen; Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM in 1780 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf

dem ILS-Landekurs bei KOLOT (7,5 DME DOR) beginnen (FAF). 5,2 DME DOR nicht unter 1780 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,7 DME DOR

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	568 (150)	578 (160)	588 (170)	598 (180)
Betriebsstufe II	480 (62)	496 (78)	509 (91)	522 (104)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	840 (430)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME DOR, Linkskurve, Flug bis DOR mit Steigflug auf 3000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von DOR auf R 060, bei 3,0 DME DOR Linkskurve, Flug bis DOR (IAF) fortsetzen.

3. VOR/DME - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)
Abflug von DOR (IAF) in 3000 auf R 073 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf R 085 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); bei 7,1 DME DOR Linkskurve, Sinkflug auf 2500 und Endanflugkurs 240° in Richtung DOR in 2500 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei IDELA (6,1 DME DOR) beginnen (FAF); 4,0 DME DOR nicht unter 1830 und 2,0 DME DOR nicht unter 1190 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: DOR
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (440)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

4. VOR/DME - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)
Abflug von DOR (IAF) in 3000 auf R 229 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf R 219 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); bei 8,6 DME DOR Rechtskurve, Sinkflug auf 2500 und Endanflugkurs 060° in Richtung DOR in 2500 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei KOLOT (7,5 DME DOR) beginnen (FAF). 4,8 DME DOR nicht unter 1650 und 3,6 DME DOR nicht unter 1270 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 1,1 DME DOR
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 2

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von DOR auf R 060, bei 3,0 DME DOR Linkskurve, Flug bis DOR (IAF) fortsetzen.

5. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)
Abflug von DOR (IAF) in 3000 auf R 073 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf R 085 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); bei 7,1 DME DOR Linkskurve, Sinkflug auf 2500 und Endanflugkurs 240 in Richtung DWI in 2500 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei IDELA (6,1 DME DOR) beginnen (FAF). 4,0 DME DOR nicht unter 1830 und 2,0 DME DOR nicht unter 1190 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: DWI
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 3
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

6. NDB-DME - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)
Abflug von DOR (IAF) in 3000 auf R 229 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf R 219 DOR (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); bei 8,6 DME DOR Rechtskurve, Sinkflug auf 2500 und Endanflugkurs 060° in Richtung DWI in 2500 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei KOLOT (7,5 DME DOR) beginnen (FAF). 4,8 DME DOR nicht unter 1650 und 3,6 DME DOR nicht unter 1270 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 1,1 DME DOR
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 2

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von DOR auf R 060, bei 3,0 DME DOR Linkskurve, Flug bis DOR (IAF) fortsetzen.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten konventionellen Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Als Anfangsanflugfixe für den Verkehrslandeplatz Dortmund werden Wickede DVOR /DME (DOR) und BADSA*) festgelegt.

*) nur mit ATC-Genehmigung

(2) Das Warteverfahren über Wickede DVOR/DME (DOR) wird wie folgt festgelegt:

Wartefix	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Wickede DVOR/DME (DOR)	060	3000	rechts	

(3) Im Umkreis von 25 Seemeilen um den Flughafenbezugspunkt (ARP) wird eine Mindesthöhe von 3700 festgelegt.

(4) RNAV (GPS) Anflugverfahren

1. Die RNAV (GPS) - Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von BADSA

Abflug von BADSA (IAF) auf Kurs 286°; ab LW003 (TF) Sinkflug auf 2500 beginnen; LW004 (IF) mit Linkskurve passieren und Kurs 241° erfliegen; Endanflugkurs 240° in 2500 bei IDELA (FAF) erfliegen und Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) beginnen. 4,3 NM vor RW24 nicht unter 1830 und 2,3 NM vor RW24 nicht unter 1190 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW24
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (440)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Auf Kurs 240° bis LW005; Linkskurve, über LW006 auf Kurs 022° bis DOR mit Steigflug auf 3000.
LW005 [L] - LW006 - DOR [A3000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 5,8 DME DOR; Linkskurve, Flug bis DOR mit Steigflug auf 3000.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)

Abflug von DOR (IAF) auf Kurs 105°; LW001 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 060° erfliegen; LW002 (TF) mit Linkskurve nicht unter 3000 passieren und Kurs 331° erfliegen; LW004 (IF) mit Linkskurve in 2500 passieren und Kurs 241° erfliegen; Endanflugkurs 240° in 2500 bei IDELA (FAF) erfliegen und Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) beginnen. 4,3 NM vor RW24 nicht unter 1830 und 2,3 NM vor RW24 nicht unter 1190 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW24
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

1.3 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von BADSA

Abflug von BADSA (IAF) auf Kurs 246°; LW007 (TF) mit Linkskurve nicht unter 4000 passieren und Kurs 240° erfliegen; Sinkflug auf 3000 beginnen; LW008 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 3000 passieren und Kurs 330° erfliegen; LW009 (IF) mit Rechtskurve in 2500 passieren und Endanflugkurs 060° in 2500 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei KOLOT (FAF) beginnen. 3,7 NM vor RW06 nicht unter 1650 und 2,5 NM vor RW06 nicht unter 1270 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW06
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 060° bis LW012; Linkskurve, über LW013 auf Kurs 188° bis DOR mit Steigflug auf 3000.
LW012 [L] - LW013 - DOR [A3000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME DOR, Linkskurve, Flug bis DOR mit Steigflug auf 3000.

1.4 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)

Abflug von DOR (IAF) auf Kurs 203°; LW007 (TF) mit Rechtskurve in 3000 passieren und Kurs 240° erfliegen; LW008 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 3000 passieren und Kurs 330° erfliegen; LW009 (IF) mit Rechtskurve in 2500 passieren und Endanflugkurs 060° in 2500 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei KOLOT (FAF) beginnen. 3,7 NM vor RW06 nicht unter 1650 und 2,5 NM vor RW06 nicht unter 1270 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW06

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.3
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.3

2. Liste der Verfahrensfixe

2.1 RWY 24 von BADSA

BADSA (IAF)	N 51 33 32,24	O 008 08 04,71
LW003 (TF)	N 51 35 25,49	O 007 57 25,99
LW004 (TF)	N 51 36 24,18	O 007 51 52,46
IDELA (FAF)	N 51 34 28,89	O 007 46 22,28
RW24 (MAPt)	N 51 31 19,91	O 007 37 23,63
LW005 (MATF)	N 51 28 39,08	O 007 29 47,65
LW006 (MATF)	N 51 26 07,94	O 007 34 24,40
DOR (MAHF)	N 51 31 31,23	O 007 37 51,82

2.2 RWY 24 von DOR

DOR (IAF)	N 51 31 31,23	O 007 37 51,82
LW001 (TF)	N 51 29 36,10	O 007 48 47,93
LW002 (TF)	N 51 32 02,50	O 007 55 47,23
LW004 (TF)	N 51 36 24,18	O 007 51 52,46
IDELA (FAF)	N 51 34 28,89	O 007 46 22,28
RW24 (MAPt)	N 51 31 19,91	O 007 37 23,63
LW005 (MATF)	N 51 28 39,08	O 007 29 47,65
LW006 (MATF)	N 51 26 07,94	O 007 34 24,40
DOR (MAHF)	N 51 31 31,23	O 007 37 51,82

2.3 RWY 06 von BADSA

BADSA (IAF)	N 51 33 32,24	O 008 08 04,71
LW007 (TF)	N 51 23 54,84	O 007 32 37,99
LW008 (TF)	N 51 21 27,07	O 007 25 41,17
LW009 (IF)	N 51 25 47,73	O 007 21 44,45
KOLOT (FAF)	N 51 27 49,18	O 007 27 26,64
RW06 (MAPt)	N 51 30 57,66	O 007 36 20,39
LW012 (MATF)	N 51 32 58,45	O 007 42 04,09
LW013 (MATF)	N 51 34 28,89	O 007 38 31,87
DOR (MAHF)	N 51 31 31,23	O 007 37 51,82

2.4 RWY 06 von DOR

DOR (IAF)	N 51 31 31,23	O 007 37 51,82
LW007 (TF)	N 51 23 54,84	O 007 32 37,99
LW008 (TF)	N 51 21 27,07	O 007 25 41,17
LW009 (IF)	N 51 25 47,73	O 007 21 44,45
KOLOT (FAF)	N 51 27 49,18	O 007 27 26,64
RW06 (MAPt)	N 51 30 57,66	O 007 36 20,39
LW012 (MATF)	N 51 32 58,45	O 007 42 04,09
LW013 (MATF)	N 51 34 28,89	O 007 38 31,87
DOR (MAHF)	N 51 31 31,23	O 007 37 51,82

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 4 aufgeführten Warteverfahren und RNAV (GPS) - Anflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 4

(1) Konventionelle Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für konventionelle Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Verkehrslandeplatz Dortmund ist eine der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechende konventionelle Abflugstrecke zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung

der konventionellen Abflugstrecke im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für die einzuhaltende konventionelle Abflugstrecke zutreffende Bezeichnung mitgeteilt.
Sofern die konventionelle Abflugstrecke über den Bereich hinausführt, für den eine Sektorenmindesthöhe festgelegt ist, werden für die weiterführenden Streckenabschnitte Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (g) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit LANGEN RADAR auf der Frequenz 125,225 MHz aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten."

(2) Die konventionellen Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Verfahrenswegpunkte müssen überflogen werden.

1. Bei Benutzung der Startbahn 24:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BOTTROP EIGHT UNIFORM DEPARTURE (BOT 8U) Auf R 240 DOR bis 5,8 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 331° Kurs 278° erfliegen; auf Kurs 278° bis BOT (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW100 [R] - LW106 - LW107 [L] - BOT	5000		
OSNABRÜCK EIGHT UNIFORM DEPARTURE (OSN 8U) Auf R 240 DOR bis 5,8 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 331° R 221 DOM erfliegen; auf R 221 DOM bis DOM (Δ); auf R 041 DOM bis OSN (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW100 [R] - LW106 - LW107 [R] - DOM - OSN	5000	von 25,0 DME DOR bis OSN: 5000	
HAMM EIGHT UNIFORM DEPARTURE (HMM 8U) Auf R 240 DOR bis 5,8 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 331° R 221 DOM erfliegen; auf R 221 DOM bis DOM (Δ); auf R 027 DOM bis HMM (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW100 [R] - LW106 - LW107 [R] - DOM [L] - HMM	5000		
GERMINGHAUSEN NINE UNIFORM DEPARTURE (GMH 9U) Auf R 240 DOR bis 5,8 DME DOR; Linkskurve, auf Kurs 150° Kurs 121° von BOT erfliegen; auf Kurs 121° von BOT R 340 GMH erfliegen; auf R 340 GMH bis GMH (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW100 [L] - LW102 - LW103 [L] - LW105 [R] - GMH	5000		
BARMEN FIVE UNIFORM DEPARTURE (BAM 5U) Auf R 240 DOR bis 5,8 DME DOR; Linkskurve, auf R 053 BAM bis BAM (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW101 [L] - BAM	5000		
WARBURG FIVE UNIFORM DEPARTURE (WRB 5U) Auf R 240 DOR bis 5,8 DME DOR; Linkskurve, auf Kurs 150° R 075 von BAM erfliegen, Flug bis 30,8 DME BAM; Rechtskurve, auf R 266 WRB bis WRB (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW100 [L] - LW102 - LW104 [L] – LW108 [R] - WRB	5000	von 25,0 DME DOR bis WRB: 5000	

2. Bei Benutzung der Startbahn 06:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BOTTROP SEVEN QUEBEC DEPARTURE (BOT 7Q) Auf R 060 DOR bis 6,5 DME DOR; Linkskurve, auf R 127 DOM bis DOM (Δ); auf R 250 DOM bis BOT (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW202 [L] - LW204 - DOM [L] - BOT	5000		
HAMM SIX QUEBEC DEPARTURE (HMM 6Q) Auf R 060 DOR bis 6,5 DME DOR; Linkskurve, auf R 167 HMM bis HMM (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW202 [L] - LW203 - HMM	5000		
OSNABRÜCK SIX QUEBEC DEPARTURE (OSN 6Q) Auf R 060 DOR bis 6,5 DME DOR; Linkskurve, auf R 167 HMM in Richtung HMM; bei 5,0 DME HMM Rechtskurve, auf R 041 DOM/R 221 OSN bis OSN (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW202 [L] - LW203 - LW205 [R] - OSN	5000	von 25,0 DME DOR bis OSN: 5000	

GERMINGHAUSEN SEVEN QUEBEC DEPARTURE (GMH 7Q) Auf R 060 DOR bis 4,0 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 200° R 340 GMH erfliegen; auf R 340 GMH bis GMH (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW200 [R] - LW206 - LW208 [L] - GMH	5000		
BARMEN FIVE QUEBEC DEPARTURE (BAM 5Q) Auf R 060 DOR bis 4,0 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 200° R 065 BAM erfliegen; auf R 065 BAM bis BAM (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW200 [R] - LW207 - BAM	5000		
WARBURG FOUR QUEBEC DEPARTURE (WRB 4Q) Auf R 061 DOR bis 4,0 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 123° R 090 DOR/R 270 WRB erfliegen, Flug bis WRB (∆). **GPS/FMS RNAV**: [A900+] - LW201 [R] - LW209 [L] - WRB	5000	von 25,0 DME DOR bis WRB: 5000	

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt."

§ 5

(1) RNAV (GPS) - Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für RNAV (GPS) - Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Verkehrslandeplatz Dortmund ist eine der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechende RNAV (GPS) - Abflugstrecke zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung der RNAV (GPS) - Abflugstrecke im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für die einzuhaltende RNAV (GPS) - Abflugstrecke zutreffende Bezeichnung mitgeteilt.
   Sofern die RNAV (GPS) - Abflugstrecke über den Bereich hinausführt, für den eine Sektorenmindesthöhe festgelegt ist, werden für die weiterführenden Streckenabschnitte Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (g) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit LANGEN RADAR auf der Frequenz 125,225 MHz aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten.

(2) Die RNAV (GPS) - Abflugstrecken dürfen nur von autorisierten Luftfahrtunternehmen benutzt werden. Sie werden nachfolgend festgelegt:

1. RNAV (GPS) - Abflugstrecken:

Hinweis: Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

1.1 Bei Benutzung der Startbahn 24

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BOTTROP THREE ROMEO DEPARTURE (BOT 3R) Steigflug auf Kurs 240° bis 900; Direktflug bis LW030; Rechtskurve, auf Kurs 330° bis LW031; Linkskurve, auf Kurs 278° bis BOT (Δ). [A900+] - LW030 [R] - LW031 [L] - BOT.	5000		
DORTMUND THREE ROMEO DEPARTURE (DOM 3R) Steigflug auf Kurs 240° bis 900; Direktflug bis LW030; Rechtskurve, auf Kurs 330° bis LW031; Rechtskurve, auf Kurs 041° bis DOM (Δ). [A900+] - LW030 [R] - LW031 [R] - DOM.	5000		
BADSA THREE ROMEO DEPARTURE (BADSA 3R) Steigflug auf Kurs 240° bis 900; Direktflug bis LW030; Linkskurve, auf Kurs 150° bis LW032; Linkskurve, auf Kurs 066° bis BADSA (Δ). [A900+] - LW030 [L] - LW032 [L] - BADSA.	5000		
GERMINGHAUSEN THREE ROMEO DEPARTURE (GMH 3R) Steigflug auf Kurs 240° bis 900; Direktflug bis LW030; Linkskurve, auf Kurs 150° bis LW032; Linkskurve, auf Kurs 110° bis LW033; Rechtskurve, auf Kurs 160° bis GMH (Δ). [A900+] - LW030 [L] - LW032 [L] - LW033 [R] - GMH.	5000		

1.2 Bei Benutzung der Startbahn 06

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BOTTROP THREE SIERRA DEPARTURE (BOT 3S) Steigflug auf Kurs 060° bis 900; Direktflug bis LW071; Linkskurve, auf Kurs 309° bis DOM; Linkskurve, auf Kurs 250° bis BOT (Δ). [A900+] - LW071 [L] - DOM [L] - BOT.	5000		
DORTMUND THREE SIERRA DEPARTURE (DOM 3S) Steigflug auf Kurs 060° bis 900; Direktflug bis LW071; Linkskurve, auf Kurs 309° bis DOM (Δ). [A900+] - LW071 [L] - DOM.	5000		
BADSA THREE SIERRA DEPARTURE (BADSA 3S) Steigflug auf Kurs 060° bis 900; Direktflug bis LW070; Rechtskurve, auf Kurs 094° bis BADSA (Δ). [A900+] - LW070 [R] - BADSA.	5000		
GERMINGHAUSEN THREE SIERRA DEPARTURE (GMH 3S) Steigflug auf Kurs 060° bis 900; Direktflug bis LW070; Rechtskurve, auf Kurs 176° bis LW033; Linkskurve, auf Kurs 160° bis GMH (Δ). [A900+] - LW070 [R] - LW033 [L] - GMH.	5000		

2. Liste der Verfahrensfixe

LW030	N 51 27 48,05	O 007 27 23,49
LW031	N 51 33 21,75	O 007 22 19,84
LW032	N 51 23 27,19	O 007 31 19,85
LW033	N 51 19 33,92	O 007 48 17,36
LW070	N 51 34 34,90	O 007 46 39,52
LW071	N 51 35 27,31	O 007 49 09,51

Schwellenkoordinaten:

RWY06	N 51 30 57,66	O 007 36 20,39
RWY24	N 51 31 19,91	O 007 37 23,63

Anmerkung: Die in Absatz 2 Nr. 1 aufgeführten RNAV (GPS) - Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 6

Diese Verordnung tritt am 1. September 2005 in Kraft.

Langen, 22. Juli 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 218/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Änderung der Genehmigung und Gestattung der Betriebsaufnahme des Verkehrslandeplatzes Auerbach

Nachstehend gibt das Regierungspräsidium Dresden die der "Flugplatzgesellschaft Auerbach mbH" am 26.06.2005 erteilte Genehmigungsänderung des Verkehrslandeplatzes Auerbach gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bekannt. Der Flugplatz mit den geänderten Flugbetriebsflächen wurde am 27.07.2005 gemäß § 53 Abs. 1 und § 44 Abs. 1 LuftVZO abgenommen und entsprechend dem Genehmigungsumfang gestattet.

Die Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Auerbach, NfL I-106/00 vom 16.03.2000, wird wie folgt geändert.

1.3 Flugplatzbezugspunkt:

a) geographische Lage:	50° 29' 50,49" N 012° 22' 40,62" E
b) Höhe über NN:	1878 ft (572,35 m)

1.4 Betriebsflächen:

1.4.1 Start- und Landebahn (SLB):

- Bezeichnung:	befestigte SLB 01/19
- Richtung:	rwN. 007°/187°
- Abmessung:	800 x 23 m
- Belag:	Asphalt

1.4.2 Segelflugbetriebsflächen:

allgemeine Lage:	westlich neben SLB 01/19
Bodenbeschaffenheit:	Grasfläche nach flugbetrieblichen Erfordernissen
Windenschleppstrecke:	Nord-/Südrichtung; Seilauslegebahn ca. 850 m
Flugzeugschleppstart:	auf o. g. SLB 01/19
Landebahn:	entsprechend Lande-T

NfL I-106/00 wird hiermit geändert.

Dresden, 22.8.2005
Az.: 36D-3846.1-1/Auerb.-Änd.-Gen.
Regierungspräsidium Dresden

i . A . M i c h a e l

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 219/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Gestattung der Betriebsaufnahme für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Krefeld Klinikum

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat aufgrund der Abnahmeprüfung vom 25.05.2005 dem Klinikum Krefeld (Städtische Krankenhäuser Krefeld gemeinnützige GmbH) gestattet, den Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Dachlandeplatz) Krefeld Klinikum im Umfang der erteilten Genehmigung vom 15.12.2004 (veröffentlicht in NfL I-125/05) mit sofortiger Wirkung in Betrieb zu nehmen.

Hinweis:
Die sofortige Vollziehung der luftrechtlichen Genehmigung wurde im Genehmigungsbescheid vom 15.12.2004 durch die Bezirksregierung Düsseldorf angeordnet.

Düsseldorf, 29.8.2005
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . R a d l - M ü l l e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 220/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Aufhebung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Städtische Krankenanstalten Krefeld

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die den Städtischen Krankenanstalten Krefeld am 03.04.1987 und 22.08.1989 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz Städtische Krankenanstalten Krefeld) am 29.08.2005 auf Mitteilung des Betreibers aufgehoben.

Die Bezugsbekanntmachung wird aufgehoben.

NfL I-174/89 wird hiermit aufgehoben.

Düsseldorf, 29.8.2005
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . R a d l - M ü l l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 221/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

1. Nachtrag zum Öffentlich-rechtlichen Vertrag über die Festsetzung und Anpassung regulierter Flughafenentgelte zwischen dem Land Niedersachsen (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (FHG) vom 14.11.2003

1. Nachtrag
zum
öffentlich-rechtlichen Vertrag vom 14.11.2003

zwischen

dem Land Niedersachsen, vertreten durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Friedrichswall 1, 30159 Hannover,
- nachfolgend "NMWAV" genannt -

und

der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Petzelstraße 84, 30855 Langenhagen,
- nachfolgend "FHG" genannt -

über die Festsetzung und Anpassung regulierter Flughafenentgelte.

I. Mit Wirkung zum 15.09.2005 wird der § 3 des Vertrages wie folgt ergänzt:

Für die Berechnung des Referenzquotienten ab dem 15.09.05 gilt die Anlage 1 unter Berücksichtigung des 1. Nachtrags zu der Rahmenvereinbarung Flughafenentgelte Hannover vom 05.08.2005 (Anlage zu diesem Nachtrag).

II. Alle übrigen Bestimmungen des Vertrages bleiben unverändert.

NfL I-294/03 wird hiermit geändert.

Hannover, den 23.8.2005

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

D r . H i l l e

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

i . A . V e h l i n g

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 222/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

1. Nachtrag zur Rahmenvereinbarung Flughafenentgelte Hannover vom 10.11.2003

1. Nachtrag
zur
Rahmenvereinbarung Flughafenentgelte Hannover
vom 10.11.2003
(Lande-, Passagier-, Abstellentgelte)

zwischen

der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH,
Petzelstraße 84, 30855 Langenhagen,
- nachfolgend "FHG" genannt -

und

dem Board of Airlines Representatives in Germany e.V.,
Unterschweinstiege 6, 60549 Frankfurt/Main,
- nachfolgend "BARIG" genannt -,

der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen,
Nietzschestr. 28, 53177 Bonn,
- nachfolgend "ADL" genannt -,

der AOPA-Germany, Verband der
Allgemeinen Luftfahrt e.V., Außenhalb 27,
63329 Egelsbach,
- nachfolgend "AOPA" genannt -,

der Deutschen Lufthansa AG, Von-Gablenz-Str. 2,
50679 Köln,

der Hapag-Lloyd Flug GmbH, Flughafenstr. 10,
30855 Langenhagen.

Präambel

In der Sitzung des Nutzergremiums am 25.11.2004 sowie in der darauf folgenden Sitzung der vom Nutzergremium eingesetzten Arbeitsgruppe am 21.12.2004 konnte zwischen den Vertragsparteien eine Einigung erzielt werden, daß das derzeitige von der FHG erhobene Passagierentgelt einer außerordentlichen Anhebung bedarf. Zugleich konnte eine Einigung erzielt werden, daß für die erheblichen Aufwendungen der FHG für Sicherheitsmaßnahmen ein Sicherheitsentgelt erhoben werden kann.

I. Mit Wirkung zum 15.09.2005 wird die Anlage 1 der Rahmenvereinbarung wie folgt ergänzt:

- Der Referenzquotient für das Geschäftsjahr 2005 wird mit Wirkung zum 15.09.2005 um **0,40 EUR** erhöht. Dieser erhöhte Referenzquotient bildet die Basis für die Änderung des Referenzquotienten in den Folgejahren.

- Mit Wirkung ab dem 15.09.2005 wird angesichts der erheblichen Aufwendungen der FHG für Sicherheitsmaßnahmen ein zusätzliches Sicherheitsentgelt in Höhe von **0,25 EUR** pro einsteigenden Fluggast erhoben. Die jährlichen Aufwendungen für Sicherheitsmaßnahmen werden nach Ablauf eines jeden Kalenderjahres den jeweiligen Einnahmen aus dem Sicherheitsentgelt gegenüber gestellt. Abweichungen zwischen den erzielten Einnahmen und den angefallenen Aufwendungen werden bei der Festsetzung des Sicherheitsentgelts für das Folgejahr berücksichtigt.

II. Alle übrigen Bestimmungen der Rahmenvereinbarung bleiben unverändert.

NfL I-294/03 wird hiermit geändert.

Hannover, den 5.8.2005

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Board of Airline Representatives in Germany e.V.

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen

AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.

Deutsche Lufthansa AG

Hapag-Lloyd Flug GmbH

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 223/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Entgelteordnung für den Verkehrsflughafen Hannover

Teil I

Landeentgelte

1.
Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landeentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Landeentgelte ist/sind

a) die Luftverkehrsgesellschaft unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing)

c) der Luftfahrzeughalter

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

2.
Das Landeentgelt bemißt sich

unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOW) *)

***)** Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

3.a)
Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

aa)

>> bis 1.200 kg MTOW

Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend *)	**10,00 EUR**
Non Annex 16	**25,00 EUR**

bb)

>> über 1.200 kg - 2000 kg MTOW

Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend *)	**14,00 EUR**
Non Annex 16	**40,00 EUR**

***)** Luftfahrzeuge bis 1.200 kg und Luftfahrzeuge über 1.200 bis 2.000 kg MTOW entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltabrechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

cc)

- über
2.000 kg

bei Flügen	für Strahlturbinenflugzeuge				für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart	
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	mit Zulassung nach ICAO Annex 16, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen *)	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16
	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen *)		die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 entsprechen *)			
	Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind **)	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind				
	EUR je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes					
EUR	7,15	16,10	36,00	61,50	7,15	36,00

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 2 und 3 bzw. Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11
zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltabrechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

**) Es gelten die vom Bundesministerium für Verkehr veröffentlichten Bonuslisten für startende und landende Luftfahrzeuge in der jeweils gültigen Fassung

b) Die in Abs. 3 aa - cc genannten Landeentgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen

>> bei Strahlturbinen-Luftfahrzeugen die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen und

>> bei Luftfahrzeugen mit anderer Antriebsart, deren Zulassungen den Bedingungen ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen

>> bei Luftfahrzeugen bis 2.000 kg MTOW deren Zulassungen den Bedingungen ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen

um 50 %.

Das ermäßigte Landeentgelt beträgt mindestens **7,50 EUR**.

c) Lärmzuschlag für nach ICAO Annex 16 Chapter 3 und nach ICAO Annex 16 Chapter 2 zertifizierte Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch) für den Zeitraum 22:00 bis 05:59 Uhr Ortszeit

aa) Für jedes Flugereignis (Start und/oder Landung) ist zusätzlich zu den in Abs. 3a) genannten Landeentgelten in der Zeit von 22:00 Uhr bis 05:59 Uhr Ortszeit an den Flughafenunternehmer ein lärmorientiertes Grundentgelt pro Bewegung zu entrichten.

Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

Die Zuordnung der Luftfahrzeuge in Lärmkategorien erfolgt auf der Basis gemessener durchschnittlicher Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen. Hier nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse am Flughafen Hannover vorliegen.

bb) Lärmkategorien - Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 zertifizierten Strahlturbinenluftfahrzeugen sowie Propellerflugzeugen und Hubschraubern

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB (A)

Alle Kap. 3-Jets mit MTOW < 34 t
Alle Propellerflugz. mit MTOW < 34 t
Alle Hubschrauber
A318, A319, A320, A321
AN72/74
B717
B737-300 bis –900
B757
Bae146 / Avro RJ
C160 / ND16 (Transall)
CRJ7
Fokker 70 / Fokker 100
Gulfstream IV / V
L188
MD90

Kategorie 2: LAZ 70,0 bis 73,9 dB (A)

A300
A310
B727-100 Reengined
B767
B777
C130 (Hercules)
DC6
IL18
TU204
YK42/142

Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB (A)

A330
A340
AN12
B727 Hushkit
DC8-70-Serie
DC9 Hushkit
IL96
L1011 (Tristar)
MD80 bis 88
MD11
SC5 (Shorts Belfast)

Kategorie 4: LAZ 77,0 bis 79,9 dB (A)

AN22
BAC 111 Hushkit
B737-200 Hushkit
B747-S
B747-400
DC10
TU154

Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB (A)

B747-100 bis –300
IL62

Kategorie 6: LAZ 83,0 bis 85,9 dB (A)

-

Kategorie 7: LAZ 86,0 und darüber

-

cc) Lärmzuschlag Nachtzeit pro Flugereignis (22:00 bis 05:59 Uhr Ortszeit) in EUR

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
40,00	90,00	170,00	320,00	620,00	1.250,00	2.450,00

dd) Lärmkategorien - Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahlturbinenluftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch)

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB (A)

-

Kategorie 2: LAZ 70,0 bis 73,9 dB (A)

-

Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB (A)

C17 (Globemaster)

Kategorie 4: LAZ 77,0 bis 79,9 dB (A)

Alle Kap. 2-Jets mit MTOW < 34 t
B747-S
DC8 (außer –70-Serie)
DC9
Fokker 28

Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB (A)

B737-200
B747-100 bis –200
IL62
TU134
TU154

Kategorie 6: LAZ 83,0 bis 85,9 dB (A)

IL76
IL86

Kategorie 7: LAZ 86,0 und darüber

AN124
BAC111
B727
C5
E3 AWACS
VC10

ee) Lärmzuschlag Nachtzeit pro Flugereignis (22:00 bis 05:59 Uhr Ortszeit) in EUR

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
70,00	160,00	320,00	620,00	1.220,00	2.450,00	4.850,00

d) Die in Abs. 3 cc genannten Landeentgelte ermäßigen sich an Werktagen (Montag bis Freitag) in der Zeit von

06.00 bis 20.00 Uhr Ortszeit (Start und Landung)

>> für Nur-Frachtflugzeuge, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen und nicht in der Bonusliste enthalten sind

>> für Nur-Frachtflugzeuge mit anderer Antriebsart, deren Zulassungen nicht den Bedingungen ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen

um 50 %.

Das ermäßigte Landeentgelt beträgt mindestens je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes **9,00 EUR**.

e) Schulflüge im Sinne von Abs. b) sind Flüge, die denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

f) Einweisungsflüge im Sinne von Abs. b) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muß sich an Bord des

benutzten Luftfahrzeugs befinden.

4.
Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

5.
Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Landeentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

6.
Bei Flügen, die ausschließlich zu Wartungszwecken durchgeführt werden (ferry in/ ferry out), um in einer der otrsansässigen Flugzeugwerften gewartet oder instandgesetzt zu werden, reduzieren sich die Landeentgelte um **50 %**. Die Flüge sind dem Flugplatzunternehmer rechtzeitig vorab schriftlich zu melden.

7.
Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Landeentgelte zu entrichten.

8a.
Die Landeentgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Landeentgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

8b.
Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht. (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

9.
Die Landeentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil II

Passagierentgelte

1.
Die Luftfahrzeughalter haben vor dem Start ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Passagierentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Passagierentgelte ist/sind

a) die Luftverkehrsgesellschaft unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing)

c) der Luftfahrzeughalter

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

2.
Das Passagierentgelt bemißt sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

***)** Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftverkehrsgesellschaften.

3.
Das Passagierentgelt in den Terminals A bis C beträgt

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt
  je Fluggast **9,02 EUR**

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb der EU sowie innerhalb durch internationale Verträge mit EU Mitgliedsstaaten im Luftverkehr gleichgestellten Ländern (Schweiz, Island, Norwegen) gelegenen Flugplatz erfolgt
  je Fluggast **9,42 EUR**

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der EU sowie außerhalb durch internationale Verträge mit EU Mitgliedsstaaten im Luftverkehr gleichgestellten Ländern (Schweiz, Island, Norwegen) gelegenen Flugplatz erfolgt
  je Fluggast **10,07 EUR**

<u>Kappungsgrenze</u>
Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (Anzahl der abfliegenden Passagiere dividiert durch Anzahl der angebotenen Sitze auf Passagierflügen) bezogen auf alle Passagierflüge eines Kalenderjahres über 80 % (Kappungsgrenze), so ist für die darüber hinausgehende Anzahl der Passagiere kein Passagierentgelt zu entrichten. Eine entsprechende Rückerstattung erfolgt auf Grundlage der im laufenden Jahr zunächst berechneten Passagierentgelte (Gesamtsumme Passagierentgelte dividiert durch Anzahl der insgesamt abgeflogenen Passagiere) für die Anzahl der die Kappungsgrenze übersteigenden Passagiere. Die Erstattung erfolgt Anfang Februar des jeweiligen Folgejahres zinslos als Gutschrift.

3aa.
In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

3ab.
In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Passagiere, die mit Militärflugzeugen (Verkehrsart 91, 92, 93) reisen, nicht einbezogen.

3ac.
In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Passagiere, die mit voll vom Militär gecharterten Zivilflugzeugen (Verkehrsart 35) reisen, einbezogen.

4.
Bei Notlandungen wegen technischen Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

5.
Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Passagierentgelte zu entrichten.

6a.
Die Passagierentgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Passagierentgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6b.
Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht. (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

7.
Die Passagierentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil III

Sicherheitsentgelt

1. Die Luftfahrzeughalter haben vor dem Start ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Sicherheitsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Sicherheitsentgelte ist/sind

a) die Luftverkehrsgesellschaft unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing)

c) der Luftfahrzeughalter

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

2. Das Sicherheitsentgelt bemißt sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und beträgt **0,25 EUR** je Fluggast.

***)** Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftverkehrsgesellschaften.

3. Das Sicherheitsentgelt dient zur Refinanzierung der gemäß Luftsicherheitsgesetz (Luft-SiG) sowie der erlassenen EU-Verordnungen für die Sicherheit in der Zivilen Luftfahrt anfallenden Kosten. Der Flughafenunternehmer wird dem Nutzergremium im Rahmen des Anhörungsverfahrens die jährlich erzielten Einnahmen und getätigten Ausgaben offen legen.

Den jährlichen Aufwendungen für Sicherheitsleistungen werden nach Ablauf eines jeden Kalenderjahres die jährlichen Einnahmen aus den Sicherheitsleistungen gegenüber gestellt. Die sich ergebenden positiven und negativen Abweichungen werden im Folgejahr bei der Festsetzung des Sicherheitsentgelts berücksichtigt.

Das Sicherheitsentgelt wird jährlich anhand der voraussichtlichen Ausgaben sowie der prognostizierten Einsteiger unter Berücksichtigung der vorgenannten Abweichungen neu festgesetzt.

4a. Das Sicherheitsentgelt ist vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen kann das Sicherheitsentgelt nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

4b. Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

5. Das Sicherheitsentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil IV

Entgelte für Luftschiffe und Ballone

1. Allgemeines

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen ist ein Ankermastentgelt sowie ein Landeentgelt, für die Benutzung mit Ballonen ein Startentgelt zu entrichten.

2. Entgelte

2 a) Luftschiffe

aa) Das Ankermastentgelt wird für die Errichtung eines Ankermastes erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden:

- für Luftschiffe bis 49,99 m Gesamtlänge
105,00 EUR

- für Luftschiffe ab 50,00 - 59,99 m Gesamtlänge
130,00 EUR

- für Luftschiffe ab 60,00 m Gesamtlänge
155,00 EUR

Der Zeitraum, der für die Berechnung des Ankermastentgeltes maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit seinem Abbau.

2 bb) Landeentgelt

Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt **7,15 EUR** je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes.

2 b) Ballone

Für den Start eines Ballons werden **45,00 EUR** berechnet.

3a.
Das Ankermastentgelt, das Landeentgelt und das Startentgelt ist vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Entgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

3b.
Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht. (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

4.
Das Ankermastentgelt, das Landeentgelt und das Startentgelt sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil V

Abstellentgelte

1.
Für jede Abstellung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Hannover ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner des Abstellentgeltes ist/sind

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing)

c) der Luftfahrzeughalter

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

Soweit Luftverkehrsgesellschaften und natürliche oder juristische Personen Schuldner der Abstellentgelte nach Buchstaben a, b, c und d sind, haften sie als Gesamtschuldner.

2.
Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3.
Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg das Höchstabfluggewichtes **2,18 EUR**.

Es beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden **4,77 EUR**

4.
Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

5a.
Die Abstellentgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Abstellentgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

5b.
Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht. (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

6.
Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

7.
Das Abstellentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil VI

Anhang zur Entgelteordnung für Sondervereinbarungen Förderung von Neustrecken

1. Notwendigkeit der Förderung

Für das Landen, Starten und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und den Flughafenunternehmer vor Beginn der Flüge eine Sonderregelung vereinbart werden, sofern die Flüge im Zusammenhang mit der Aufnahme neuer Strecken stehen und dadurch langfristig und nachhaltig das Verbindungsangebot nach und von Hannover verbessert wird.

2. Anreiz und angestrebte Ziele

Ziele der Sondervereinbarung sind die wirtschaftliche Stärkung der Region Hannover, eine höhere Auslastung der Flughafeneinrichtungen sowie eine allgemeine Reduzierung der Flughafenentgelte aufgrund höherer Passagierzahlen.

Voraussetzungen für den Abschluss von Sondervereinbarungen:

3. Gleichbehandlung/Transparenz/Umfang

Anspruchsberechtigter ist jeder Luftfahrzeughalter sowie jede Fluggesellschaft, welche als operating carrier neue Flugverbindungen aufbaut.

4. Anforderung

Bei den Neustrecken muss es sich um Strecken handeln, die zwei Jahre vor der Neuaufnahme nicht beflogen worden sind. Zugrunde gelegt wird der City Code.

5. Ermäßigung

Der Flughafenunternehmer gewährt dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft auf Antrag nachfolgende Rückerstattung auf die Lande-, Passagier und Abstellentgelte:
Das Sicherheitsentgelt ist von der Förderung ausgenommen.

- in den Flugplanperioden 1 und 2 **60 %**
- in den Flugplanperioden 3 und 4 **40 %**
- in der Flugplanperiode 5 **20 %**

Ab der Flugplanperiode 6 entfällt eine Rückerstattung.

Eine Rückerstattung erfolgt erst nach Ablauf der ersten und zweiten Flugplanperiode, nach Ablauf der dritten und vierten Flugplanperiode sowie nach Ablauf der fünften Flugplanperiode nach Neuaufnahme der Flugstrecke.

Die Ermäßigung ist auf 5 Flugplanperioden befristet.

6. Kontrolle

Der Luftfahrzeughalter bzw. die Fluggesellschaft hat dem Flughafenunternehmer in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung, und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

7. Sanktionssystem für den Fall der Nichteinhaltung

Die Förderung darf nur aus wichtigem Grund versagt werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere Kapazitätsengpässe sowie die missbräuchliche Ausnutzung der Förderregelung. Eine missbräuchliche Ausnutzung kann unter anderen darin liegen, dass ein Luftfahrzeughalter bzw. ein Fluggesellschaft Verbindungen nicht kontinuierlich betreibt.

Wird ein Missbrauch festgestellt, werden die gewährten Vergünstigungen zurückgefordert.

8. Antrag auf Förderung

Zwischen dem Flughafenunternehmer und dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft ist eine schriftliche Vereinbarung über Details und die Bedingungen der Inanspruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Die neuen Flugstrecken werden in beiderseitigen Einvernehmen zwischen der jeweiligen Airline und dem Flughafen festgelegt.

9. Salvatorische Klausel

Sollte eine Bestimmung dieser Sondervereinbarung nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt geltend, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Parteiwillen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt dadurch unberührt.

Teil VII

Inkrafttreten

Diese Entgelteordnung tritt mit Wirkung vom 15. September 2005 in Kraft und ersetzt die Entgelteordnung in der Fassung vom 01. Januar 2005 (NfL I-302/04).

NfL I-302/04 wird mit Ablauf des 14.09.2005 aufgehoben.

Hannover, 3.8.2005
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

D r . H i l l e

Hannover, 23.8.2005
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit
und Verkehr

i . A . V e h l i n g

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 224/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang Langen, 15. September 2005

Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Bielefeld

Angaben nach §§ 57 (2) und 52 (2) LuftVZO:

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Bielefeld

2. Lage: Stadt Bielefeld, Ortsteil Senne

3. Flugplatzbezugspunkt (FBP):

a) geographische Koordinaten:
51° 57',89 N
08° 32',69 E

b) Höhe: 138 m(493 ft) ü. NN

4. Status des Flugplatzes: Verkehrslandeplatz
Codezahl: 1B

5. Abmessungen der Betriebsflächen:

	bisher:	**neu:**
a) Start- und Landebahn	810 x 20 m	**1226 x 20 m**
b) Richtung der An- und Abflugsektoren:	rwk: 110°/290°	**rwk: 110°/290°**
c) Anlag einer Rollbahn mit 10,50 m Breite mit teilweiser Erweiterung	unbefestigt --	**befestigt** **Anbindung im Osten**
d) Anlage von befestigten Wendeflächen	--	**im Westen und Osten an den Bahnenden Mit 20 x 60 m Größe**

Die Start- und Lande**fläche** wird durch den Streifen mit 1286 x 60 m gebildet; die vor Kopf der Start und Landebahn liegenden Teile sind mit 30 m Länge befestigt.

Folgende betriebliche Längen stehen zur Verfügung:

bisher:			**neu:**		
TORA	29/11	700/700 m	**TORA**	**29/11**	**866/1040 m**
TODA	29/11	m	**TODA**	**29/11**	**896/1070 m**
ASDA	29/11	m	**ASDA**	**29/11**	**1256/1256 m**
LDA	29/11	700/700 m	**LDA**	**29/11**	**1040/866 m**

Die Segelflugbetriebsflächen liegen nördlich der Start- und Landebahn (Abmessungen und Ausrichtung sind unverändert).

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Verkehrslandeplatz verkehren dürfen:

Flugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht (MTOW) von 3000 kg, von 3000 bis 5700 kg nur mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR) sowie ein auf dem Verkehrslandeplatz stationiertes Flugzeug der Fa. Dr. A. Oetker KG; flugbetriebliche Auflagen für dieses Flugzeug bleiben vorbehalten.

Drehflügler
Motorsegler
Segelflugzeuge (Windenstart und Schleppstart hinter Luftfahrzeugen)
Luftschiffe und Freiballone (PPR)
Luftsportgeräte (PPR)

7. Zweck des Verkehrslandeplatzes:

a) Gewerblicher und nichtgewerblicher Luftverkehr nach VFR

b) Ausübung des Segelflugsportes

8. Betriebszeiten:

Zwischen 06:00 Uhr und 21:00 Uhr in der gesetzlichen Sommerzeit, in der gesetzlichen Winterzeit zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr, Landungen ganzjährig bis 22:00 Uhr.

9. Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereiches

Die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereiches ist zur Zeit nicht vorgesehen.

NfL I-111/85 und I-214/96 werden hiermit aufgehoben.

Münster, 28.7.2005
59.1-1.1/D 3
Bezirksregierung Münster

i . A . I n n i g

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 225/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Ampfing-Waldkraiburg

Die Betriebszeiten für den Fallschirmsprungbetrieb am Sonderlandeplatz Ampfing wurden teilweise neu verfügt. Die bisherige Flugbetriebsregelung (NfLI-343/02) wurde daher mit neuer Fassung vom 19.07.2005 unter Pkt. 5 entsprechend geändert.

5. Auflagen für den Fallschirmsprungbetrieb

5.1
Steigflüge zum Absetzen von Fallschirmspringern sind bis zum Erreichen von Flugfläche 65 in einem Bereich durchzuführen, dessen Grenze im Osten durch die östliche Grenze des Luftraumes "C" bestimmt ist. Ansonsten sind Steigflüge in alle Richtungen zu streuen und möglichst abseits besiedelter Gebiete durchzuführen.

5.2
Pro Stunde dürfen an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen nicht mehr als 4 Starts und Landungen durchgeführt werden.

5.3
An Sonn- und Feiertagen darf pro Stunde nur einmal aus einer Höhe von 2500 m (8200 ft) oder weniger über Grund abgesetzt werden.

5.4
Es darf jeweils nur 1 Flugzeug als Absetzmaschine zum Einsatz kommen.

5.5
Die Absetzflüge müssen vorher mit der Flugleitung abgesprochen werden. Den Anweisungen des Flugleiters ist Folge zu leisten.

5.6
Zwischen 12.30 Uhr und 13.30 Uhr Ortszeit dürfen an Sonn- und Feiertagen keine Starts zum Absetzen von Fallschirmspringern über dem Sonderlandeplatz Ampfing durchgeführt werden.

5.7
Das Absetzflugzeug muss zur Luftarbeit zugelassen sein und den Anforderungen des erhöhten Lärmschutzes genügen.

5.8
Starts für den Fallschirmsprungbetrieb dürfen nur bis Sonnenuntergang, spätestens bis 20:00Uhr Ortszeit durchgeführt werden.

5.9
Der Betrieb von Luftfahrzeugen am Boden und das Anlassen von Triebwerken ist während des Fallschirmsprungvorganges zulässig, wenn ausschließlich Flächenfallschirme zum Einsatz kommen und sich die Luftfahrzeuge außerhalb des Umkreises von 100 m der Landezone befinden (NfL I-37/00)

NfL I-343/02 wird hiermit geändert.

München, 29.7.2005
Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern

i . A . L e i d l

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 226/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Genehmigung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz (Dachlandeplatz) Köln-Nippes/Sankt-Vinzenz-Hospital

vom 12.10.2004

Gemäß § 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit §§ 49 f Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO), alle in der derzeit geltenden Fassung, erteile ich die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des erhöhten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am St.-Vinzenz-Hospital, Merheimer Straße 221-223 in Köln-Nippes.

1. Status

1. Bezeichnung: **Köln-Nippes/St.-Vinzenz-Hospital**
Hubschrauber - Sonderlandeplatz / Dachlandeplatz zur Nutzung von Hubschraubern im Rettungswesen und Katastrophenschutz, jedoch nicht für den allgemeinen Verkehr. Die Benutzung ist abhängig von der vorherigen Zustimmung des Genehmigungsinhabers bzw. des Platzbetreibers ("Benutzung PPR").

2. Lage ca. 3 km nordnordwestlich des Kölner Doms, ca. 17 km nordwestlich des Flugplatzbezugpunktes des Verkehrsflughafens Köln/Bonn

3. Flugplatzbezugspunkt
50° 58´ 00,31´´ Nord
006° 56´ 44,75´´ Ost
(gem. geodätischem Bezugssystem WGS 84)
Er stellt den Mittelpunkt der FATO dar (Mitte des Lande-H).

4. Höhe des Flugplatzes
Geländehöhe über NN: 67,38 m (221 ft)
Höhe über Grund: 20,38 m (67 ft)

5. Betriebsflächen
- Endanflug- und Startfläche (FATO):
Quadratisch mit einer Seitenlänge von 18,00 m.

- Sicherheitsfläche: Die FATO ist umgeben von einem hindernisfreien Streifen mit einem Radius von 14,00 m um den Mittelpunkt der FATO. Der Sicherheitsstreifen hat somit eine Breite von 5,00 m im Bereich der Hauptanflugrichtung 122° abnehmend bis zu 1,28 m an den Diagonalen der FATO. Insgesamt ergibt sich eine nutzbare Fläche von 28 m im Durchmesser.

- Aufsetz- und Abhebfläche (TLOF):
Die TLOF ist identisch mit der FATO.

6. Neigung, Bodeneffekt
Die Gesamtneigung der FATO und des umgebenden Sicherheitsstreifens überschreitet in keiner Richtung 2%. Die FATO gewährleistet Bodeneffekt.

7. Tragfähigkeit Die Tragfähigkeit ist auf 6 t Höchstabflugmasse (MTOM) festgelegt.

8. Oberfläche Die Oberfläche der FATO besteht aus rauem Beton in grauer Farbe. Sie ist kerosinbeständig, rutschfest und beheizbar.

9. Verfügbare Start- und Landestrecken

Bezeichnung Anflug	Rechtweisende Richtung in °	TODAH m	RTODAH m	LDAH M
12	122	-	-	28
32	323	-	-	28
02	017	-	-	28

Bezeichnung Anflug	Rechtweisende Richtung in °	TODAH m	RTODAH m	LDAH M
30	302	28	28	-
14	143	28	28	-
20	197	28	28	-

10. An- und Abflugflächen
Die Hauptanflugrichtung wird festgelegt auf 122° rechtweisend Nord.
Weitere Anflugrichtungen sind 323° und 017° rechtweisend Nord.
Abflugrichtungen sind entsprechend 302°, 143° und 197°.

Die Abflugsektoren sind entsprechend den Forderungen der ICAO für Flugleistungsklasse 1 mit hindernisfreien Steigwinkeln von 4,5% bis zu einer Höhe von 150 m über dem Landeplatz festgelegt. Daraus ergibt sich eine Länge von 3.330 m. Die An-/ Abflugrouten öffnen sich mit 15% von der FATO mit Sicherheitsstreifen beginnend mit einer Breite von 28 m auf eine max. Breite von 150 m. Kurvenradien berücksichtigen die Forderungen nach einem Radius von min. 270 m. Zur Darstellung der An-/Abflugrouten siehe Anlage 3 und 4.

11. Notlandemöglichkeiten
Auf Grund der hier zum Einsatz kommenden Hubschrauber entfällt die Notwendigkeit des Nachweises von Notlandeflächen.

12. Tageskennzeichnung
Die Endanflug- und Startfläche ist als Krankenhauslandeplatz, gem. ICAO, Anhang 14, Band II, mit rotem Lande-H (H=3,0 m, B=1,8 m, Strichstärke=0,4 m) auf weißem Kreuz (H=9,0 m, B=9,0 M) gekennzeichnet. Die Ausrichtung des Lande-H erfolgt entsprechend der Hauptanflugrichtung 122° rechtweisend Nord.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Die Randzeichnung der TLOF in den Maßen 18 x 18 m ist weiß, Strichstärke 0,30 m. Diese Tageskennzeichnung besteht aus retroreflektierendem Material.
Die Höchstmassenmarkierung von 6 t MTOM ist rot und aus jeder Anflugrichtung erkennbar.

13. Nachtkennzeichnung

- Anflugbefeuerung:
Ein Flugplatzleuchtfeuer (Aerodrome Beacon-ABN), weißes Blitzfeuer, das in alle Richtungen abstrahlt, ist auf dem höchsten Punkt des St.-Vinzenz-Hospitals angebracht. Die Ausrichtung erfolgt derart, dass der Hubschrauberführer einerseits frühzeitig die Lage des Landeplatzes erkennen kann und andererseits von Nahem nicht geblendet wird.
Die Anflugbefeuerung besteht aus drei festen Feuern, welche die Richtung der Mittellinien der Anflugsektoren 12 und 32 kennzeichnen. Die drei festen Feuer (Farbe weiß, rundumstrahlend) haben einen Abstand zueinander von jeweils 4,0 m.

- Landeplatzbefeuerung:
FATO - Randfeuer:
Unterflurfeuer, die rundum grün strahlen im Abstand von jeweils 3 m. Insgesamt 24 Feuer stellen somit die Begrenzung der FATO dar.
Fluter, die die FATO und den umgebenden Streifen schattenfrei ausleuchten. Die Fluter sind mit Blendschutzhauben ausgerüstet und ragen nicht höher als 0,25 m über die Bodenfläche des Landeplatzes hinaus. Sind aus lichttechnischen Gründen höhere Maße erforderlich, sind Sollbruchstellen vorzusehen.
Ausfallsichere Hindernisfeuer bzw. LED-Hindernisfeuer sind auf der südöstlichen und nordwestlichen Ecke des Treppenhauses bzw. Fahrstuhlüberfahrt, dem First des Gebäudeteils VW im Norden und dem First des Gebäudeteils III im Südosten angebracht (Anlage 2).
Der Windrichtungsanzeiger ist beleuchtet und mit einem roten Hindernisfeuer gekennzeichnet.

14. Windrichtungsanzeiger

Der Windrichtungsanzeiger (Windsack), Farbe rot/weiß, ist auf der nordöstlichen Seite des Landeplatzes auf der Fahrstuhlüberfahrt angebracht. Er hat folgende Abmessungen:

Länge	2,4 m
Durchmesser	0,6 m (dickeres Ende)
Durchmesser	0,3 m (dünneres Ende).

15. Brandschutz und Rettungswesen

Brandschutz besteht für Hubschrauber der Kategorie "H1" gem. ICAO, Anhang 14, Band II, Kap. 6.

16. Betriebszeit

Die Betriebszeiten für Flüge nach Sichtflugregeln bei Tag und bei Nacht (VFR und NVFR) werden von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit (MEZ/MESZ) festgelegt. Es besteht keine Betriebspflicht.

17. Flugzeugarten

Der Flugplatz ist zugelassen für:
- mehrmotorige Hubschrauber bis zu 5,7 t maximaler Startmasse (MTOM) die nach Kategorie A (gemäß JAR 27/29) betrieben werden können (§9 der 6. DVO LuftBO)
- Hubschrauber, die in Übereinstimmung mit Flugleistungsklasse 1 betrieben werden, bis zu 6 t MTOM.

18. Zweckgebundenheit

Der Dachlandeplatz ist ein Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz). Zulässig sind Flüge im Rahmen des Katastrophenschutzes, des Rettungsdienstes sowie des Krankentransportes und damit in Zusammenhang stehende Flüge wie Transport von medizinischem Personal und Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten.

Düsseldorf, 12.8.2005
59.1-11.19
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . R o t t e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 227/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Achtundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Einhundertelften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 13 087, am 27. August 2005 verkündete Verordnung vom 8. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 29. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Achtundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Einhundertelften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt)

Vom 8. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertelfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt) vom 27. November 1991 (BAnz. S. 7946, NfL I-245/91), zuletzt geändert durch Verordnung vom 6. April 2004 (BAnz. S. 9369, NfL I-132/04), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird die Liste der Meldepunkte wie folgt gefasst:

"**Meldepunkt**	**Koordinaten**	**Definition**
ABGOT	N 50 59 05 O 010 38 04	
ANIBI	N 51 05 59 O 010 44 45	
BAMKI	N 50 43 05 O 011 01 13	R 209 - 16 DME ERF
BETKO	N 50 59 07 O 010 33 11	R 274 - 26 DME ERF
ERSIL	N 51 03 02 O 010 17 12	R 279 - 36 DME ERF
LASTO	N 51 07 44 O 011 06 38	R 335 - 12 DME ERF R 233 - 22 DME GOT
ORTUV	N 50 50 12 O 010 34 44	
PILAM	N 50 26 06 O 010 42 40	
TABAT	N 50 33 31 O 011 31 53	R 153 - 26 DME ERF
TURAP	N 51 04 55 O 010 58 19	R 307 - 13 DME ERF
SOMIX	N 51 15 19 O 011 01 15	R 335 - 20 DME ERF 012° ERT / 17 DME EFD"

2. § 2 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1164 (148)	1174 (158)	1184 (168)	1194 (178)
Betriebsstufe II	1076 (60)	1092 (76)	1105 (89)	1118 (102)
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Anflug ohne Gleitwegführung	1370 (350)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

b) In Nummer 3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1184 (159)	1194 (169)	1204 (179)	1214 (189)
Betriebsstufe II	1095 (70)	1111 (86)	1124 (99)	1138 (113)
Betriebsstufe IIIa	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 200 m und einer Entscheidungshöhe von mindestens 50ft erlaubt			
Anflug ohne Gleitwegführung	1410 (390)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

3. § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

1. Bei Benutzung der Startbahn 28:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
SOMIX FOUR WHISKEY DEPARTURE **(SOMIX 4W)** Direktflug bis ERT; Linkskurve, auf Kurs 269° ERT bis 3,0 DME EFD; Rechtskurve, auf R 235 GOT bis 30,0 DME GOT; Linkskurve, auf Kurs 012° ERT bis SOMIX (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - ERT [L] - DE286 [R] - DE287 - DE288 [L] - SOMIX	5000		
LASTO FOUR WHISKEY DEPARTURE **(LASTO 4W)** Direktflug bis ERT; Linkskurve, auf Kurs 269° ERT bis 3,0 DME EFD; Rechtskurve, auf Kurs 075° R 233 GOT erfliegen; auf R 233 GOT bis LASTO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] – ERT [L] - DE286 [R] - DE289 - DE290 [L] - LASTO	5000		Kein Zugang zur (U)M852.
TABAT ONE WHISKEY DEPARTURE **(TABAT 1W)** Auf Startbahnkurs über ERT bis 17,0 DME ERF; Rechtskurve, auf R 240 GOT bis 31,0 DME GOT; Rechtskurve, auf R 307 ERF bis ERF (Δ); auf R 153 ERF bis TABAT (Δ) **GPS/FMS RNAV** : [A1500+] – ERT – DE281 [R] – DE284 – DE285 [R] – ERF [A5000+ ; R] - TABAT	5000		
BAMKI FOUR WHISKEY DEPARTURE **(BAMKI 4W)** Auf Startbahnkurs über ERT bis 17,0 DME ERF; Rechtskurve, auf R 240 GOT bis 31,0 DME GOT; Rechtskurve, auf R 307 ERF bis ERF (Δ); auf R 209 ERF bis BAMKI (Δ). **GPS/FMS RNAV** : [A1500+] – ERT – DE281 [R] – DE284 – DE285 [R] – ERF [R] – BAMKI	5000		
PILAM ONE WHISKEY DEPARTURE **(PILAM 1W)** Direktflug bis ERT; Linkskurve, auf Kurs 269° ERT bis 10,2 DME EFD; Linkskurve, auf Kurs 192° bis ORTUV (Δ); Linkskurve, auf Kurs 167° bis PILAM (Δ). 10,2 DME EFD ist in 5000 oder darüber zu überfliegen. Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems ist 20,0 DME ERF in 6600 oder darüber (Mindeststeigrate 620 ft/NM) zu überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - ERT [L] - ABGOT [A5000+; L] - ORTUV [A7000+; L] - PILAM	5000		1. Ab 10,2 DME EFD BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Bei Flügen, die über UZ94 fortgesetzt werden, ist GORKO in FL260 oder darüber zu überfliegen. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist SID BAMKI im Flugplan anzugeben.
ERSIL THREE WHISKEY DEPARTURE **(ERSIL 3W)** Direktflug bis ERT; Linkskurve, auf Kurs 269° ERT bis BETKO; Rechtskurve, auf Kurs 290° bis ERSIL (Δ). Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems ist 20,0 DME ERF in 6600 oder darüber (Mindeststeigrate 620 ft/NM) zu überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - ERT [L] - BETKO [R] - ERSIL	5000		1. Ab BETKO BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist bei ATC eine Ausweichstrecke zu beantragen.
ERSIL TWO NOVEMBER DEPARTURE **(ERSIL 2N)** Auf Startbahnkurs über ERT bis 17,0 DME ERF; Rechtskurve, auf Kurs 096° bis 13,0 DME ERF; Rechtskurve, Flug bis ERT (Δ); auf R 279 ERF bis ERSIL (Δ). 20,0 DME ERF ist in 6600 oder darüber zu überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - ERT - DE281 [R] - DE282 - DE283 [R] - ERT - ERSIL	5000		Diese Strecke ist während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems zu benutzen.

2. Bei Benutzung der Startbahn 10:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
SOMIX TWO ECHO DEPARTURE **(SOMIX 2E)** Auf Kurs 098° bis 3,8 DME ERF; Linkskurve, auf R 335 ERF bis SOMIX (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DE105 [L] - DE106 - SOMIX	5000		
LASTO THREE ECHO DEPARTURE **(LASTO 3E)** Auf Kurs 098° bis 3,8 DME ERF; Linkskurve, auf R 335 ERF bis LASTO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DE105 [L] - DE106 - LASTO	5000		Kein Zugang zur (U)M852.
TABAT ONE ECHO DEPARTURE **(TABAT 1E)** Auf Kurs 098° bis ERF; Rechtskurve, auf R 153 ERF bis TABAT (Δ). 8,0 DME von ERF ist in 5000 oder darüber zu überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - ERF [R] - DE108 [A5000+] - TABAT	5000		
BAMKI FIVE ECHO DEPARTURE **(BAMKI 5E)** Auf Kurs 098° bis 3,2 DME ERF; Rechtskurve, auf R 209 ERF bis BAMKI (Δ). 8,0 DME von ERF ist in 5000 oder darüber zu überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DE103 [R] - DE104 - DE107 [A5000+] - BAMKI	5000		
PILAM ONE ECHO DEPARTURE **(PILAM 1E)** Auf Kurs 098° bis 3,2 DME ERF; Rechtskurve, auf R 209 ERF bis BAMKI (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 214° bis PILAM (Δ). 8,0 DME von ERF ist in 5000 oder darüber zu überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DE103 [R] - DE104 - DE107 [A5000+] – BAMKI [A7000+ ; R] - PILAM	5000		1. Ab BAMKI BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Bei Flügen, die über UZ94 fortgesetzt werden, ist GORKO in FL260 oder darüber zu überfliegen. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist bei ATC eine Ausweichstrecke zu beantragen.
ERSIL THREE ECHO DEPARTURE **(ERSIL 3E)** Auf Kurs 098° bis 6,7 DME ERF oder 3000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 307 ERF bis TURAP (Δ), Linkskurve, auf Kurs 276° bis ANIBI (Δ); Linkskurve, auf Kurs 259° bis ERSIL (Δ). TURAP ist in 3900 oder darüber zu überfliegen. Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems ist ANIBI in 6600 oder darüber zu überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DE101 [A3000+; L] - DE102 - TURAP [A3900+; L] - ANIBI [L] - ERSIL	5000		1. Ab TURAP BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist bei ATC eine Ausweichstrecke zu beantragen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, den 8. August 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 228/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Fünfundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 13 088, am 27. August 2005 verkündete Verordnung vom 4. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 29. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Fünfundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Vom 4. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Fughafen Nürnberg) vom 24. Juni 1993 (BAnz. S. 6501, NfL I-202/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. Mai 2005 (BAnz. S. 8565, NfL I-137/05), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) Der Meldepunkt NORAS wird mit allen Angaben gestrichen.

b) Die folgenden Meldepunkte werden angefügt:

Meldepunkt	Koordinaten	Definition
MILKA	N 49 30 52 O 010 28 27	Peilung 089° zu NB / 24 DME NGD
PETIX	N 49 20 28 O 010 45 17	R 291 - 20 DME ALB

2. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Abflugstrecke WÜRZBURG NINE KILO DEPARTURE (WUR 9K) durch die folgende Strecke ersetzt:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
MILKA ONE KILO DEPARTURE **(MILKA 1K)** Direktflug bis NB (4,9 DME NGD); Linkskurve, auf Kurs 269° NB bis MILKA (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - NB [L] - MILKA	FL 70	Von 18,0 DME NGD bis MILKA: 5000	Nicht verfügar für Flüge, die über HAB G5 geplant sind. Für diese Flüge ist BAMAS 1K – L604 via SULUS im Flugplan anzugeben.

b) In Nummer 2 wird die Abflugstrecke WÜRZBURG THREE MIKE DEPARTURE (WUR 3M) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
MILKA ONE MIKE DEPARTURE **(MILKA 1M)** Auf Kurs 097° in Richtung RTB; bei 5,0 DME NGD Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 11,4 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 29,8 DME DKB; Rechtskurve, auf R 291 ALB bis PETIX (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 312° bis MILKA (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1500+] - DN108 [R] - DN109 [R] - DN110 [R] – PETIX [R] - MILKA	FL 70	Von PETIX bis MILKA: 5000	1. Nicht verfügar für Flüge, die über HAB G5 geplant sind. Für diese Flüge ist BAMAS1M – L604 via SULUS im Flugplan anzugeben. 2. Ab PETIX BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, den 4. August 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 229/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Neunten Verordnung zur Änderung der Hundertfünfundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 12 873, am 25. August 2005 verkündete Verordnung vom 4. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 25. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Neunte Verordnung zur Änderung der Hundertfünfundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz)

Vom 4. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertfünfundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz) vom 6. September 1995 (BAnz. S. 10 722, NfL I-257/95), zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. Januar 2005 (BAnz. S. 2458, NfL I-56/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 werden die Meldepunkte ABVIG, GOLAT und SULED wie folgt gefasst:

"Meldepunkt ABVIG	R 168 - 35 DME MAG
51 24 52 N 11 58 10 O	R 264 - 19 DME LEG
Meldepunkt GOLAT	R 094 - 27 DME ERF
50 54 44 N 11 56 17 O	R 152 - 29 DME GOT
	R 211 - 37 DME LEG
Meldepunkt SULED	R 113 - 26 DME GOT
51 09 43 N 12 13 48 O	R 207 - 19 DME LEG"

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt gefasst:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
GOLAT FIVE TANGO ARRIVAL (GOLAT 5T) Δ GOLAT				
	076	23	5000	
Δ Altenburg NDB				
NERID TWO TANGO ARRIVAL (NERID 2T) Δ NERID				
	205	28	4000	
Δ Altenburg NDB				
SULED TWO TANGO ARRIVAL (SULED 2T) Δ SULED				
	131	15	4000	
Δ Altenburg NDB				

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

"(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Altenburg NDB werden, durch Anflugkurse zu der Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn: von 065° - 275°: 2600
von 275° - 065°: 4100"

c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	772 (167)	783 (178)	793 (188)	804 (199)
Anflug ohne Gleitwegführung	1070 (470)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle."

bb) In Nummer 3 Tabelle der Hindernisfreihöhen wird die Angabe "1140 (500)" durch die Angabe "1140 (510)" ersetzt.

3. § 3 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

1. Bei Benutzung der Startbahn 22:

Streckenführung	Nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
ABVIG FIVE HOTEL DEPARTURE (ABVIG 5H) Auf Kurs 218° ABU bis 6,3 DME AGD; Rechtskurve, auf R 133 GOT bis 26,7 DME GOT; Rechtskurve, auf R 168 MAG bis ABVIG (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A1100+] – AC221 [R] – AC222 – AC223 [R] – ABVIG	5000	von 45,0 DME MAG bis ABVIG: 5000	Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht benutzbar.
EKPEK SIX HOTEL DEPARTURE (EKPEK 6H) Auf Kurs 218° ABU bis 6,3 DME AGD; Rechtskurve, Flug bis ABU (Δ); auf Kurs 091° ABU / R 271 HDO bis EKPEK (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A1100+] – AC221 [R] – AC224 – ABU [R] – EKPEK	5000		Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht benutzbar.
GOLAT FIVE HOTEL DEPARTURE (GOLAT 5H) Auf Kurs 218° ABU bis 6,3 DME AGD; Rechtskurve, auf R 094 ERF bis GOLAT (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A1100+] – AC225 [R] – GOLAT	5000		Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht benutzbar.

b) In Nummer 2 wird die Abflugstrecke GOLAT THREE NOVEMBER DEPARTURE (GOLAT 3N) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	Nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
GOLAT FOUR NOVEMBER DEPARTURE (GOLAT 4N) Auf Kurs 038° ABU bis 7,6 DME AGD; Linkskurve, Flug bis ABU (Δ); auf Kurs 256° ABU bis GOLAT (Δ). **GPS/FMS RNAV:** ABU [A1100+] - AC041 [L] - AC045 - ABU [R] - GOLAT	5000		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, den 4. August 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 230/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zehnten Verordnung zur Änderung der Hundertzweiundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Plauen)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 13 088, am 27. August 2005 verkündete Verordnung vom 4. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 29. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zehnte Verordnung zur Änderung der Hundertzweiundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Plauen)

Vom 4. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertzweiundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Plauen) vom 29. Dezember 1995 (BAnz. 1996 S. 494, NfL I-40/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 697, NfL I-282/04), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

"(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Hof-Plauen sind die in den §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Diese Verfahren gelten nur während der Zeit der Wirksamkeit der Kontrollzone Hof. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen "FL") sind in Fuß über NN angegeben. Die Angabe der Koordinaten erfolgt im geodätischen Bezugssystem WGS 84. Soweit tschechisches Hoheitsgebiet betroffen ist, gelten die Verfahren nachrichtlich."

b) In Absatz 3 werden die Meldepunkte KULOK und TABAT wie folgt gefasst:

"Meldepunkt KULOK	R 269 - 30 DME OKG
50 04 22 N 11 37 50 O	R 356 - 5 DME BAY
Meldepunkt TABAT	R 153 - 26 DME ERF
50 33 31 N 11 31 53 O	Peilung 150° zu HOF / 20 DME HOD"

2. In § 2 Abs. 1 wird die Einflugstrecke TABAT ONE ALPHA ARRIVAL (TABAT 1A) durch die folgende Strecke ersetzt:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
TABAT TWO ALPHA ARRIVAL (TABAT2A) Δ TABAT 14 DME HOD Δ Hof NDB				
	150	7	6000	
		12	5000	

3. § 3 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 09:

Hinweis 1: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.
Hinweis 2: Achtung: Hindernisse im Abflugbereich (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A).

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
TABAT THREE ROMEO DEPARTURE (TABAT 3R) Auf Startbahnkurs bis zum Durchfliegen von 2800; Rechtskurve, Flug bis HOF; auf Kurs 330° HOF bis TABAT (Δ). 14,0 DME HOD in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: QM010 [A2800+; R] - QM014 – HOF [R] - TABAT	FL 70		
PEROX THREE ROMEO DEPARTURE (PEROX 3R) Auf Startbahnkurs bis zum Durchfliegen von 2800; Rechtskurve, Flug bis HOF; auf Kurs 281° HOF bis 8,0 DME HOD; Linkskurve, Flug bis HOF; auf Kurs 076° HOF bis PEROX (Δ). 10,0 DME HOD in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: QM010 [A2800+; R] - QM014 - HOF [L] - QM015 [L] - QM016 - HOF [R] - PEROX	FL 70		
ABERU THREE ROMEO DEPARTURE (ABERU 3R) Auf Startbahnkurs bis zum Durchfliegen von 2800; Rechtskurve, R 034 BAY erfliegen; auf R 034 BAY bis 10,0 DME BAY; Linkskurve, auf R 269 OKG bis ABERU (Δ). 10,0 DME BAY in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: QM010 [A2800+; R] - QM011 - QM012 [A6000+; L] - QM013 - ABERU	FL 70		
TIPAM TWO ROMEO DEPARTURE (TIPAM 2R) Auf Startbahnkurs bis zum Durchfliegen von 2800; Rechtskurve, R 034 BAY erfliegen; auf R 034 BAY bis 10,0 DME BAY; Linkskurve, auf R 269 OKG bis ABERU (Δ); auf Kurs 149° bis TIPAM (Δ). 10,0 DME BAY in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: QM010 [A2800+; R] - QM011 - QM012 [A6000+; L] - QM013 - ABERU [R] - TIPAM	FL 70		Ab ABERU BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
KULOK THREE ROMEO DEPARTURE (KULOK 3R) Auf Startbahnkurs bis zum Durchfliegen von 2800; Rechtskurve, Flug bis HOF; auf Kurs 200° HOF bis KULOK (Δ). **GPS/FMS RNAV**: QM010 [A2800+; R] - QM014 - HOF [L] - KULOK	4000		
LASGA THREE ROMEO DEPARTURE (LASGA 3R) Auf Startbahnkurs bis zum Durchfliegen von 2800; Rechtskurve, Flug bis HOF; auf Kurs 281° HOF bis LASGA (Δ). 11,0 DME HOD in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: QM010 [A2800+; R] - QM014 - HOF [L] - LASGA	FL 70		

2. Bei Benutzung der Startbahn 27:

Hinweis 1: Mindeststeiggradient 6,8 % (415 ft/NM) bis 2400.
Hinweis 2: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.
Hinweis 3: Achtung: Hindernisse im Abflugbereich (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A).

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
TABAT THREE QUEBEC DEPARTURE (TABAT 3Q) Auf Startbahnkurs bis 2,7 DME HOD; Rechtskurve, auf Kurs 330° HOF bis TABAT (Δ). 14,0 DME HOD in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: HOF [A2400+; R] - TABAT	FL 70		
PEROX TWO QUEBEC DEPARTURE (PEROX 2Q) Direktflug bis HOF; auf Kurs 281° HOF bis 8,0 DME HOD; Linkskurve, Flug bis HOF; auf Kurs 076° HOF bis PEROX (Δ). 10,0 DME HOD in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: HOF [A2400+; R] - QM015 [L] - QM016 - HOF [R] - PEROX	FL 70		
ABERU THREE QUEBEC DEPARTURE (ABERU 3Q) Auf Startbahnkurs bis 2,1 DME HOD; Linkskurve, auf Kurs 174° HOF bis 11,0 DME HOD; Linkskurve, auf R 269 OKG bis ABERU (Δ). 11,0 DME HOD in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: HOF [A2400+; L] - QM020 [A6000+; L] - ABERU	FL 70		
TIPAM TWO QUEBEC DEPARTURE (TIPAM 2Q) Auf Startbahnkurs bis 2,1 DME HOD; Linkskurve, auf Kurs 174° HOF bis 11,0 DME HOD; Linkskurve, auf R 269 OKG bis ABERU (Δ); auf Kurs 149° bis TIPAM (Δ). 11,0 DME HOD in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: HOF [A2400+; L] - QM020 [A6000+; L] - ABERU [R] - TIPAM	FL 70		Ab ABERU BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
KULOK THREE QUEBEC DEPARTURE (KULOK 3Q) Auf Startbahnkurs bis 2,7 DME HOD; Linkskurve, auf Kurs 200° HOF bis KULOK (Δ). **GPS/FMS RNAV**: HOF [A2400+; L] - KULOK	4000		
LASGA TWO QUEBEC DEPARTURE (LASGA 2Q) Direktflug bis HOF; auf Kurs 281° HOF bis LASGA (Δ). 11,0 DME HOD in 6000 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: HOF [A2400+; R] - LASGA	FL 70		

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, den 4. August 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 231/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dreizehnten Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 12 971, am 26. August 2005 verkündete Verordnung vom 8. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 26. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Vom 8. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 13. November 2002 (BAnz. S. 25 489, NfL I-367/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 26. Juli 2005 (BAnz. S. 11 809 , NfL I-215/05), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) Der Meldepunkt OKAVO wird mit allen Angaben gestrichen.

b) Die folgenden Meldepunkte werden eingefügt:

"Meldepunkt	Koordinaten	Definition
AKONI	49 44 48 N 09 11 15 O	R 130 - 28 DME FFM
GIBSA	49 40 06 N 09 40 03 O	R 119 - 46 DME FFM
LAMPU	49 20 24 N 09 40 05 O	
RATIM	49 41 35 N 09 31 00 O	R 121 - 40 DME FFM"

2. In § 4 Abs. 1 Nr. 3 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
25 R / 25 L	ARPEG 2F, BIBOS 5F, TOBAK 2F, WRB 3F, ARPEG 2G, BIBOS 5G, TOBAK 2G, WRB 2G, ARPEG 2J, TOBAK 2J, WRB 4J, ARPEG 2N, BIBOS 5N, TOBAK 2N, WRB 6N, TAU 1Q	120,150*)
	ANEKI 5F, DKB 2F, NEKOM 1F, RATIM 1F, NOMBO 2F, ROTEN 2F, SOBRA 1F, SULUS 2F, ANEKI 5G, DKB 3G, NEKOM 1G, RATIM 1G, NOMBO 3G, ROTEN 1G, SOBRA 1G, SULUS 3G, SOBRA 1N, SOBRA 1P, KIR 4Q, KNG 1Q, RID 1Q	136,125*)
07 R / 07 L	ARPEG 1E, BIBOS 5E, HAB 1E, SULUS 1E, TOBAK 1E, WRB 6E, ARPEG 1D, BIBOS 5D, HAB 6D, SULUS 2D, TOBAK 1D, WRB 9D, HAB 1C, MTR 1C	120,150*)
	ANEKI 7E, DKB 3E, NEKOM 1E, RATIM 1E, NOMBO 3E, SOBRA 1E, ANEKI 5D, DKB 5D, NEKOM 1D, RATIM 1D, NOMBO 4D, SOBRA 1D, KIR 4C, KNG 2C, RID 2C	136,125*)
18	ARPEG 2S, BIBOS 5S, TOBAK 2S, WRB 5S, BIBOS 5L	120,150*)
	DKB 4S, RATIM 1S, NOMBO 3S, ROTEN 3S, SOBRA 1S, SULUS 3S, ANEKI 3L, DKB 2L, NEKOM 1L, NOMBO 3L, ROTEN 1L, SOBRA 1L, SOBRA 1U, SULUS 4L, ULKIG 2U, ARPEG 1T, BIBOS 6T, TOBAK 2T, WRB 7T, KIR 4Z, KNG 2Z, RID 2Z	136,125*)

*) Die Abflugfrequenz kann von der veröffentlichten Frequenz abweichen. Die jeweilige Frequenz wird über ATIS bekannt gegeben.

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

3. § 4 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abflugstrecken SULUS ONE FOXTROT DEPARTURE (SULUS 1F), ROTEN ONE FOXTROT DEPARTURE (ROTEN 1F), DINKELSBÜHL ONE FOXTROT DEPARTURE (DKB 1F) und NOMBO ONE FOXTROT DEPARTURE (NOMBO 1F) werden durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
SULUS TWO FOXTROT DEPARTURE (SULUS 2F) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (Δ) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG über AKONI (Δ) bis GIBSA (Δ); Linkskurve, auf R 254 WUR bis WUR (Δ); Linkskurve, auf Kurs 054° bis SULUS (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] – AKONI - GIBSA [L] - WUR [L] - SULUS	5000	Von KNG bis SULUS: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab WUR BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nicht für Flüge nach EDDN.
ROTEN TWO FOXTROT DEPARTURE (ROTEN 2F) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (Δ) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis ROTEN (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] - AKONI [R] - ROTEN	5000	Von KNG bis ROTEN: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Nur für Flüge, die im Bereich EDDN enden.
DINKELSBÜHL TWO FOXTROT DEPARTURE (DKB 2F) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (Δ) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis DKB (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] - AKONI [R] - DKB	5000	Von KNG bis DKB: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Nur für Flüge, die innerhalb EDMM enden.
NOMBO TWO FOXTROT DEPARTURE (NOMBO 2F) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (Δ) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM von FFM bis HAREM (Δ), Rechtskurve, auf Kurs 148° bis LAMPU (Δ); Linkskurve, auf Kurs 134° bis NOMBO (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] – AKONI [R] - HAREM [R] - LAMPU [L] - NOMBO	5000	Von KNG bis NOMBO: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab HAREM BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhallb EDMM enden. 4. Nicht für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb. Für diese Flüge ist SID RATIM im Flugplan anzugeben.

bb) Die folgende Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
RATIM ONE FOXTROT DEPARTURE (RATIM 1F) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (Δ) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG über AKONI (Δ) bis RATIM (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] – AKONI – RATIM	5000	Von KNG bis RATIM: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Nur für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb (beantragte Flugfläche maximal FL230) anstelle von SID NOMBO. 3. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhallb EDMM enden.

b) Nummer 1.2 wird wie folgt geändert:

aa) DieAbflugstrecken SULUS TWO GOLF DEPARTURE (SULUS 2G), ROTEN NINE GOLF DEPARTURE (ROTEN 9G), DINKELSBÜHL TWO GOLF DEPARTURE (DKB 2G) und NOMBO TWO GOLF DEPARTURE (NOMBO 2G) werden durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
SULUS THREE GOLF DEPARTURE (SULUS 3G) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (Δ) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG über AKONI (Δ) bis GIBSA (Δ); Linkskurve, auf R 254 WUR bis WUR (Δ); Linkskurve, auf Kurs 054° bis SULUS (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] – AKONI - GIBSA [L] - WUR [L] - SULUS	5000	von KNG bis SULUS: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab WUR BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nicht für Flüge nach EDDN.
ROTEN ONE GOLF DEPARTURE (ROTEN 1G) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (Δ) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis ROTEN (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] - AKONI [R] - ROTEN	5000	von KNG bis ROTEN: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Nur für Flüge, die im Bereich EDDN enden.
DINKELSBÜHL THREE GOLF DEPARTURE (DKB 3G) Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (Δ) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis DKB (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] - AKONI [R] - DKB	5000	von KNG bis DKB: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Nur für Flüge, die innerhalb EDMM enden.

NOMBO THREE GOLF DEPARTURE **(NOMBO 3G)** Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (∆) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (∆); Rechtskurve, auf R 130 FFM von FFM bis HAREM (∆), Rechtskurve, auf Kurs 148° bis LAMPU (∆); Linkskurve, auf Kurs 134° bis NOMBO (∆). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] – AKONI [R] - HAREM [R] - LAMPU [L] - NOMBO	5000	von KNG bis NOMBO: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab HAREM BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhallb EDMM enden. 4. Nicht für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb. Für diese Flüge ist SID RATIM im Flugplan anzugeben.

bb) Die folgende Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
RATIM ONE GOLF DEPARTURE **(RATIM 1G)** Auf Startbahnkurs bis 4,5 DME FFM / 1,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, in Richtung RID bis 12,0 DME RID; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (∆) (max. 220kt IAS, bis Kurs 118° erflogen ist); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG über AKONI (∆) bis RATIM (∆). R 201 FFM in 2500 oder darüber kreuzen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF134 (25R) [L] / DF135 (25L) [L] - DF141 (25R) / DF142 (25L) - DF143 [L] - DF137 [K220-] - DF159 [A2500+] - KNG [L] – AKONI – RATIM	5000	Von KNG bis RATIM: 5000	1. Steiggradient 5,2% (315 ft/NM) bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur; kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Nur für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb (beantragte Flughöhe maximal FL230) anstelle von SID NOMBO. 3. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhallb EDMM enden.

4. § 4 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:

aa) DieAbflugstrecken DINKELSBÜHL TWO ECHO DEPARTURE (DKB 2G) und NOMBO TWO ECHO DEPARTURE (NOMBO 2G) werden durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
DINKELSBÜHL THREE ECHO DEPARTURE **(DKB 3E)** Auf Startbahnkurs bis 800; über FR bis 3,0 DME FFM östlich FFM / 6,0 DME FRD; Rechtskurve mit max. 220 kt IAS bis R 193 MTR erflogen ist, auf R 193 MTR bis 10,8 DME FFM; Linkskurve, auf Kurs 106° bis KNG (∆); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (∆); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis DKB (∆). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF152 [R] - DF150 [K220-; L] - DF153 [L] - KNG [L] - AKONI [R] - DKB	4000	von KNG bis DKB: 5000	Nur für Flüge, die innerhalb EDMM enden.
NOMBO THREE ECHO DEPARTURE **(NOMBO 3E)** Auf Startbahnkurs bis 800; über FR bis 3,0 DME FFM östlich FFM / 6,0 DME FRD; Rechtskurve mit max. 220 kt IAS bis R 193 MTR erflogen ist, auf R 193 MTR bis 10,8 DME FFM; Linkskurve, auf Kurs 106° bis KNG (∆); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (∆); Rechtskurve, auf R 130 FFM von FFM bis HAREM (∆), Rechtskurve, auf Kurs 148° bis LAMPU (∆); Linkskurve, auf Kurs 134° bis NOMBO (∆). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF152 [R] - DF150 [K220-; L] - DF153 [L] - KNG [L] – AKONI [R] - HAREM [R] - LAMPU [L] - NOMBO	4000	von KNG bis NOMBO: 5000	1. Ab HAREM BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhallb EDMM enden. 3. Nicht für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb. Für diese Flüge ist SID RATIM im Flugplan anzugeben.

bb) Die folgende Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
RATIM ONE ECHO DEPARTURE (RATIM 1E) Auf Startbahnkurs bis 800; über FR bis 3,0 DME FFM östlich FFM / 6,0 DME FRD; Rechtskurve mit max. 220 kt IAS bis R 193 MTR erflogen ist, auf R 193 MTR bis 10,8 DME FFM; Linkskurve, auf Kurs 106° bis KNG (Δ); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG über AKONI (Δ) bis RATIM (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF152 [R] - DF150 [K220-; L] - DF153 [L] - KNG [L] - AKONI - RATIM	4000	von KNG bis RATIM: 5000	1. Nur für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb (beantragte Flughöhe maximal FL230) anstelle von SID NOMBO. 2. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhallb EDMM enden.

b) Nummer 2.2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abflugstrecken DINKELSBÜHL FOUR DELTA DEPARTURE (DKB 4D) und NOMBO THREE DELTA DEPARTURE (NOMBO 3D) werden durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
DINKELSBÜHL FIVE DELTA DEPARTURE (DKB 5D) Auf Startbahnkurs bis 800; über FR bis 3,0 DME FFM östlich FFM / 6,0 DME FRD; Rechtskurve mit max. 220 kt IAS bis R 193 MTR erflogen ist, auf R 193 MTR bis 10,8 DME FFM; Linkskurve, auf Kurs 106° bis KNG (Δ); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis DKB (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF152 [R] - DF150 [K220-; L] - DF153 [L] - KNG [L] - AKONI [R] - DKB	4000	von KNG bis DKB: 5000	Nur für Flüge, die innerhalb EDMM enden.
NOMBO FOUR DELTA DEPARTURE (NOMBO 4D) Auf Startbahnkurs bis 800; über FR bis 3,0 DME FFM östlich FFM / 6,0 DME FRD; Rechtskurve mit max. 220 kt IAS bis R 193 MTR erflogen ist, auf R 193 MTR bis 10,8 DME FFM; Linkskurve, auf Kurs 106° bis KNG (Δ); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM von FFM bis HAREM (Δ), Rechtskurve, auf Kurs 148° bis LAMPU (Δ); Linkskurve, auf Kurs 134° bis NOMBO (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF152 [R] - DF150 [K220-; L] - DF153 [L] - KNG [L] – AKONI [R] - HAREM [R] - LAMPU [L] - NOMBO	4000	von KNG bis NOMBO: 5000	1. Ab HAREM BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhallb EDMM enden. 3. Nicht für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb. Für diese Flüge ist SID RATIM im Flugplan anzugeben.

bb) Die folgende Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
RATIM ONE DELTA DEPARTURE (RATIM 1D) Auf Startbahnkurs bis 800; über FR bis 3,0 DME FFM östlich FFM / 6,0 DME FRD; Rechtskurve mit max. 220 kt IAS bis R 193 MTR erflogen ist, auf R 193 MTR bis 10,8 DME FFM; Linkskurve, auf Kurs 106° bis KNG (Δ); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG über AKONI (Δ) bis RATIM (Δ). **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF152 [R] - DF150 [K220-; L] - DF153 [L] - KNG [L] - AKONI - RATIM	4000	von KNG bis RATIM: 5000	1. Nur für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb (beantragte Flughöhe maximal FL230) anstelle von SID NOMBO. 2. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhallb EDMM enden.

5. § 4 Abs. 2 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3.1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Abflugstrecken SULUS TWO SIERRA DEPARTURE (SULUS 2S), ROTEN TWO SIERRA DEPARTURE (ROTEN 2S), DINKELSBÜHL THREE SIERRA DEPARTURE (DKB 3S) und NOMBO TWO SIERRA DEPARTURE (NOMBO 2S) werden durch die folgenden Strecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
SULUS THREE SIERRA DEPARTURE (SULUS 3S) Auf Startbahnkurs bis 800 oder 12,0 DME RID, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (∆); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG über AKONI (∆) bis GIBSA (∆); Linkskurve, auf R 254 WUR bis WUR (∆); Linkskurve, auf Kurs 054° bis SULUS (∆). R 201 FFM in 2500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV:** [A800+] - DF158 [L] - DF159 [A2500+] - KNG [L] – AKONI - GIBSA [L] - WUR [L] - SULUS	4000	von KNG bis SULUS: 5000	1. Steiggradient 9,3% / 570 ft/NM bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Streckenführung SULUS 4L zu rechnen. 2. Ab WUR BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nicht für Flüge nach EDDN.
ROTEN THREE SIERRA DEPARTURE (ROTEN 3S) Auf Startbahnkurs bis 800 oder 12,0 DME RID, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (∆); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (∆); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis ROTEN (∆). R 201 FFM in 2500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV:** [A800+] - DF158 [L] - DF159 [A2500+] - KNG [L] - AKONI [R] - ROTEN	4000	von KNG bis ROTEN: 5000	1. Steiggradient 9,3% / 570 ft/NM bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Streckenführung ROTEN 1L zu rechnen. 2. Nur für Flüge, die im Bereich EDDN enden.
DINKELSBÜHL FOUR SIERRA DEPARTURE (DKB 4S) Auf Startbahnkurs bis 800 oder 12,0 DME RID, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (∆); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (∆); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis DKB (∆). R 201 FFM in 2500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF158 [L] - DF159 [A2500+] - KNG [L] - AKONI [R] - DKB	4000	von KNG bis DKB: 5000	1. Steiggradient 9,3% / 570 ft/NM bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Streckenführung DKB 2L zu rechnen. 2. Nur für Flüge, die innerhalb EDMM enden.
NOMBO THREE SIERRA DEPARTURE (NOMBO 3S) Auf Startbahnkurs bis 800 oder 12,0 DME RID, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (∆); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (∆); Rechtskurve, auf R 130 FFM von FFM bis HAREM (∆), Rechtskurve, auf Kurs 148° bis LAMPU (∆); Linkskurve, auf Kurs 134° bis NOMBO (∆). R 201 FFM in 2500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV:** [A800+] - DF158 [L] - DF159 [A2500+] - KNG [L] – AKONI [R] - HAREM [R] - LAMPU [L] - NOMBO	4000	von KNG bis NOMBO: 5000	1. Steiggradient 9,3% / 570 ft/NM bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Streckenführung NOMBO 3L zu rechnen. 2. Ab HAREM BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhalb EDMM enden. 4. Nicht für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb. Für diese Flüge ist SID RATIM im Flugplan anzugeben.

bb) Die folgende Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
RATIM ONE SIERRA DEPARTURE (RATIM 1S) Auf Startbahnkurs bis 800 oder 12,0 DME RID, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 118° bis KNG (∆); Linkskurve, auf Kurs 103° KNG über AKONI (∆) bis RATIM (∆). R 201 FFM in 2500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - DF158 [L] - DF159 [A2500+] - KNG [L] – AKONI – RATIM	4000	von KNG bis RATIM: 5000	1. Steiggradient 9,3% / 570 ft/NM bis zum Passieren von 2500 aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Zuweisung einer anderen Strecke durch ATC zu rechnen. 2. Nur für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb (beantragte Flughöhe maximal FL230) anstelle von SID NOMBO. 3. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhallb EDMM enden.

b) In Nummer 3.2 werden die Abflugstrecken SULUS THREE LIMA DEPARTURE (SULUS 3L), ROTEN NINE LIMA DEPARTURE (ROTEN 9L), DINKELSBÜHL ONE LIMA DEPARTURE (DKB 1L) und NOMBO TWO LIMA DEPARTURE (NOMBO 2L) durch die folgenden Strecken ersetzt

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
SULUS FOUR LIMA DEPARTURE (SULUS 4L) Auf Startbahnkurs bis 800; auf R 357 RID bis 3,0 DME RID; Linkskurve mit max. 220 kt IAS bis R 092 RID erflogen ist, auf R 092 RID bis KNG (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 103° KNG über AKONI (Δ) bis GIBSA (Δ); Linkskurve, auf R 254 WUR bis WUR (Δ); Linkskurve, auf Kurs 054° bis SULUS (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV:** [A800+] - RID [K220-; L] - KNG [R] - AKONI - GIBSA [L] - WUR [L] - SULUS	4000	von KNG bis SULUS: 5000	Ab WUR BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
ROTEN ONE LIMA DEPARTURE (ROTEN 1L) Auf Startbahnkurs bis 800; auf R 357 RID bis 3,0 DME RID; Linkskurve mit max. 220 kt IAS bis R 092 RID erflogen ist, auf R 092 RID bis KNG (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis ROTEN (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV:** [A800+] - RID [K220-; L] - KNG [R] - AKONI [R] - ROTEN	4000	von KNG bis ROTEN: 5000	Nur für Flüge, die im Bereich EDDN enden.
DINKELSBÜHL TWO LIMA DEPARTURE (DKB 2L) Auf Startbahnkurs bis 800; auf R 357 RID bis 3,0 DME RID; Linkskurve mit max. 220 kt IAS bis R 092 RID erflogen ist, auf R 092 RID bis KNG (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM / R 310 DKB bis DKB (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV**: [A800+] - RID [K220-; L] - KNG [R] - AKONI [R] - DKB	4000	von KNG bis DKB: 5000	Nur für Flüge, die innerhalb EDMM enden.
NOMBO THREE LIMA DEPARTURE (NOMBO 3L) Auf Startbahnkurs bis 800; auf R 357 RID bis 3,0 DME RID; Linkskurve mit max. 220 kt IAS bis R 092 RID erflogen ist, auf R 092 RID bis KNG (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 103° KNG bis AKONI (Δ); Rechtskurve, auf R 130 FFM von FFM bis HAREM (Δ), Rechtskurve, auf Kurs 148° bis LAMPU (Δ); Linkskurve, auf Kurs 134° bis NOMBO (Δ). R 201 FFM in 2500 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS-RNAV:** [A800+] - RID [K220-; L] - KNG [R] - AKONI [R] - HAREM [R] - LAMPU [L] - NOMBO	4000	von KNG bis NOMBO: 5000	1. Ab HAREM BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Nicht für Flüge, die im Bereich EDDN oder innerhalb EDMM enden. 3. Nicht für Luftfahrzeuge mit Propellerantrieb. Für diese Flüge ist RATIM1S im Flugplan anzugeben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, den 8. August 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 232/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dritten Verordnung zur Änderung der Zweihundert-einundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 13 202, am 31. August 2005 verkündete Verordnung vom 11. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 1. September 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Dritte Verordnung zur Änderung der Zweihunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Vom 11. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland) vom 4. April 2005 (BAnz. S. 5921, NfL I-98/05), zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. Juni 2005 (BAnz. S. 10 141, NfL I-196/05), wird wie folgt geändert:

§ 4 wird wie folgt geändert:

a) In der RNAV-Strecke L 173 Spalte 6 wird in der Anmerkung 3 die Angabe "MUN" durch die Angabe "MAH" ersetzt.

b) In der RNAV-Strecke P 605 wird in Spalte 1 vor dem Streckenpunkt MEGAR (FIR BDRY) die Angabe "Gedser VOR (GES) N 54 37 03 O 011 55 57" und in Spalte 3 die Angabe "13,4" gestrichen.

c) In der RNAV-Strecke UL 867 wird in Spalte 5 unter Flugrichtung "gerade" für den Streckenabschnitt von Subi VOR/DME (SUI) nach RADEL ein Pfeil eingefügt.

d) In der RNAV-Strecke UM 150 Spalte 6 wird die Anmerkung 3 wie folgt gefasst:

"3. Zwischen PITES und KRH:

CDR1: jedes Wochenende Freitag 1700 (1600*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC;
CDR2: während der übrigen Zeit;
Ausweichstrecke über SPI-UL607.
*) während der gesetzlichen Sommerzeit"

e) In der RNAV-Strecke UN 851 wird in Spalte 1 vor dem Meldepunkt MAKEL (UIR BDRY) die Angabe "Gedser VOR (GES) N 54 37 03 O 011 55 57" und in Spalte 3 die Angabe "11,1" gestrichen.

f) In der RNAV-Strecke UP 605 wird in Spalte 1 vor dem Streckenpunkt MEGAR (UIR BDRY) die Angabe "Gedser VOR (GES) N 54 37 03 O 011 55 57" und in Spalte 3 die Angabe "13,4" gestrichen.

g) In der RNAV-Strecke UZ 111 Spalte 6 wird die Anmerkung 3 wie folgt gefasst:

"3. Zwischen PITES und OBIGA:

CDR1 FL250 - FL660: jedes Wochenende Freitag 1700 (1600*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC;
CDR2: während der übrigen Zeit;
Ausweichstrecke LIMGO-UN858.
*) während der gesetzlichen Sommerzeit"

h) In der RNAV-Strecke UZ 210 Spalte 6 wird die Anmerkung 2 wie folgt gefasst:

"2. Zwischen KRH und NOSPA:

CDR1 FL250 - FL660: jedes Wochenende Freitag 1700 (1600*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC, jede Nacht Montag - Donnerstag 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC;
CDR2: während der übrigen Zeit;
Ausweichstrecke in östliche Richtung PELIX-UL607, in westliche Richtung TGO-UL608-LIRSU.
*) während der gesetzlichen Sommerzeit

i) In der RNAV-Strecke UZ 706 wird in Spalte 1 nach dem Streckenpunkt KOKOR (UIR BDRY) die Angabe "Gedser VOR (GES) N 54 37 03 O 011 55 57" und in Spalte 3 die Angabe "12,6" gestrichen.

j) In der RNAV-Strecke UZ 711 wird in Spalte 1 vor dem Meldepunkt BAMOR (UIR BDRY) die Angabe

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

"Gedser VOR (GES) N 54 37 03 O 011 55 57" und in Spalte 3 die Angabe "10,8" gestrichen.

k) In der RNAV-Strecke UZ 738 Spalte 6 wird die Anmerkung 2 gestrichen und die Anmerkung 3 in Anmerkung 2 umbenannt.

l) In der RNAV-Strecke Z 717 wird zwischen den Meldepunkten RAKIT und Leine DVOR/DME (DLE) die Angabe "Für Flüge zwischen DLE und RAKIT ist DLE-B29-B293-L619-L87-RAKIT im Flugplan anzugeben." durch die Angabe "Zwischen DLE und RAKIT ist die Strecke nicht verfügbar; Ausweichstrecke DLE-L179-B293-L619-Z871-RAKIT." ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. September 2005 in Kraft, ausgenommen Artikel 1 Buchstabe a, c, k und l, der am Tage nach der Verkündung in Kraft tritt.

Langen, 11. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 233/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 15. September 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Verfahrensregelung für die Beantragung von Ausnahmegenehmigungen für das Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 146 (Berlin)

vom 02.09.2005

Hiermit gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die von der Senatsverwaltung für Inneres des Landes Berlin und dem Bundesministerium des Inneren im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen festgelegte Verfahrensregelung für die Beantragung von Ausnahmegenehmigungen für das Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 146 (Berlin) nachrichtlich bekannt.

Langen, 02. September 2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i . V . G e b a u e r i . V . M e v e n k a m p

Verfahrensregelung für die Beantragung von Ausnahmegenehmigungen für das Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 146 (Berlin)

Für die Beantragung von Ausnahmegenehmigungen für das Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 146 (Berlin), festgelegt mit Bekanntmachung vom 29. Juli 2005 (NfL I-202/05), gilt das nachfolgend beschriebene Verfahren:

1. Voraussetzungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen

Ausnahmegenehmigungen werden nur für gewerbliche Unternehmen erteilt, die

- eine Genehmigung nach § 20 LuftVG durch das Luftfahrt-Bundesamt oder eine Landesluftfahrtbehörde besitzen,

- einen Luftsicherheitsplan aufgestellt haben, der durch das Luftfahrt-Bundesamt genehmigt worden ist und die erforderlichen Maßnahmen für die Eigensicherung sowie für Flüge in das Flugbeschränkungsgebiet behördliche Luftsicherheitskontrollen entsprechend § 5 Luftsicherheitsgesetz, einschließlich Durchsuchung der Luftfahrzeugbesatzung, vorgibt und

- nur fliegerisches Personal einsetzen, das sich erfolgreich einer Zuverlässigkeitsüberprüfung unterzogen hat.

Unter die Eigensicherungsmaßnahmen fallen auch die Bewachung des Luftfahrzeugs und dessen Innenraumkontrolle bzw. -durchsuchung.

Derzeit werden Flüge in das Flugbeschränkungsgebiet nur mit Abflügen von Flugplätzen zugelassen, auf denen die Flugplatzgesellschaft im Rahmen des vom LBA genehmigten Luftsicherheitsplanes Personen-, Gepäck- und Flugzeugkontrollen durchführen, wie z.B. Berlin-Tempelhof oder Berlin-Schönefeld.

2. Flüge, für die Ausnahmegenehmigungen in Frage kommen und Auflagen

a) Rundflüge dürfen nur auf der von der DFS vorgegebenen Flugstrecke (Bestandteil der Genehmigung) unter Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhe von mindestens 2000 Fuß über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 m durchgeführt werden. An-/Abflüge zum/vom Flughafen Tempelhof haben in jedem Fall die veröffentlichten An-/Abflugstrecken einzuhalten, die aus dem Flugbeschränkungsgebiet auf kürzestem Weg herausführen, d. h. eine Abkürzung zwischen der genehmigten Flugstrecke und dem Flughafen Tempelhof ist nicht zulässig.

b) Verkehrsbeobachtungsflügen wird die Streckenführung nach Verkehrslage und Luftverkehrslage zugewiesen. Das Regierungsviertel (1,8 km Radius um den Reichstag) darf nicht überflogen werden.

c) Rettungsflüge sind, wenn es der Einsatz zulässt, um den o. a. 1,8 km-Kreis herum zu führen.

d) Sonstigen Sonderflügen (Vermessungsflüge, Arbeitsflüge zum Transport sperriger Teile, Fotoflüge usw.) wird die Streckenführung nach Auftragslage zugewiesen. Der Einflug in den o. a. 1,8 km-Kreis wird nur gestattet, wenn der Auftrag dies zwingend erfordert und rechtfertigt.

e) Sog. VIP-Flüge sind nicht zulässig.

f) Flüge mit UL-Flugzeugen, Freiballonen sowie Werbeflüge werden nicht zugelassen

Für Flüge ist so rechtzeitig ein Flugplan aufzugeben, dass er 2 Stunden vor dem Einflug in das Flugbeschränkungsgebiet bei der zuständigen Flugsicherungsstelle vorliegt.
Die Flüge haben den SSR-Transponder mit Höhencodierung (Mode C) zur Radarerfassung zu schalten und ihre Genehmigungsnummer der zuständigen Flugverkehrskontrolle mitzuteilen.

3. Antragsverfahren

a) Die Anträge sind schriftlich an die DFS in Berlin zu richten:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Tower-Niederlassung Berlin
Flughafen Berlin-Schönefeld
12527 Berlin
Tel: 030 63496 101
Fax: 030 63496 120
E-mail: tower-berlin@dfs.de

b) Anträge sind mit konkreten Angaben für den Einzelfall zu stellen. In Fällen wie bei Rundflügen oder Verkehrsbeobachtungsflügen, die sich mit einer gewissen Häufigkeit in einem begrenzten Zeitraum wiederholen, wird die Genehmigung für einen befristeten Zeitraum erteilt.

c) Derzeit ist eine Antragsfrist von 8 Arbeitstagen erforderlich.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

wird von der DFS eingetragen **Antrags-Nr.**: .....

Antrag

zur Erteilung der Erlaubnis des Einfluges in die ED-R146
nach § 11 (2) LuftVO

An die
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Tower-Niederlassung Berlin
Flughafen Berlin-Schönefeld

12527 Berlin

Telefax: 030 – 63 49 61 20

Antragsteller:
Name:_____
Anschrift:_____
_____
_____
Telefon:_____
Telefax:_____

Angaben zum Vorhaben:

Zweck des Fluges	
Luftfahrzeugtyp	
Kennzeichen	
Name des verantwortlichen Piloten	
Datum des Fluges	
Häufigkeit	
Flugstrecke durch die ED-R 146 (bitte Kartendarstellung oder Beschreibung anhand von Straßen etc. beifügen) Rundflügen wird die Flugstrecke zugewiesen!	
Zusätzliche Informationen	
Rufnummer für kurzfristige Rückfragen	

Datum:	**Unterschrift des Antragstellers:**

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 234/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 29. September 2005

Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen München

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-234/05 **Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen München**
gültig ab 01. Oktober 2005

1 Lande- und Startentgelte / Lärmorientierte Grundentgelte

1.1 Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen München ist ein Lande- bzw. Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
Dies gilt auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges.

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM).

Zusätzlich ist bei Landung ein lärmorientiertes Grundentgelt zu entrichten.

1.2 Die MTOM (Maximum Take-Off Mass) ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual Section for Weight Limitations.
Bis zur Vorlage dieser Unterlage wird die höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattung erfolgt nicht.

Eine Reduzierung dieser MTOM in den Zulassungsunterlagen findet bei der Entgeltberechnung nur ab Beginn der Flugplanperiode Berücksichtigung, zu der die Änderung wenigstens vier Monate zuvor mit der Vorlage der geänderten Unterlagen angekündigt wurde. Jede Erhöhung der in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

1.3 Das Lande- und Startentgelt beträgt pauschal (Landung und Start zusammengefasst) bei Motorluftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse

bis 5.700 kg

bis 2.000 kg mit Lärmzeugnis und mit Zulassung nach ICAO-Annex 16 Chapter 6 oder 10, wobei die Lärmgrenzwerte um mindestens 8 dB(A) unterschritten werden müssen	**€ 73,50**
von 2.000 kg bis 5.700 kg mit Lärmzeugnis und Zulassung nach ICAO-Annex 16, Chapter 6, wobei der Lärmgrenzwert von 80 dB(A) um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden muss	**€ 73,50**
von 2.000 kg bis 5.700 kg mit Lärmzeugnis und Zulassung nach ICAO-Annex 16, Chapter 10, wobei der Lärmgrenzwert von 88 dB(A) um mindestens 3 dB(A) unterschritten werden muss	**€ 73,50**
bis 5.700 kg mit Lärmzeugnis	**€ 100,00**
bis 5.700 kg ohne Lärmzeugnis	**€ 140,00**

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Lärmzeugnisses durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

1.4 Das Lande- und Startentgelt beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM)

über 5.700 kg

bei Flügen im innerdeutschen und internationalen Verkehr

in Bonusliste enthalten *	ab 06.00 Uhr und vor 22.00 Uhr Ortszeit	**€ 2,19**
	ab 22.00 Uhr und vor 06.00 Uhr Ortszeit	**€ 2,50**
nicht in Bonusliste enthalten *	ab 06.00 Uhr und vor 22.00 Uhr Ortszeit	**€ 3,50**
	ab 22.00 Uhr und vor 06.00 Uhr Ortszeit	**€ 4,38**

je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse und
pro Bewegung (je Landung und je Start).

Die genannten Entgeltsätze je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse für Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind, erhöhen sich bei Strahlturbinen-Luftfahrzeugen

mit Zulassung nach ICAO Annex 16,

die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 (nicht aber von Chapter 3)** entsprechen
bei Landungen und Starts in der Zeit

ab 06.00 Uhr und vor 22.00 Uhr Ortszeit	um 155 %
ab 22.00 Uhr und vor 06.00 Uhr Ortszeit	um 175 %

ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 um 430 %

* *In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:*

Airbus A300 (alle Versionen)
Airbus A310 (alle Versionen)
Airbus A319 (alle Versionen)
Airbus A320 (alle Versionen)
Airbus A321 (alle Versionen)
Airbus A330 (alle Versionen)
Airbus A340 (alle Versionen)
Bae 146/AVRO RJ (alle Versionen)
Boeing B712
Boeing B727-100 / TAY (re-engined = R721)
Boeing B733 bis B738
Boeing B744
Boeing B757 (alle Versionen)
Boeing B767 (alle Versionen)
Boeing B777 (alle Versionen)
CRJ (alle Versionen)
Dash 8 D
Fokker 70
Fokker 100
Gulfstream IV
McDonnell DC8-70
McDonnell DC10-30
McDonnell MD11 (alle Versionen)
McDonnell MD90
Tupolev 204

Die Typen A318/100 und Boeing B739 werden wie Flugzeuge der Bonusliste behandelt.

** *Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 bzw. 2, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 3 bzw. 2 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.*
Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

1.5 Die Berechnung des lärmorientierten Grundentgeltes erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.
Die Zuordnung von Fluggeräten in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen. Hier nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis ausreichende Meßergebnisse für den Flughafen München vorliegen.

1.5.1 Zuordnung von nach ICAO Annex **16/3** zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen, Propellerflugzeugen und Hubschraubern

Lärmklasse	Grenzwert dB(A)	Flugzeugtyp						€
1	< 68,9	AT44	B350	BE30	C750	CL60	DH8A	**56,00**
		DH8B	E120	E135	H25C	JS31	LJ60	
		MU30	SB20					
2	69,0 - 71,5	AT43	AT45	B190	B712	BE40	C550	**60,00**
		C56X	CRJ1	CRJ2	D328	DH8C	E145	
		FA10	GLF5	J328	LJ31	LJ35	LJ45	
		LJ55	S601	SF34	SH36	SW4		
3	71,6 - 73,9	A748	ASTR	AT72	ATP	B461	B462	**110,00**
		B463	C560	C650	CRJ7	DH8D	F27	
		F2TH	F50	F70	F900	GLEX	GLF4	
		H25B	RJ1H	RJ70	RJ85			
4	74,0 - 75,9	A319100	A320100	A320200	F100	FA20	FA50	**148,00**
		MD90	SW3	T204100				
5	76,0 - 77,7	A321100	A321200	B733	B735	B736	B737	**168,00**
		B737BBJ	B737W	B738	B738W	B752		
6	77,8 - 79,1	B734	B753	GLF3	L188	R721	YK40	**176,00**
7	79,2 - 81,0	A306	A30B	A310200	A310300	A332	A333	**196,00**
		A342	B721	B732(3)	B762	B772	MD87	
8	81,1 - 82,9	A343	A346	B701	B763	C130	C9	**252,00**
		DC1030	LJ24(3)	MD80	L101			
9	83,0 - 85,9	AN12	AN24	B744	B74S	DC93	F28	**292,00**
		H25A	MD11	T134	T154(3)	YK42		
10	86,0 - 90,9	A124	B722(3)	B742	B743	BA11500	IL86	**340,00**
11	> 91,0	DC85	DC862	IL76				**450,00**

1.5.2 Zuordnung von nach ICAO Annex **16/2** zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen und solchen ohne Lärmzeugnis (Militär)

Lärmklasse	Grenzwert dB(A)	Flugzeugtyp						€
1	< 68,9							**56,00**
2	69,0 - 71,5	FA10	LJ35	S601				**60,00**
3	71,6 - 73,9	H25B						**110,00**
4	74,0 - 75,9	FA20						**148,00**
5	76,0 - 77,7	C160						**168,00**
6	77,8 - 79,1	GLF3	YK40					**176,00**
7	79,2 - 81,0	B721						**196,00**
8	81,1 - 82,9	B701	B732	C9				**252,00**
9	83,0 - 85,9	B722	B74S	F28	H25A	LJ24	T134	**292,00**
		T154						
10	86,0 - 90,9	A124	B742	BA11500	IL86			**340,00**
11	> 91,0	DC85	IL76					**450,00**

2 Passagierentgelte

2.1 Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt und zum lärmorientierten Grundentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemisst.

2.2 Das Passagierentgelt beträgt im

innerdeutschen Verkehr	für Zusteiger	**€ 11,52**
	für Transfer- und Transitfluggäste	**€ 9,04**
europäischen Verkehr (EU)	für Zusteiger	**€ 12,20**
	für Transfer- und Transitfluggäste	**€ 9,57**
internationalen Verkehr (Non-EU)	für Zusteiger	**€ 14,06**
	für Transfer- und Transitfluggäste	**€ 11,02**

je Fluggast.

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

2.3 Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in München unterbrechen und am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen als sie angekommen sind. Abflugsort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transitfluggäste sind Passagiere, die bei Zwischenlandung in München mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen mit dem sie angekommen sind.

Die Ermittlung der Anzahl Transit- und Transferpassagiere erfolgt gemäß örtlich abgestimmtem Verfahren auf Basis der landenden Passagiere.

3 Variable Frachtentgelte

3.1 Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt und zum lärmorientierten Grundentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr mit ausschließlicher Fracht- / Postladung bei Landung und / oder Start ein variables Frachtentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei Landung / Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Verkehrseinheiten bemißt.

3.2 Eine Verkehrseinheit entspricht 100 kg Fracht oder Post je bei Landung und Start.

3.3 Das variable Frachtentgelt beträgt für jede angefangene Verkehrseinheit **€ 0,30**

4 Abstellentgelte

4.1 Für jede Abstellung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen München ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

4.2 Für eine Abstellung von insgesamt höchstens vier Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben. Bei der Ermittlung der entgeltpflichtigen Abstellzeit bleibt die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr außer Ansatz.

4.3 Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen.

4.4 Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangene 24 Stunden und jede angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse **€ 2,40**

Es beträgt **mindestens** 9,60 € je angefangene 24 Stunden.

5 Sicherheitsentgelte

5.1 Zusätzlich zu den Lande- und Startentgelten, einschließlich der lärmorientierten Grundentgelte, und/oder den Passagier- und variablen Frachtentgelten sind Sicherheitsentgelte zu entrichten.

Die Sicherheitsentgelte dienen zur Refinanzierung von Versicherungszusatzprämien für Kriegs- und Terrorrisiko. Die Sicherheitsentgelte werden seit dem 01. Februar 2004 erhoben und nun mit aktuell gültiger Entgeltordnung ab 01. Juli 2005, aufgrund der gestiegenen Sicherheitskosten durch die neue EU Verordnung und den damit verbundenen Beschäftigtenkontrollen, angepasst.

5.2 Die Sicherheitsentgelte betragen nun ab 01. Juli 2005 bei

Passagierflügen	**0,67 € pro Passagier** (Passagiere ist die Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste)
Fracht-/Postflügen	**0,19 € pro Verkehrseinheit** (1 Verkehrseinheit entspricht 100 kg Fracht oder Post je bei Landung und bei Start)

6 Allgemeine Bedingungen

6.1 Schuldner der Lande- und Startentgelte, der lärmorientierten Grundentgelte, Passagier-, variablen Fracht- und Abstellentgelte, sowie der Sicherheitsentgelte sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird

b) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing)

c) die Luftfahrzeughalter

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

6.2 Die Entgelte zuzüglich der etwa anfallenden Umsatzsteuer sind jeweils vor dem Start bar in Euro zu entrichten, wenn nicht ausdrücklich eine andere Zahlungsweise vereinbart worden ist.

Ist eine andere Zahlungsweise vereinbart, so stellt die FMG dem Auftraggeber dreimal monatlich, jeweils für die Abrechnungszeiträume vom 01. bis 10., 11. bis 20. und vom 21. bis zum letzten Tag des laufenden Monats eine Rechnung. Den regelmäßigen Leistungsumfang überschreitende Leistungen werden einmal monatlich gesondert in Rechnung gestellt. Die Rechnungen sind innerhalb von zehn Tagen nach Rechnungsdatum kosten- und spesenfrei in Euro auf eines der Konten der FMG zu begleichen.

Eine derartige Vereinbarung setzt grundsätzlich voraus, dass der FMG eine Sicherheitsleistung in Form einer Depotzahlung oder einer auf erstes Anfordern zu erfüllenden Bürgschaft eines Kreditinstituts mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland in der von der FMG festgesetzten Höhe zur Verfügung gestellt wird.

Die Aufrechnung mit Gegenforderungen ist ausgeschlossen, es sei denn, dass diese unstreitig oder rechtskräftig festgestellt sind.

6.3 Die Lande- und Startentgelte, lärmorientierten Grundentgelte, Passagier-, variablen Fracht- und Abstellentgelte, sowie Sicherheitsentgelte sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes.
Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

6.4 Bei Notlandung wegen technischer Störung am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande- und Startentgelte, lärmorientierte Grundentgelte, Passagier-, variable Frachtentgelte, Abstell- und Sicherheitsentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

6.5 Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post

a) Zu melden sind bei Landung bzw. Start an Bord befindliche

- Passagiere

Ausgenommen sind die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung sowie Kinder bis zu zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz.
Die gemeldete Anzahl muss die Last-Minute Passagiere (LMC) beinhalten.

- Fracht und Post

Zur Fracht und Post zählen alle Sendungen die befördert werden, unabhängig davon, ob Teile der Ladung im Auftrag einer anderen Luftverkehrsgesellschaft (Joint-Venture-Operation) oder für Zwecke der Luftverkehrsgesellschaft selbst (Dienst- und Servicefracht/-post) transportiert werden. Die Massen der Ladehilfsmittel (ULD), wie z. B. Container, Paletten, Iglus, Netze u. a. zählen nicht zur Fracht- bzw. Postmasse.
Die Mengen sind in Kilogramm (kg) zu melden.

b) Der amtliche Flugbericht ist Bestandteil der Flugbetriebsmeldung am Flughafen München. Neben den gesetzlich geforderten Informationen, die ausschließlich an das Statistische Bundesamt übermittelt werden, enthält die Flugbetriebsmeldung weitere Angaben. Dazu gehören Transferpassagiere, Sitzplatzanzahl nach Klassen, Passagierstruktur, Passagiere nach Klassen und Anzahl der Gepäckstücke.

Für die Erstellung der Flugbetriebsmeldung ist ein vom Flughafen München eingesetztes System zu verwenden. Die Flugbetriebsmeldungen sind als Datei per Datenleitung der Flughafen München GmbH zu übermitteln. Diese Datei ist im Datensatzaufbau von der Flughafen München GmbH und vom Statistischen Bundesamt vorgegeben. Sie muss sämtliche Tatbestände der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichtes enthalten. Nur in Ausnahmefällen wird die Papierform akzeptiert.

Die Bereitstellung und Weitergabe der für die Aufbereitung der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichts erforderlichen Inbound- und Outbound Messages an die Flughafen München GmbH muss von der Luftverkehrsgesellschaft gewährleistet werden. Generell handelt es sich um Messages wie z. B. Load Data Message (LDM), Passenger Transfer Message (PTM), Movement (MVT), Inbound Connection List (ICL), Container Paletten Message (CPM), Statistical Load Summary (SLS) und andere. In den Messages für die Umsteiger müssen Streckenherkunfts- und Streckenzielflughäfen mit dazugehörigen Flugnummern enthalten sein. Personenbezogene Informationen werden dabei nicht an die Flughafen München GmbH weitergegeben.

Die Datenspeicherung aller relevanten Daten erfolgt bei der Flughafen München GmbH.

Die Flugbetriebsmeldung ist spätestens am Tage nach der Landung bzw. dem Start an die Flughafen München GmbH zu übermitteln. Falls die Meldung nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Flughafenentgelte die maximal möglichen Beladem engen zugrunde gelegt.

Die Erhebung und Weitergabe der Daten des amtlichen Flugberichts an das Statistische Bundesamt ist durch das Gesetz über die Luftverkehrsstatistik geregelt.

Bei Reklamation von Rechnungen ist zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung die Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheet u. a.) notwendig. Die Flughafen München GmbH behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen im Zusammenhang stehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt 3 Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlingsagenten bzw. mit der Verkehrsabrechnung der Flughafen München GmbH in Verbindung.

Zur gemeinsamen Erstellung der Flugbetriebsmeldung für den Flughafen sowie des Flugberichts für die amtliche Statistik wird am Flughafen München das EDV-System FLIRT zur elektronischen Datenerfassung und -übermittlung eingesetzt. Das Programm wird den auf dem Flughafen München tätigen Luftverkehrsgesellschaften oder Handlingsagenten von der Flughafen München GmbH zur Verfügung gestellt.

Die NfL I - 227/04 und NfL I - 168/05 werden mit Wirkung vom 01.10.2005 aufgehoben.
München, den 30. August 2005
8426-VII/7e-22323
Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Dr. O t t

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 235/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 29. September 2005

Änderung der Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Stuttgart

gültig ab 01. September 2005

I. Entgeltregelung

Das Innenministerium Baden-Württemberg genehmigt gem. § 43 Abs. 1 der LuftVZO mit Wirkung ab

01.09.2005

folgende Änderungen der Entgeltordnung des Verkehrsflughafens Stuttgart in der seit 01.05.2005 (NfL I -116/05) geltenden Fassung:

1. Ziff. 1.3.3 Passagierbezogene Entgelte erhält folgende Fassung:

Das **Passagierentgelt** beträgt im

		gültig ab 01.09.2005
innerdeutschen Verkehr	für Aussteiger	**3,75 EUR**
	für Zusteiger inkl. Transitfluggäste	**3,75 EUR**
europäischen Verkehr (EU) (inkl. Island, Norwegen, Liechtenstein und Schweiz)	für Aussteiger	**4,39 EUR**
	für Zusteiger inkl. Transitfluggäste	**4,39 EUR**
internationalen Verkehr	für Aussteiger	**4,54 EUR**
	für Zusteiger inkl. Transitfluggäste	**4,54 EUR**

je Fluggast.

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im Anhang 1.

2. Der Anhang 1 zu Nr. 1.3.3 wird wie folgt geändert:

Anhang 1

Länderliste

Inland	**Europa (EU) inkl. Island, Norwegen, Liechtenstein und Schweiz (ohne Deutschland)**	**Restliches Ausland (International)**
Deutschland	Belgien	Alle anderen
	Dänemark	
	Estland	
	Finnland	
	Frankreich	
	Griechenland	
	Großbritannien	
	Irland	
	Italien	
	Lettland	
	Litauen	
	Luxemburg	
	Malta	
	Niederlande	
	Österreich	
	Polen	
	Portugal	
	Schweden	
	Slowakei	
	Slowenien	
	Spanien	
	Tschechien	
	Ungarn	
	Zypern	

II. Inkrafttreten

Die Änderung der Entgeltordnung tritt am 1. September 2005 in Kraft

NfL I-116/05 wird hiermit geändert.

Stuttgart, 8.9.2005
Innenministerium Baden Württemberg

i . A . L i e s c h e

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 236/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 13. Oktober 2005

Änderung der Genehmigung und Gestattung der Betriebsfreigabe des Sonderlandeplatzes Zerbst EDUZ

Mit Bescheid des Landesverwaltungsamtes vom 31.01.2005 ist die unter dem 31. August 2000 in Gestalt der berichtigten Form vom 21. Dezember 2000 erteilte Genehmigung des Luftsportvereins Zerbst e.V., Breite 38, 39261 Zerbst zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes auf dem ehemaligen Militärflugplatz Zerbst gem. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG geändert worden. Die Änderung der Genehmigung wird gem. § 52 Abs. 3 LuftVZO mit den nachstehenden Angaben bekannt gemacht:

I. Beschreibung des Flugplatzgeländes:

1. Lage:
Gemarkung Pulspforde, Flur 2, Flurstück 4/0 und Gemarkung Straguth, Flur 3, Flurstücke 15,26,32/0; 1,8 NM nordöstlich der Stadt Zerbst

2. Klassifizierung:
Fugplatzbezugscode 1 A gemäß den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb

3. Richtung und Länge der Start- und Landebahnen

3.1. Befestigte Start- und Landebahn:

Richtung:	070/250 rw
Länge:	360 m
Breite:	30 m
Belag:	Beton

3.2. Unbefestigte Start- und Landebahn:

Richtung:	070/250 rw
Länge:	460 m
Breite:	50 m
Belag:	Gras

4. Bezugspunkt:
Geographische Lage nach WGS 84: 52° 00,05' N / 12° 08,95' O
Höhe: 266 ft (81m) MSL

II. Arten von Luftfahrzeugen, die den Flugplatz benutzen dürfen:

a) Flugzeuge bis 2000 kg höchstzulässige Abflugmasse einschließlich AN 2
b) Hubschrauber
c) Motorsegler
d) Segelflugzeuge. Luftfahrzeugschleppstart
e) Ultraleichtflugzeuge
f) Hängegleiter
g) Luftschiffe
h) Bemannte Ballone
i) Flugmodelle.

Die Flugplatzkarte wurde entsprechend angepasst.

Im Übrigen gelten die Bestimmungen der dem Luftsportverein Zerbst e.V. mit Datum vom 31. August 2000 in der berichtigten Form vom 21. Dezember 2000 erteilten Genehmigung fort.

NfL I-299/00 wird hiermit geändert.

Aufgrund der am 26.05.05 durchgeführten Abnahmeprüfung gem. § 53 Abs. 1 LuftVZO wird die Betriebsfreigabe gestattet.

Halle, 14.9.05
Az: 307.5.5.30311/11-05/23
Landesverwaltungsamt
Referat Verkehrswesen

i . A . S t a n e k

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 237/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 13. Oktober 2005

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 14. September 2005

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl I S. 580), der zuletzt geändert wurde durch Art. 445 Nr. 5 Buchst, a der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl I S, 2785), werden in den Fluginformationsgebieten Berlin, Bremen und Frankfurt folgende Gebiete mit Flugbeschränkungen vorübergehend festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1.1 Gebiet 1 (Berlin/Bremen FIR)
53 20 00 N 010 21 00 E - 53 13 00 N 011 04 00 E -
53 01 18 N 011 32 48 E - 52 52 06 N 011 23 06 E -
53 04 00 N 010 54 30 E - 53 09 30 N 010 21 00 E -
53 20 00 N 010 21 00 E

1.2 Gebiet 2 (Frankfurt FIR)
49 04 48 N 008 15 24 E - 49 02 36 N 008 19 18 E -
48 58 00 N 008 13 54 E -
entlang der deutsch/französischen Grenze bis
48 58 54 N 008 08 12 E - 49 04 48 N 008 15 24 E

1.3 Vertikale Begrenzungen

Grund bis 3000 Fuß über NN.

1.4 Daten und Zeiten

Vom 14. November 2005 bis zum 27. November 2005, jeweils H24

2. Art der Flugbeschränkungen

In den unter Nummer 1 beschriebenen Gebieten sind Flüge nach Sichtflugregeln untersagt. Flüge der Polizei, der Bundeswehr sowie des Such- und Rettungsdienstes sind von den Beschränkungen ausgenommen.
Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann zivilen Flügen nach Sichtflugregeln während der Aktivierungszeiten der Beschränkungsgebiete Durchflugfreigaben erteilen, Anfragen können über Sprechfunk beim jeweiligen Fluginformationsdienst gestellt werden.

3. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt,

Bonn, 14.9.2005
LS16/60.05.04/297 DFS 05
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

i . A . N i t s c h k e

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 238/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 13. Oktober 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf

Inhaltsverzeichnis Seite

1. Lande-, Start- und Passagierentgelte 1

   1.1. Landeentgelte und Startentgelte 2

   1.2. Passagierentgelte 4

   1.3. Sicherheitsentgelte 5

2. Abstellentgelte 6

3. Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften am Lärmschutzprogramm 6

4. Allgemeines 7

5. Inkrafttreten 7

1. Lande-, Start- und Passagierentgelte

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Düsseldorf ist an den Flughafenunternehmer ein Lande- und Startentgelt und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten.

Schuldner dieser Entgelte sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),

c) der Luftfahrzeughalter,

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.1. Landeentgelte und Startentgelte

a) Die Landeentgelte und Startentgelte sind separate Entgelte, die für das Starten und Landen erhoben werden. Das Landeentgelt und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW). Das MTOW ist durch das Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations – nachzuweisen. Bis zur Vorlage dieser Unterlage wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Die Start- und Landeentgelte betragen ab dem 01.06.2005:

Propellerflugzeuge und Hubschrauber				
Höchstabfluggewicht		mit Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL, die folgenden Bedingungen entsprechen *):		**ohne** Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL
		ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 3; Kap. 5; Kap. 6 (-4dB (A)**); Kap. 8 Kap. 10 (-3 bis -8 db (A)***) Kap. 11 **oder LSL:** Kap. III; Kap. V; Kap. VI.2.4; Kap. VIII; Kap. X.2.4; Kap. XI	**ICAO Anhang 16, Bd. I:** Kap. 2 Kap. 6 **oder LSL:** Kap. VI.2.3 Kap. X.2.3	
		EUR je Bewegung		
bis 1.200 kg	EUR	9,70	19,40	58,20
1.200 - 2.000 kg	EUR	17,00	34,00	85,00
2.000 - 5.700 kg	EUR	31,65	158,25	189,90
über 5.700 kg		**Grundentgelt je Bewegung zuzüglich gewichtsabhängigem Landeentgelt oder Startentgelt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts ****)**		
Grundentgelt	EUR	122,00	599,00	1.235,00
EUR je 1.000 kg (über 10.000 kg)****	EUR	1,05	44,00	81,00

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 2, 3, 5, 6, 8, 10 und 11 oder den LSL, Kapitel III, V, VI, VIII, X und XI, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Massgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16 oder LSL" berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) Die Grenzwerte des ICAO Anhang 16, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB (A) unterschritten werden.

***) Der Abschlag erfolgt entsprechend dem gewichtsabhängigen Unterschied des Lärmgrenzwertes zwischen LSL, Kap. X.2.3 und LSL, Kap. X.2.4

****) Das gewichtsabhängige Lande- und Startentgelt von Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht über 10.000 kg bis 37.000 kg wird unabhängig von dem tatsächlichen Gewicht auf Basis eines MTOW von 37.000 kg berechnet.

Strahlflugzeuge

Höchstabfluggewicht		mit Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL, die folgenden Bedingungen entsprechen *):				**ohne** Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL	
		ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 3 **oder LSL:** Kap. III		**ICAO Anhang 16, Bd. I:** Kap. 2 **oder LSL:** Kap. II			
		EUR je Bewegung					
2.000 - 5.700 kg	EUR	31,65		158,25		189,90	
über 5.700 kg		**Grundentgelt je Bewegung zuzüglich gewichtsabhängigem Landeentgelt oder Startentgelt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts ***)**					
		in Bonusliste **) enthalten	nicht in Bonusliste enthalten	Tagesverkehr 6.00 h bis 21.59 h	Nachtverkehr 22.00 h bis 5.59 h	Tagesverkehr 6.00 h bis 21.59 h	Nachtverkehr 22.00 h bis 5.59 h
Grundentgelt	EUR	122,00	152,00	599,00		1.235,00	
EUR je 1.000 kg (über 10.000 kg)***	EUR	1,05	8,00	44,00	66,00	81,00	122,00

*) Strahlflugzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 2 und 3 oder den LSL, Kapitel II und III, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Massgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt für ein Flugzeug zur Eingruppierung in die Kategorie "Kapitel 3" bzw. "Kapitel III" kein dementsprechender Nachweis, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "Kapitel 2" bzw. Kapitel II" berechnet. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16 oder LSL" berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

Airbus A300 (a.V.)	Boeing B727-100 (3xTay)	Grumman Gulfstream IV
Airbus A310 (a.V.)	Boeing B737-300 bis 800	Lockheed Tristar L1011 (a.V.)
Airbus A319 (a.V.)	Boeing B747-400	McDonnel Douglas DC8-70
Airbus A320 (a.V.)	Boeing B757 (a.V.)	McDonnel Douglas DC10 (a.V.)
Airbus A321 (a.V.)	Boeing B767 (a.V.)	McDonnel Douglas MD90 / 95
Airbus A330 (a.V.)	Boeing B777 (a.V.)	McDonnel Douglas MD11 (a.V.)
Airbus A340 (a.V.)	Fokker 70	
Bae 146 / AVRO RJ-Serie	Fokker 100	
(a.V.) = alle Versionen		

***) Das gewichtsabhängige Lande- und Startentgelt von Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht über 10.000 kg bis 37.000 kg wird unabhängig von dem tatsächlichen Gewicht auf Basis eines MTOW von 37.000 kg berechnet.

b) Die in Abs. a) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis	3.000 kg	um	40 %
bzw. über	3.000 kg	um	55 %.

Das zu entrichtende Grundentgelt für Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchststartgewicht über 5.700 kg bleibt von der Ermäßigung unberührt. Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens EUR 12,00.

Schulflüge im Sinne dieses Absatzes sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheines oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge im Sinne dieses Absatzes sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheines sein. Der Einweisende muß sich an Bord des benutzten Flugzeuges befinden.

1.2. Passagierentgelte

Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst.

a) Ab 01.10.2005 bis zum 31.12.2005 beträgt das Passagierentgelt je Fluggast, sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz

- innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt	EUR 10,50
- außerhalb der Bundesrepublik und innerhalb der EU erfolgt	EUR 12,05
- außerhalb der EU erfolgt	EUR 12,17
- für nachgewiesene Transfer- und Transitfluggäste zu allen Flugzielen	EUR 9,26

b) Ab dem 01.01.2006 beträgt das Passagierentgelt je Fluggast, sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrtzeuges auf einem Flugplatz

- innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt	EUR 10,18
- außerhalb der Bundesrepublik und innerhalb der EU erfolgt	EUR 11,67
- außerhalb der EU erfolgt	EUR 11,77
- für nachgewiesene Transfer- und Transitfluggäste zu allen Flugzielen	EUR 8,94

c) Gemäß Ziffer 5.2 der Entgeltrahmenvereinbarung zu einer flughafenentgeltbezogenen Lösung zu den „Gestattungsentgelten" mit Ausnahme der Tankdienste, wird rückwirkend für den Zeitraum 01.01.2005 bis 30.09.2005 ein Aufschlag auf die unter Ziffer a) genannten Passagierentgelte in Höhe von € 0,53 erhoben.

Dieser Aufschlag von € 0,53 verringert sich ab 01.01.2006 auf € 0,51 und ist in den unter Ziffer b) bezifferten Passagierentgelten enthalten.

d) Als Ausgleich zum Wegfall der Umsatzabgaben auf Tankdienste rückwirkend zum 01.01.2005, wird ein Aufschlag auf die unter den Ziffern a) und b) genannten Passagierentgelte in Höhe von € 0,15 rückwirkend zum 01.06.2005 erhoben.

e) Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und noch am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen, als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

f) In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen. Fluggäste sind auch Mitarbeiter - mit Ausnahme der diensthabenden Crew - der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

g) Für den Bereich des GAT wird ein Passagierentgelt durch den Flughafenunternehmer nicht geltend gemacht, soweit er das GAT durch einen Beauftragten betreiben lässt und diesem das Recht überträgt, in eigenem Namen und auf eigene Rechnung für die Nutzung des GAT eine angemessene Service-Charge zu erheben.

1.3. Sicherheitsentgelte

Zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz ist im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst. Das Sicherheitsentgelt beträgt je Fluggast

a) ab 01.06.2005 bis zum 31.12.2005	EUR 0,38
b) ab 01.01.2006	EUR 0,44

2. Abstellentgelte

Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

a) Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

b) Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts **EUR 2,00**

Das Abstellentgelt beträgt mindestens EUR 10,00 je angefangene 24 Stunden.

c) Für die Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

d) Für den Bereich des GAT wird ein Abstellentgelt durch den Flughafenunternehmer nicht geltend gemacht, soweit er das Vorfeld im Bereich des GAT einem Beauftragten verpachtet und diesem das Recht überträgt, in eigenem Namen und auf eigene Rechnung für die Nutzung des GAT-Vorfeldes ein angemessenes Abstell-Entgelt zu erheben.

3. Entgelte zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen

Ab dem 01.01.2005 ist im gewerblichen Luftverkehr ein Entgelt für Lärmschutzmaßnahmen zu entrichten. Dieses wird pro Passagier (abfliegend) als Zuschlag auf das Passagierentgelt, pro 100 kg Fracht/Post (abfliegend) als Zuschlag auf die gewichtsbezogenen Entgelte erhoben und beträgt

a) Ab dem 01.06.2005 bis zum 31.12.2005
- 1,09 Euro je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3 – Bonusliste
- 2,17 Euro je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3

b) Ab dem 01.01.2006
- 0,40 Euro je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3 – Bonusliste
- 0,79 Euro je VKE (abfliegend) für Lfz der Lärmkategorie Chapter 3

Die Flughafen Düsseldorf GmbH wird diese Zuschläge im jeweiligen Dekadenabrechnungszeitraum einem von den Luftverkehrsgesellschaften und der FDG gemeinsam eingerichteten Lärmschutzbudget gutschreiben und hiervon Lärmschutzmaßnahmen mit Zustimmung des Nutzergremiums durchführen.

4. Allgemeines

a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen Düsseldorf nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

b) Für zivile Regierungsflugzeuge sind keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Desgleichen sind für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

c) Die Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sind vor dem Start in EUR zu entrichten. In besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

d) Die Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

5. Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 01. Oktober 2005 in Kraft.

Für weitere Fragen zu dieser Entgeltordnung wenden Sie sich bitte an:

Diplom-Kaufmann
Joachim Einsfelder
Leiter Controlling und Planung
Tel.: +49 (0) 211-421-2684
Fax: +49 (0) 211-421-2766
e-mail: einsfelder@dus-int.de

NfL I-117/05 wird hiermit aufgehoben.

Düsseldorf, 27. September 2005
II A 1 - 16 - 00/2

Ministerium für Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Im Auftrag

S t e u b e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 239/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Flughafenentgelte für den Flughafen Hamburg, gültig ab 1. November 2005

Teil I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)
Teil II Allgemeine Bedingungen
Teil III Flughafenentgeltordnung
- 1 Lande- und Startentgelte
- 2 Passagierentgelt
- 3 Terminalentgelt GAT
- 4 Positionsentgelt
- 5 Unterstellentgelt
- 6 Rabatte
- 7 Streckenbezogenes Wachstumsprogramm (SWP)
- 8 Sicherheitsentgelt

Teil I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)

1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Geräten benutzt, ihn betritt, befährt oder in sonstiger Weise nutzt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.

2.1.1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte gestattet. Darüber hinaus wird auf die Zahlungsbedingungen des Flughafens in ihrer jeweiligen Fassung hingewiesen (vgl. Anlage 6). Die in der Genehmigung zum Betrieb des Flughafens geregelten Benutzungsbeschränkungen, die im Luftfahrthandbuch Deutschland nebst Karten in ihrer jeweils gültigen Fassung veröffentlicht werden, sind zu beachten.

2.1.3 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.

8.2 Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

Teil II Allgemeine Bedingungen

1 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande- bzw. Startentgelte und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

2 Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner

die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Codes / Flugnummern der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),

der Luftfahrzeughalter,

die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

3 Die Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Gestellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer auch in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nachträglich entrichtet werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 3 % über dem jeweiligen Basiszinssatz, mindestens jedoch 8%, berechnen.

4 Die Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerbar und -pflichtig sind.

Teil III Flughafenentgeltordnung

1 Lande- und Startentgelte

1.1 Für jede Landung und jeden Start innerhalb definierter Zeiten auf dem Flughafen Hamburg ist ein Entgelt (Lande- bzw. Startentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.2 Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

1.3 Die Lande- und Startentgelte bemessen sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM). Das MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

1.4 Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Lande- und Startentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen für:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

	EUR pro Landung und pro Start
Strahlturbinen-Luftfahrzeuge je angefangene 1.000 kg MTOM	**3,00**
Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart bis 1.200 kg MTOM	
ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Wert ein LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	**5,50**
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	**8,00**
ohne Zul. nach Anh. 16 od. LSL	**24,00**
über 1.200 kg bis 2.000 kg MTOM	
ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	**10,00**
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	**14,50**
ohne Zul. nach Anh. 16 oder LSL	**43,50**
über 2.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	**3,00**

*entsprechend der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen in der jeweils gültigen Fassung (derzeit geltende Fassung vom 16.08.1976 (NfL I-371/76)).

1.5 Pro Landung und pro Start wird für Maschinen über 2t MTOM ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Einstufung in die Lärmklassen erfolgt nach in Hamburg gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp und -serie.

Lärmklassen						
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	**13,00 €**	**27,00 €**	**55,00 €**	**160,00 €**	**421,00 €**	**1.350,00 €**
AC69	AT722	A3181	A300F	A3006	A3004	AN12
AC6T	AT725	A3191	A3202	A3102	A3302	B7073
AC70	BA31	AJ25	A3211	A3103	A3303	B7272
AT42	BA461	AJ25	A3212	A3201	AN26	B727F
AT422	BE55	AN2	B7373	A3402	B7271	B7472
AT423	BE58	B7376	B7375	A3403	B747S	B7473
AT424	BE60	BA462	B7377	B7374	DC93	BA115
AT425	BN2	BA463	B7378	B7474	DC94	C141
ATP	C406	BBJ	B7572	B7573	FK28	DC103
BA41	C525	BJ40	B757F	B7673	LR24	DC86
BE02	CJ1	C337	BE40	B7772	MD81	IL62
BE10	CJ2	C340	BH06	C130	MD82	IL76
BE20	CRJ7	C551	DA20	DC101	MD83	IL86
BE30	D328J	C560	DA21	DC3	MD88	TU34
BE3B	E121	C650	DA50	DC92	TU54	YK42
BE90	E145	CV44	FK10	DC95	YK40	
BE99	F2TH	CV58	FK27	G2	B7372	
C303	G5	DA90	HS74	G3		
C401	JU52	FK70	ND16	MD87		
C404	L410	G4	P180			
C414	LR31	H25B				
C421	LR35	HS25				
C425	MU2	L188				
C441	ND26	L382				
C500	PA31	LR55				
C501	S601	PA60				
C550	SF34	RJ1				
C56X		RJ7				
C750		RJ8				
CL60						
CL601						
CL604						
CN35						
CRJ						
D228						
D328						
DA10						
DA22						

Lärmklassen						
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	**13,00 €**	**27,00 €**	**55,00 €**	**160,00 €**	**421,00 €**	**1.350,00 €**
DH81						
DH82						
DH83						
DH84						
E120						
FK50						
LR45						
LR60						
PA34						
PA42						
PL12						
SB20						
SH33						
SH36						
SW2						
SW3						
SW4						
TB700						

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge (aufgrund nicht ausreichender Messergebnisse) werden in Abhängigkeit von der ICAO-Klassifizierung und dem MTOM gemäß folgender Liste eingruppiert:

	ICAO-Annex 16 Chapter 3,6,8,10 oder LSL III, VI, VIII, X	**ICAO-Annex 16 Chapter 2 oder LSL II und ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, oder LSL**
Lärmklasse	**MTOM**	**MTOM**
1	bis 30t	
2	bis 45t	
3	bis 75t	
4	bis 165t	bis 5 t
5	bis 260t	bis 15 t
6	bis 320t	bis 45t
7	über 320t	über 45t

1.6 Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte wird in der Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr ein Zuschlag von **100%** und in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.59 Uhr von **200%** erhoben.

1.7 Die in den Absätzen 1.4 bis 1.6 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen um 50 %.

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens

mit Lärmzeugnis	**5,00 EUR**
ohne Lärmzeugnis	**21,00 EUR**

1.8 Schulflüge im Sinne von Absatz 1.7 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule)

Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind. Für die entgeltbezogene Berücksichtigung von Schulflügen sind als Nachweis das Beiblatt zum Luftfahrerschein (weiß) mit Lichtbild sowie einer dem durchgeführten Flug entsprechenden Lehrberechtigung oder der Flugauftrag für den Schüler mit Stempel, Unterschrift und Lizenznummer der Flugschule/des Lehrers, gültig für den durchgeführten Flug unmittelbar nach der Landung bei der Rampenkontrolle vorzulegen.

1.9 Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt. Auf die unter 1.6 genannten Entgelte werden keine Rabatte gewährt. Die Berechnung der Zuschläge nach 1.6 erfolgt auf Basis unrabattierter Entgelte nach 1.4 und 1.5.

2 Passagierentgelt

2.1 Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich zum Startentgelt ein Passagierentgelt zu entrichten.

2.2 Das Passagierentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt **6,50 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz der Europäischen Union (Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern) oder Island, Norwegen oder der Schweiz erfolgt **7,35 EUR**

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Europäischen Union gelegenen Flugplatz erfolgt **7,65 EUR**

je Fluggast.

2.3 In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

3 Terminalentgelt GAT

3.1 Für die Benutzung der Fluggasteinrichtungen im General Aviation Terminal durch Besatzung und Passagiere ist ein Terminalentgelt zu entrichten. Ein Passagierentgelt kommt nicht zur Anwendung.

3.2 Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, abhängig vom MTOM des Flugzeuges mit den folgenden Entgelten berechnet:

bis	2,0 t MTOM	**11,25 EUR**
bis	5,7 t MTOM	**28,65 EUR**
bis	14,0 t MTOM	**40,40 EUR**
bis	20,0 t MTOM	**51,15 EUR**
über	20,0 t MTOM	**100,20 EUR**

4 Positionsentgelt

4.1 Für die Abstellung der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Positionsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

4.2 Die Höhe des Positionsentgelts wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen. - siehe 1.3 -

4.3 Für den Zeitraum von 00.00 Uhr bis 04.59 Uhr wird kein Positionsentgelt erhoben.

4.4 Tagesabstellung

Das Positionsentgelt beträgt für jede angefangenen 15 Minuten für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse

bis 3.000 kg	**0,35 EUR**
über 3.000 kg bis 5.000 kg	**0,55 EUR**
über 5.000 kg bis 7.000 kg	**0,75 EUR**
über 7.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse	**0,10 EUR**
Das Mindestpositionsentgelt beträgt	**3,85 EUR**

4.5 Auf die unter 4.4 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt.

4.6 Dauerabstellung

Auf Vorfeld 2 kann für die Abstellung von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von ausschließlich 24 m, die keiner Abfertigung bedürfen, zwischen Luftfahrzeughalter und Flughafenunternehmer ein Mietvertrag geschlossen werden.

MTOM	Monatsentgelt	12 Monate
2bis 3t	442,80 EUR	3.796,35 EUR
bis 5t	554,25 EUR	4.739,70 EUR
bis 7t	592,60 EUR	5.078,65 EUR
über 7t pro angef. t	75,65 EUR	649,60 EUR

5 Unterstellentgelt

5.1 Die Luftfahrzeughalter haben für die stundenweise Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Unterstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Mietzinses (Unterstellentgelt) wird nach

der zugelassenen Höchstabflugmasse,
der Dauer der Unterstellung,
der Halle und
der Jahreszeit bemessen.

5.2 Der Mietzins (Unterstellentgelt) für die stundenweise Unterstellung von Luftfahrzeugen aller Mietklassen beträgt für

	April bis September		Oktober bis März	
	Halle F, H, K	Halle L	Halle F, H, K	Halle L
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM für die ersten fünf Tonnen MTOM	0,70 EUR	0,70 EUR	1,05 EUR	0,75 EUR
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM ab der sechsten Tonne MTOM	0,45 EUR	0,45 EUR	0,65 EUR	0,50 EUR

5.3 Die Mindestabrechnungsdauer der Unterstellung beträgt 8 Stunden.

6 Rabatte

6.1 Für die Start- und Landeentgelte unter Punkt 1.9 sowie die Positionsentgelte unter Punkt 4.5 werden unter nachfolgenden Voraussetzungen Rabatte auf neue Passagierverbindungen gewährt. Bestehende Verbindungen sind hiervon ausgeschlossen.

6.2 Gefördert wird ein neues planmäßiges City Pair (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg mit durchschnittlich 3 Umläufen pro Woche, bezogen auf zwei Flugplanperioden. Zum Zeitpunkt der Beantragung der Förderung darf diese Strecke weder von der beantragenden Luftverkehrsgesellschaft noch von einer anderen Luftverkehrsgesellschaft regelmäßig bedient werden.

6.3 Gefördert werden Verbindungen,

>> die die Luftverkehrsgesellschaft schriftlich beim Flughafen anzeigt,
>> deren Buchbarkeit schriftlich dem Flughafen nachgewiesen
>> die vom Flughafen eine schriftliche Zusage haben

und

>> binnen 6 Monaten aufgenommen werden (siehe Ziffern 6.7 und 6.9)

6.4 Die Förderung wird wie folgt differenziert:

Für Interkontinentalverbindungen gemäß IATA wird eine Förderungsdauer von 5 Flugplanperioden gewährt. Die Interkontinentalverbindungen gem. IATA definiert der Punkt 6.10. Die Förderung beträgt 100 % in der ersten und zweiten, 75 % in der dritten und vierten sowie 50%in der fünften Flugplanperiode auf die unter 6.1 genannten Entgelte.

Für Kontinentalverbindungen gemäß IATA wird eine Förderungsdauer von 5 Flugplanperioden gewährt. Die Förderung beträgt 75 % in der ersten und zweiten, 50 % in der dritten und vierten sowie 25% in der fünften Flugplanperiode auf die unter 6.1 genannten Entgelte.

Nachstehende Tabelle zeigt zusammenfassend die Differenzierung der Förderung:

	Flugplanperiode		
Verbindungsart	1 und 2	3 und 4	5
interkontinental	100%	75%	50%
kontinental	75%	50%	25%

6.5 Der Zeitraum für die Beantragung der Förderung ist zunächst bis zum 31.12.2005 beschränkt. Bereits bis zu diesem Zeitpunkt gewährte Förderungszusagen behalten ihre Gültigkeit. Falls nicht bis spätestens 1 Monat vor Ablauf der Frist eine Änderungsmeldung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) seitens des Flughafens veröffentlicht wird, verlängert sich der Zeitraum automatisch um jeweils ein weiteres Jahr.

6.6 Die gewährte Förderung darf 50% der Investitionskosten der Luftverkehrsgesellschaft im Sinne des Urteils von Charleroi vom 12.02.2004 für die neue Verbindung nicht übersteigen. Die Luftverkehrsgesellschaften müssen die Kosten und die erwarteten Verkehrsmengen in geeigneter Form nachweisen. Das Verfahren zur Nachweispflicht ist individuell zu vereinbaren.

6.7 Eine Strecke wird nicht gefördert, wenn die beantragende Luftverkehrsgesellschaft oder eine mit der beantragenden LVG gem. § 15 AktG oder gem. einer Allianz verbundenen Gesellschaft innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr vor dem Datum der Beantragung diese Strecke bedient hat oder zwischen dem Zeitraum der Beantragung und der Aufnahme der Strecke mehr als sechs Monate vergangen sind.

6.8 Wird eine geförderte Strecke innerhalb eines Förderungszeitraums nachweislich aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt und gleichzeitig eine neue gleichwertige Strecke, welche die Voraussetzungen für eine Förderung erfüllt, aufgenommen, kann der Flughafen die Förderungshöhe und -dauer auf die neue Strecke übertragen und anrechnen.

6.9 Wird eine geförderte Strecke innerhalb des Förderungszeitraumes ersatzlos eingestellt oder nicht innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten nach Datum der Beantragung aufgenommen, erhält die geförderte Gesellschaft und alle gem. § 15 AktG oder gem. einer Allianz damit verbundenen Unternehmen

>> keine weitere Förderung auf dieser Strecke

>> und keine weiteren Förderungen für neue Strecken
  >> für einen Zeitraum von einem Jahr ab Einstellungsdatum bzw.
  >> für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Beantragung einer nicht aufgenommenen Strecke.

Gewährte Förderungen auf bestehenden, anderen Strecken sind hiervon nicht berührt.

6.10 Eine Interkontinentalstrecke im Sinne von Ziffer 6.4 ist eine Flugverbindung zu einer Destination, die außerhalb von IATA-Europa liegt.
Zu IATA-Europa gehören folgende Länder: Albanien, Algerien, Andorra, Armenien, Aserbeidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Gibraltar, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Jugoslawien, Kroatien, Lettland, Lichtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Mazedonien, Moldawien, Monaco, Marokko, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Förderation, San Marino, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ungarn, Ukraine, Weißrußland.

IATA-Europa-Verbindungen sind Kontinentalverbindungen im Sinne von Ziffer 6.4.

7 Streckenbezogenes Wachstumsprogramm (SWP)

7.1 Unter der Voraussetzung, dass die Gesamtzahl der Passagiere gegenüber dem Jahr 2005 um jährlich mindestens 3,0% ansteigt, gewährt die Flughafen Hamburg GmbH zur Unterstützung eines nachhaltigen Verkehrswachstums und befristet für den Zeitraum vom 01. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2008, ein streckenbezogenes Wachstumsprogramm (SWP). Basis der Berechnung der relevanten Steigerungsrate sind die vom Flughafen Hamburg gegenüber dem Statistischen Bundesamt veröffentlichen Verkehrsmengen des jeweiligen Jahres im Vergleich zum Basisjahr 2005.

7.2 Gefördert werden auf dieser Grundlage Strecken (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON), die ein Wachstum von jährlich mehr als 3,0% gegenüber dem Basisjahr 2005 aufweisen. Die Basis der Berechnung bildet dabei die Menge der Einsteiger ab Hamburg gemäß der Endzielstatistik der Flughafen Hamburg GmbH.

7.3 Eine Luftverkehrsgesellschaft hat der Flughafen Hamburg GmbH eine Teilnahme am SWP schriftlich anzuzeigen.

7.4 Übersteigt dabei die Menge der zusätzlichen Einsteiger einer Strecke gegenüber dem Basisjahr 2005 (zuzüglich eines Grundwachstumswachstums von 3,0% p.a.), die Anzahl der zusätzlichen Einsteiger der am SWP teilnehmenden Luftverkehrsgesellschaft, gewährt die Flughafen

Hamburg GmbH der Gesellschaft für jeden zusätzlichen Einsteiger nachstehende, jahresabhängige Wachstumsprämien:

Zeitraum	EUR je zus. Einsteiger
01.01.-31.12.2006	3,75 EUR
01.01.-31.12.2007	2,50 EUR
01.01.-31.12.2008	1,25 EUR

7.5 Übersteigt die Menge der zusätzlichen Einsteiger der am SWP teilnehmenden Luftverkehrsgesellschaft die Anzahl der zusätzlichen Einsteiger einer Strecke gegenüber dem Basisjahr 2005 (zuzüglich eines Basiswachstums von 3,0% p.a.), berechnet sich die jahresabhängige Wachstumsprämie je Einsteiger der Gesellschaft wie folgt:

$$\frac{\left(\text{Streckenwachstum} > 3\%\ \text{p.a.}\right) \times \left(\text{Streckenanreizfaktor (EUR/Einsteiger) 2006: 3,75 / 2007: 2,50 / 2008: 1,25}\right)}{\left(\text{Zusätzliche Einsteiger der Airline}\right)}$$

Dabei beschreibt das "Streckenwachstum > 3% p.a." die Differenz zwischen der Menge der Einsteiger einer Strecke eines Förderungsjahres und dem um jährlich 3,0% erhöhten Streckenvolumen des Jahres 2005.

7.6 Die Beträge werden der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft in dem einem Förderungszeitraum folgenden Jahr gutgeschrieben, also für das Jahr 2006 im Jahr 2007.

7.7 Erklärt eine Luftverkehrsgesellschaft die Teilnahme am SWP nach dem 01.01.2006, so bezieht sich das Streckenvolumen des jeweiligen Basisjahres auf die zwölf Monate vor der schriftlichen Erklärung der Teilnahme am SWP. Die Ausschüttung der Prämie erfolgt auch in diesem Fall im folgenden Kalenderjahr. Der Förderungszeitraum endet entsprechend der Befristung in Ziffer 7.1 am 31.12.2008.

7.8 Eine gleichzeitige Anwendung der Förderungsmodelle nach Punkt 6 und Punkt 7 ist für eine Luftverkehrsgesellschaft auf einer Strecke ausgeschlossen.

8 Sicherheitsentgelt

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten. Das Sicherheitsentgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz und der EG-Verordnungen für Sicherheit in der zivilen Luftfahrt.
Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Anzahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.
In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Das Sicherheitsentgelt unterteilt sich in zwei Arten:

8.1 Das Entgelt aufgrund der Personal- und Warenkontrolle sowie Gepäck-Passagier-Zusammenführung auf Veranlassung der Bundespolizei beträgt **0,93 EUR**

8.2 Das Entgelt aufgrund zusätzliche Maßnahmen zur Erfüllung der EU-Verordnung 622/2003 beträgt **0,21 EUR**

NfL I-109/05 wird hiermit aufgehoben.

Hamburg, 20.4.2005
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Amt Wirtschaft, Luftverkehr und Schifffahrt
Luftverkehr

i . A . T h i e d i g

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 240/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Änderung der Genehmigung und Regelung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Kreiskrankenhaus Borna

Mit Bescheid vom 27.09.2005 hat das Regierungspräsidium Dresden die Halterschaft für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus Borna der Helios Klinik Borna, vertreten durch die Geschäftsführer, Rudolf-Virchow-Str. 2, 04552 Borna, übertragen.

Die Bezeichnung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus Borna lautet nun "**Hubschrauber-Sonderlandeplatz Helios Klinik Borna**".

NFL I-231/95 und I-232/95 werden hiermit geändert.

Dresden, 28.9.2005
36-38461-4/Kreiskrankenhaus Borna/Helios-Klinik Borna
Regierungspräsidium Dresden

i . A . S e r v o s

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 241/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Änderung der Genehmigung, Regelung und Gestattung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Kreiskrankenhaus Oschatz

Mit Bescheid vom 12.01.2005 des Regierungspräsidiums Dresden wurde die Halterschaft für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus Oschatz der Collm-Klinik Oschatz, vertreten durch den Geschäftsführer, Parkstr. 1, 04758 Oschatz übertragen.

Die Bezeichnung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus Oschatz lautet nunmehr "**Hubschrauber-Sonderlandeplatz Collm-Klinik Oschatz**".

NFL I-179/98, I-180/98 und I-181/98 werden hiermit geändert.

Dresden, 28.9.2005
36-38461-4/Kreiskrankenhaus Oschatz/Collm-Klinik Oschatz
Regierungspräsidium Dresden

i . A . S e r v o s

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 242/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Änderung der Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen München

Die Veröffentlichung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 30. August 2005 (NfL I-234/05) über die Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen München, gültig ab 01. Oktober 2005, wird wie folgt berichtigt:

Nr. 2.2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

Das Passagierentgelt beträgt im

innerdeutschen Verkehr	für Zusteiger	**11,52 EUR**
	für Transfer- und Transitgäste	**9,04 EUR**
europäischen Verkehr (EU) inkl. der Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz		
	für Zusteiger	**12,20 EUR**
	für Transfer- und Transitgäste	**9,57 EUR**
internationalen Verkehr (Non-EU)	für Zusteiger	**14,06 EUR**
	für Transfer- und Transitgäste	**11,02 EUR**

je Fluggast.

NfL I-234/05 wird hiermit geändert.

München, 6. Oktober 2005
8426-VII/7e-22 323
Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

i . A . G ö t t l e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 243/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

40. Ergänzungslieferung (Oktober 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht

Luftverkehrsrecht
(Gesetze, Verordnungen)

Die 40. Ergänzungslieferung (Oktober 2005) zum Ordner Luftverkehrsrecht ist lieferbar.

Sie enthält die Berichtigung zu folgenden Gesetzen und Verordnungen:
LuftVG, LuftVO, FlugfunkV, LuftVZO, LuftGerPV, LuftSiG

Der Bezugspreis beträgt **EUR 8,90**.
(inkl. Ust. zzgl. Versandkosten)

Bestellen Sie die Ergänzungslieferung telefonisch bei unserer Hotline 069 / 78072 540 im AIS-C.

Langen, 10.10.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Luftfahrtdatenmanagement

i . V . M i e s i . V . T h a m m

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 244/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Änderung der Regelung des Flugverkehrs am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinsbene

NfL I-260/01 - Pkt. 2. - "Wiederholte An- und Abflüge..." wird geändert in "An- und Abflüge..."

NfL I-260/01 wird hiermit geändert.

Nürnberg, 19.9.2005
315.41 - 3722.2
Regierung von Mittelfranken
Luftamt Nordbayern

i . A . K e c k e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 245/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Entgeltregelung für den Verkehrsflughafen Westerland/Sylt

Teil I - Landeentgelte

1. Für Landungen von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Landeentgelt) nach Maßgabe dieser Entgeltregelungen an den Flugplatzhalter in EUR zu entrichten. Das Landeentgelt ist Entgelt im Sinne § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer).

Kein Landeentgelt ist für Flugbewegungen eines Drehflüglers innerhalb des Flugplatzes zu entrichten, die den Rollbewegungen von Flugzeugen entsprechen.

2. Für Flugzeuge, Drehflügler und selbststartende Motorsegler bemißt sich das Landeentgelt nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht (MTOW), und im gewerblichen Linienluftverkehr sowie Pauschalreise-Luftverkehr nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

2.1 Das Landeentgelt beträgt bei einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg im Gewichtsbereich

	bis 1.000 kg	**EUR 9,00**	zuzüglich Mwst.
über 1.000 kg	bis 1.200 kg	**EUR 12,00**	zuzüglich Mwst.
über 1.200 kg	bis 1.400 kg	**EUR 16,00**	zuzüglich Mwst.
über 1.400 kg	bis 1.600 kg	**EUR 20,00**	zuzüglich Mwst.
über 1.600 kg	bis 1.800 kg	**EUR 24,00**	zuzüglich Mwst.
über 1.800 kg	bis 2.000 kg	**EUR 28,00**	zuzüglich Mwst.

oder bei einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts

EUR 15,00 zuzüglich Mwst.

2.2 Bei lärmgeminderten Luftfahrzeugen bis 2000 kg Höchstabfluggewicht kann das Landeentgelt nach 2.1 um 25% reduziert werden, sofern die Lärmminderung den erhöhten Schallschutzanforderungen (mindestens 8 dB(A) unter Lärmgrenzwert) gemäß der Verordnung vom 16.08.76 (BGBI. IS. 2216) entspricht und vor Erstellen der Rechnung/Quittung durch die Vorlage eines Lärmzeugnisses nach NfL II - 56/99, eines entsprechenden ausländischen Lärmzeugnisses, entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde bei der Berechnungsstelle des Flughafens nachgewiesen wird.

2.3 Bei beheimateten Luftfahrzeugen kann eine Ermäßigung von 45% auf das Landeentgett nach Ziffer 2.1 gewährt werden. Voraussetzung ist, daß der Halter des Luftfahrzeuges seinen ersten Wohnsitz oder den Hauptsitz der Firma auf der Insel Sylt hat und einen entsprechenden Nachweis erbringt.

2.4 Bei Luftfahrzeugen im Linienverkehr wird eine Ermäßigung von bis zu 45% auf das Landeentgelt nach Ziffer 2.1 gewährt.

2.5 Das Landeentgelt für Luftfahrzeuge bis 1.200 kg zulässigem Gesamtgewicht des Aero-Club-Sylt kann auf Antrag pauschaliert werden. Es beträgt ganzjährig anstelle der nach 2.1 aufgeführten Sätze für jedes Luftfahrzeug

EUR 540,00 zuzüglich Mwst.

Ausgeschlossen aus dem Pauschalbetrag ist der Nachtflug.

2.6 Das Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließenden Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

2.7 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter und angedrohter Gewaltanwendung ist, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

2.8 Es kann nur **eine** der in den Nummern 2.2, 2.3, 2.4 u. 2.5 genannten Ermäßigungen in Anspruch genommen werden.

3. Der Flughafen kann auf Antrag (PPR) auch außerhalb der normalen Betriebszeit für Starts und Landungen geöffnet werden. Hierfür ist ein gesondertes Entgelt zu dem Landeentgelt nach 2.1 zu entrichten. Dieses Entgelt beträgt pro angefangene Stunde für jedes Luftfahrzeug im Gewichtsbereich

	bis 2.000 kg	**EUR 160,00**	zuzüglich Mwst.
über 2.000 kg	bis 3.500 kg	**EUR 210,00**	zuzüglich Mwst.
über 3.500 kg	bis 5.700 kg	**EUR 250,00**	zuzüglich Mwst.
	über 5.700 kg	**EUR 490,00**	zuzüglich Mwst.

Der Zeitraum, für den das vorgenannte Entgelt erhoben wird, beginnt mit der PPR-Öffnung des Flughafens und endet 15 Minuten nach dem Start oder bei der Landung, nachdem die Besatzung und Passagiere den Flughafens verlassen haben. Erfolgt ein Start und eine Landung eines Luftfahrzeuges innerhalb desselben Stundenzeitraumes, so wird das Entgelt nur einmal erhoben. Die oben genannten Preise gelten bis 1 Std. nach regulärer Schließung bzw. 1 Std. vor regulärer Öffnung des Flughafens. In der übrigen Zeit wird der doppelte Satz der Entgelte berechnet. Wird eine zugesicherte PPR-Öffnung nicht innerhalb der normalen Betriebszeit abgesagt, werden 50% des fälligen Entgeltes erhoben. Für Inhaber einer gültigen Außenstart- und/oder Außenlandeerlaubnis entfällt das Entgelt nach Punkt 3. Diese Erlaubnisse sind insbesondere dann nicht gültig, wenn die ihnen zugrundeliegenden Zeiten nicht eingehalten werden.

3.1 Wird bei beheimateten Luftfahrzeugen (siehe 2.3) eine Besetzung der Flugabfertigung nicht benötigt, wird eine Ermäßigung von 30% auf das gesonderte Entgelt nach Teil 1 - Punkt 3 gewährt.

3.2 Sofern der Luftfahrzeugführer im Falle eines/einer PPR-Starts oder Landung am Tage, damit einverstanden ist, daß sich der Service des Flugplatzes Westerland/Sylt auf die Besetzung der Feuerwehr beschränkt, wird für beheimatete Luftfahrzeuge

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

(siehe 2.3) eine Ermäßigung von 50% auf das gesonderte Entgelt nach Teil 1 - Punkt 3 gewährt.

3.3 Für die Befeuerung des Flughafens ist bei Flugbetrieb während der Nacht zusätzlich zu dem Landeentgelt nach Teil 1 - Punkt 2.1 und dem gesonderten Entgelt nach Teil 1 - Punkt 3, ein Zuschlag zu entrichten. Dieser Zuschlag beträgt pro angefangene Stunde für jedes Luftfahrzeug

EUR 26,00 zuzüglich Mwst.

3.4 Für die Flüge von Abs. 3. bis 3.2 ist die Zustimmung vorher von der Flughafen Sylt GmbH einzuholen.

4. Für Dienstflüge einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder eines Landes der Bundesrepublik Deutschland werden keine Entgelte erhoben.

Teil II - Anflugentgelte

1. Für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Luftfahrzeuge beim Anflug zum Flughafen Westerland wird ein Entgelt erhoben.

2. Als eine Inanspruchnahme gilt der Einflug in die CTR sowie der Ausflug aus der CTR oder ein Anflug im Zusammenhang mit einer Landung. Zähleinheit ist der Einflug bzw. die Landung.

3. Das Entgelt für eine Inanspruchnahme beträgt, je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes

EUR 4,00 zuzüglich Mwst.

4. Entgeltschuldner ist der Halter des Luftfahrzeuges zum Zeitpunkt der Inanspruchnahme. Ist der Halter nicht bekannt, haftet der Eigentümer des Luftfahrzeuges.

Teil III - Passagier Entgelte

1. Für Luftfahrzeuge im gewerblichen Linien- u. Pauschalreise-Flugverkehr beträgt der Teil des Landeentgeltes, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Passagiere bemißt, je Fluggast

EUR 3,50 zuzüglich Mwst.

Teil IV - Abstellentgelte

1. Für das Abstellen von Luftfahrzeugen werden pro Übernachtung folgende Entgelte erhoben:

Bei einem Höchstabfluggewicht

bis 2.000 kg **EUR 4,00** zuzüglich Mwst.

Bei einem Höchstabfluggewicht
über 2.000 kg pro angefangene 1000 kg

EUR 3,00 zuzüglich Mwst.

2. Wird ein Luftfahrzeug ohne Genehmigung des Flughafenbetreibers auf dem Vorfeld 1 (Luftsicherheitsbereich) abgestellt, berechnet der Flughafen für die dann gemäß Luftsicherheitsgesetz notwendige Bewachung ein Entgelt von **EUR 150,00** pro angefangene Stunde.

Teil V - Luftschiffentgelte

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen wird ein besonderes Entgelt erhoben. Die Entrichtung von Lande- und Abstellentgelten entfällt. Das Entgelt ist fällig, wenn ein Ankermast errichtet wird (Ankermastentgelt). Das Ankermastentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Das Ankermastentgelt beträgt für Luftschiffe

bis 50 Meter Gesamtlänge je angefangene 24 Stunden
EUR 60,00 zuzüglich Mwst.

Für Luftschiffe über 50 Meter Gesamtlänge je angefangene 24 Stunden

EUR 90,00 zuzüglich Mwst.

Der Zeitraum, der für die Berechnung des Ankermastentgeltes maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit dem Abbau. Ein Zuschlag zu dem Ankermastentgelt ist zu entrichten, wenn bei Nacht die Flugplatzbefeuerung eingeschaltet ist. Dieser Zuschlag beträgt pro Start bzw. Landung

EUR 25,00 zuzüglich Mwst.

Teil VI

Diese Entgeltregelung tritt am 15.09.2005 in Kraft.
Die Entgeltregelung vom 01.01.2002 tritt mit Ablauf des 14.09.2005 außer Kraft.

NfL I - 170/02 wird hiermit aufgehoben

Sylt-Ost, den 29.8.2005
Flughafen Sylt GmbH

Kiel, 5.9.2005
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein
Betriebssitz Kiel
Luftfahrtbehörde

i . A . B l e n c k n e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 246/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Achtzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertdreiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 13 560, am 9. September 2005 verkündete Verordnung vom 12. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 11. Oktober 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Achtzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Vom 12. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 18. Oktober 1993 (BAnz. S. 9838; NfL I-321/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 1. April 2005 (BAnz. S. 6371, NfL I-114/05), wird wie folgt geändert:

In § 1 wird die Tabelle der Warteverfahren wie folgt geändert:

a) Das Warteverfahren "Würzburg VOR (WUR)" wird wie folgt gefasst

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Wartepunkt (Kennung)	Missweisender Anflugkurs in Grad	Wartehöhe in Fuß über NN / FL MNM	MAX	Kurven-führung	Anmerkungen/ Kontrollstelle
1	2	3		4	5
Würzburg VOR (WUR)	090	5000	FL 80	links	Langen ACC

b) Nach dem Warteverfahren „Sulz DVOR (SUL)“ wird das folgende Warteverfahren eingefügt:

Wartepunkt (Kennung)	Missweisender Anflugkurs in Grad	Wartehöhe in Fuß über NN / FL MNM	MAX	Kurven-führung	Anmerkungen/ Kontrollstelle
1	2	3		4	5
Kurskreuzung TALAK (R 112 - 53,4 DME FFM)	298	FL 90	FL 240	rechts	Langen ACC

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, 12. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 247/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Fünfundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertachtundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 13 559, am 9. September 2005 verkündete Verordnung vom 10. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 11. Oktober 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Fünfundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertachtundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)

Vom 10. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertachtundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart) vom 20. Mai 1996 (BAnz. S. 6475, NfL I-141/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 3. Juni 2005 (BAnz. S. 9491, NfL I-157/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs 3 wird die Liste der Meldepunkte wie folgt gefasst:

"**Meldepunkt**	**Koordinaten**	**Definition**
BABEG	N 48 40 19 O 009 39 55	R 078 - 17 DME TGO
BADSO	N 48 49 14 O 008 36 17	R 175 - 10 DME KRH
		R 258 - 30 DME LBU
BERON	N 49 17 20 O 009 06 44	R 338 - 24 DME LBU
DONAX	N 48 44 42 O 009 45 45	
ELVAG	N 48 57 06 O 010 14 47	
GEBNO	N 49 10 00 O 009 55 56	R 056 - 28 DME LBU
KEMAV	N 48 58 35 O 009 55 38	R 230 - 16 DME DKB
MALAB	N 48 49 35 O 009 57 06	
REUTL	N 48 22 08 O 009 21 40	R 164 - 16 DME TGO
ROTWE	N 48 30 48 O 008 40 29	R 227 - 36 DME LBU
		R 254 - 24 DME TGO
TEKSI	N 48 41 26 O 010 04 05	R 082 - 32,5 DME TGO"

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt gefasst:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BADSO ONE ALPHA ARRIVAL (BADSO 1A) Δ BADSO				BADSO ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug nach LBU zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen.
	078	30	5000	
Δ Luburg VOR/DME				
DINKELSBÜHL FOUR ALPHA ARRIVAL (DKB 4A) Δ Dinkelsbühl DVORTAC				
	248	38	5000	
Δ Luburg VOR/DME				
TEKSI THREE ALPHA ARRIVAL (TEKSI 3A) Δ TEKSI				1. TEKSI ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug nach TGO zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen. 2. Zwischen TEKSI und BABEG ist BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
	265 (266,2)	16,1	6000	
Δ BABEG	258	17	5000	
Δ Tango DVORTAC				
REUTL THREE ALPHA ARRIVAL (REUTL 3A) Δ REUTL				REUTL ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug nach TGO zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen.
	344	16	5000	
Δ Tango DVORTAC				

b) In Absatz 3 wird die Tabelle der Warteverfahren wie folgt gefasst:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Luburg VOR/DME	178	5000	links	
Tango DVORTAC	048	5000	rechts	
Kurskreuzung REUTL	344	6000 (8000)*	links	* operationelle Flughöhe aufgrund von ED-R 130
Kurskreuzung TEKSI	262	6000	rechts	
Kurskreuzung BADSO	175	FL 100	links	

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Tabelle der GPS/FMS-RNAV – Verbindungsstrecken wie folgt gefasst:

LBU 07	LBU [F100+; K220] - DS425 [F080+; R] - DS421 - DS422 [L] - DS412 [A6500+; L] - VATER [A4000] - Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
TEKSI 07	TEKSI [F100+; K240] - DS435 [F100+; L] - DS434 [K220; R] - DS433 [R] - DS412 [A6500+; R] - VATER [A4000] - Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
TGO 07	TGO – DS432 [R] - DS412 [A6500+; R] - VATER [A4000] - Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
REUTL 07	REUTL [F100+; K240] - DS436 [F100+; K220; L] - DS433 [R] – DS412 [A6500+; R] - VATER [A4000] – Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
KRH 07	KRH - DS423 [F100+; K220; R] - DS424 [F080+; R] - DS426 - DS421 - DS422 [L] - DS412 [A6500+; L] - VATER [A4000] - Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
BADSO 07	BADSO [F100+; K240] - DS423 [F100+; K220; R] - DS424 [F080+; R] - DS426 - DS421 - DS422 [L] - DS412 [A6500+; L] - VATER [A4000] - Endanflug 07 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
WUR 25*	WUR - VENUD [F100+] - DS512 [A6000+; K220-; R] - DS511 [A4000+; K210-] - UNSER [A4000] - Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
DKB 25*	DKB – DS512 [A6000+; K220-; R] – DS511 [A4000+; K210-] – UNSER [A4000] - Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
TEKSI 25*	TEKSI [F100+] - DS512 [A6000+; K220-; L] - DS511 [A4000+; K210-] - UNSER [A4000] - Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
REUTL 25*	REUTL [F100+] - DS533 [R] - DS525 [L] - DS512 [A6000+; K220-; L] - DS511 [A4000+; K210-] - UNSER [A4000] - Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
TGO 25	TGO [F070+] - DS525 [L] - DS512 [A6000+; K220-; L] - DS511 [A4000+; K210-] - UNSER [A4000] - Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
LBU 25	LBU [F080+] - DS531 [L] - DS529 [R] - DS512 [A6000+; K220-; R] - DS511 [A4000+; K210-] - UNSER [A4000] - Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]

* wird von ATC zugewiesen

Anmerkungen:
1. Die Verbindungsstrecken zum Endanflug dürfen nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle (ATC) genutzt werden.
2. Nur Landebahn 07: Im Gegenanflugteil der Verbindungsstrecken ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Verbindungsstrecken (auch ohne Profil) sind stets bindend, solange sie nicht von ATC aufgehoben werden.“

b) In Absatz 2 wird das Wort „Anfangsanflugwegpunkte“ durch das Wort „Anfangsanflugfixe“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

(3) Die Warteverfahren über den Anfangsanflugfixen und Wartefixen werden wie folgt festgelegt:

Wartefix	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Luburg VOR/DME (LBU)	178	5000	links	
Tango DVORTAC (TGO)	048	5000	rechts	
TEKSI	262	6000	rechts	
REUTL	344	6000 (8000)*	links	* operationelle Flughöhe aufgrund von ED-R 130
BADSO	175	FL100	links	

d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Das Wort „Anfangsanflugwegpunkten“ wird durch das Wort „Anfangsanflugfixen“ und das Wort „Verfahrenswegpunkte“ durch das Wort „Verfahrensfixe“ ersetzt.

bb) In den Nummern 1 und 2 werden jeweils die folgenden Angaben ersetzt:

„(IAWP)“ durch „(IAF)“, „(TWP)“ durch „(TF)“, „(IWP)“ durch „(IF)“, „(FAWP)“ durch „(FAF)“, (MAWP)“ durch „(MAPt)“, „(MATWP)“ durch „(MATF)“ und „(MAHWP)“ durch „(MAHF)“.

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

LANGEN RADAR 125,050 MHz		STUTTGART DIRECTOR 119,850 MHz	
RWY 25	RWY 07	RWY 25	RWY 07
Abflugstrecke		Abflugstrecke	
BERON 6B, DKB 3B, KRH 8B, LBU 8B, ROTWE 3B, SUL 1B, ELVAG 2B, GEBNO 1B	BERON 4H, DKB 8H, KRH 6H, LBU 6H, ROTWE 3H, SUL 7H, ELVAG 2H, GEBNO 1H	TGO 6B	TGO 7H

b) Absatz 2 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

aa) In der Abflugstrecke DINKELSBÜHL THREE BRAVO DEPARTURE (DKB 3B) werden die Angaben in Spalte 4 wie folgt gefasst:

„1. Nur für Flüge, die über N869 fortgesetzt werden, oder Flüge nach EDDN, EDQ **.** .
2. Steiggradient 4% (243 ft/NM) bis zum Passieren von 1900 aufgrund von Hindernissen, 6,8% (413 ft/NM) oder mehr aufgrund der Luftraumstruktur sind einzuhalten, andernfalls sind von ATC neue Anweisungen einzuholen.“

bb) Die folgende Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
GEBNO ONE BRAVO DEPARTURE (GEBNO 1B) Auf Kurs 253° in Richtung SY; bei 4,2 DME SGD Rechtskurve, auf Kurs 341° NKR bis zum Erfliegen von R 234 LBU; auf R 234 LBU bis LBU (Δ); auf R 056 LBU bis GEBNO (Δ). Steigflug mit 6,8% (413 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 3500. **GPS/FMS RNAV**: [A1700+] - DS040 [A3500+; R] - DS041 [R] - LBU [R] - GEBNO	5000	von LBU bis GEBNO: 5000	1. Nur für Flüge, die über Z76 in nördliche Richtung fortgesetzt werden. 2. Steiggradient 4% (243 ft/NM) bis zum Passieren von 1900 aufgrund von Hindernissen, 6,8% (413 ft/NM) oder mehr aufgrund der Luftraumstruktur sind einzuhalten, andernfalls sind von ATC neue Anweisungen einzuholen.

c) Absatz 2 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

aa) In der Abflugstrecke DINKELSBÜHL EIGHT HOTEL DEPARTURE (DKB 8H) werden die Angaben in Spalte 4 wie folgt gefasst:

„Nur für Flüge, die über N869 fortgesetzt werden, oder Flüge nach EDDN, EDQ **.** .“

bb) Die folgende Abflugstrecke wird angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
GEBNO ONE HOTEL DEPARTURE (GEBNO 1H) Auf Kurs 073° über SG bis 10,0 DME SGD; Linkskurve, auf R 230 DKB bis KEMAV; auf Kurs 360° bis GEBNO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1700+] - DS032 [L] - KEMAV [L] - GEBNO	5000	von 25,0 DME DKB bis GEBNO: 5000	1. Nur für Flüge, die über Z76 in nördliche Richtung fortgesetzt werden. 2. Ab KEMAV BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, den 10. August 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 248/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zehnten Verordnung zur Änderung der Hundertachtundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 13 487, am 8. September 2005 verkündete Verordnung vom 10. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 11. Oktober 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Zehnte Verordnung zur Änderung der Hundertachtundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle)

Vom 10. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertachtundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle) vom 6. März 2000 (BAnz. S. 4066, NfL I-85/00), zuletzt geändert durch Verordnung vom 3. Februar 2005 (BAnz. S. 2661, NfL I-66/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird die Liste der Meldepunkte wie folgt gefasst:

"Meldepunkt	Koordinaten	Definition
BAMKI	N 50 43 05 O 011 01 13	
DESAN	N 51 23 35 O 011 55 52	R 076 - 13 DME GOT
DOLIT	N 51 32 57 O 011 52 29	R 039 - 16 DME GOT
		R 285 - 23 DME LEG
GALMA	N 51 23 53 O 011 27 04	R 265 - 38 DME LEG
GOLAT	N 50 54 44 O 011 56 17	R 211 - 37 DME LEG
		R 152 - 29 DME GOT
KOSUL	N 51 41 44 O 011 48 53	R 176 - 18 DME MAG
		R 301 - 29 DME LEG
LUTER	N 51 46 59 O 012 08 13	R 133 - 18 DME MAG
NAMUB	N 51 07 25 O 011 40 43	
NERID	N 51 24 17 O 012 51 08	R 096 - 14 DME LEG
ORTAG	N 51 29 12 O 011 04 47	
RASIK	N 51 24 27 O 011 41 02	R 039 - 5 DME GOT
RELKO	N 51 03 35 O 011 29 02	
RUDAK	N 51 43 38 O 012 56 47	R 064 - 55 DME GOT
		R 230 - 29 DME KLF
SULED	N 51 09 43 O 012 13 48	R 207 - 19 DME LEG
		R 113 - 26 DME GOT
TADUV	N 51 25 48 O 012 32 53	R 139 - 44 DME MAG
		R 096 - 3 DME LEG
USULA	N 51 25 18 O 011 42 11	R 267 - 29 DME LEG"

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

"1. Bei Landerichtung 26:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
MAGDEBURG FOUR WHISKEY ARRIVAL (MAG 4W) Δ Magdeburg VOR/DME				
Δ LUTER	133	18	4000 (5000)*	* operationelle Flughöhe
GOLAT THREE WHISKEY ARRIVAL (GOLAT 3W) Δ GOLAT				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Für Luftfahrzeuge ohne BRNAV-Ausrüstung: Bei Funkausfall ist die zuletzt freigegebene Flugfläche beizubehalten und der Flug auf R 207 LEG bis SULED fortzusetzen. Im Warteverfahren ist zur Einleitung des Standardanflugs auf 5000 zu sinken.
Δ SULED	035 (036,3)	18,6	5000	

Anmerkungen:

a) Mit der Zuweisung einer GPS/FMS-Verbindungsstrecke oder Radarführung bis zum Endanflug ist zu rechnen.

b) Freigabegrenze GOT:
Bei Funkausfall ist die zuletzt freigegebene Flugfläche beizubehalten und der Flug bis SULED fortzusetzen. Im Warteverfahren ist zur Einleitung des Standardanflugs auf 5000 zu sinken.

2. Bei Landerichtung 08:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
MAGDEBURG THREE ECHO ARRIVAL (MAG3E) Δ Magdeburg VOR/DME				
Δ KOSUL	176	18	5000	
GOLAT THREE ECHO ARRIVAL (GOLAT 3E) Δ GOLAT				
Δ Gotem DVOR/DME	332	29	5000	

Anmerkungen:

a) Mit der Zuweisung einer GPS/FMS-Verbindungsstrecke oder Radarführung bis zum Endanflug ist zu rechnen.

b) Freigabegrenze NERID:
Bei Funkausfall ist die zuletzt freigegebene Flugfläche beizubehalten und der Flug via LEG bis KOSUL fortzusetzen. Im Warteverfahren ist zur Einleitung des Standardanflugs auf 5000 zu sinken."

b) In Absatz 2 Nr. 1 wird die Angabe „ , 28“ und in Nr. 2 die Angabe „ , 10“ gestrichen.

c) In Absatz 3 werden die Warteverfahren für die Wartepunkte LUTER und SULED wie folgt gefasst:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LUTER	133	4000 (5000)	links	
SULED	027	5000	links	

d) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

"(5) Die konventionellen Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Kurskreuzung LUTER
Abflug von LUTER (IAF) auf Kurs 133° (R 133 MAG) bis 41,0 DME MAG in 5000; Rechtskurve, ILS-Landekurs 264° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (5,4 DME LND) in 1710 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei KOSAM (9,4 DME LND) beginnen (FAF). OM (5,4 DME LND) nicht unter 1710 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM (2,0 DME LND)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	599 (151)	609 (161)	619 (171)	629 (181)	
Betriebsstufe II	500 (52)	516 (68)	529 (81)	542 (94)	
Betriebsstufe III a,b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	880 (440)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Auf Kurs 269° bis 2,0 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 360° SK bis LUTER mit Steigflug auf 5000.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Kurskreuzung NERID
Abflug von NERID (IAF) auf Kurs 276° (R 096 LEG); bei 8,0 DME LEG Rechtskurve, auf Kurs 290° ILS-Landekurs 264° mit Linkskurve in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (5,4 DME LND) in 1710 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei KOSAM (9,4 DME LND) beginnen (FAF). OM (5,4 DME LND) nicht unter 1710 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 1
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. ILS-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Kurskreuzung SULED
Abflug von SULED (IAF) auf Kurs 027° (R 207 LEG) bis LEG; Abflug von LEG auf R 024 LEG und Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 3,0 DME LEG Rechtskurve und ILS-Landekurs 264° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (5,4 DME LND) in 1710 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei KOSAM (9,4 DME LND) beginnen (FAF). OM (5,4 DME LND) nicht unter 1710 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 1
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

4. ILS-Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von Kurskreuzung KOSUL
Abflug von KOSUL (IAF) auf Kurs 176° (R 176 MAG) bis 33,0 DME MAG in 5000; Linkskurve, ILS-Landekurs 084° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (4,0 DME LND) in 1620 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei MOKUL (8,3 DME LND) beginnen (FAF). OM (4,0 DME LND) nicht unter 1620 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM (0,9 DME LND)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	571 (153)	581 (163)	591 (173)	601 (183)	
Betriebsstufe II	472 (54)	488 (70)	501 (83)	515 (97)	
Betriebsstufe III a,b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	870 (460)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis ZIG NDB (2,0 DME LND) oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 360° R 301 LEG erfliegen; auf R 301 LEG bis KOSUL mit Steigflug auf 5000.

5. ILS-Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von Gotem DVOR/DME (GOT)
Abflug von GOT (IAF) auf R 068 GOT in 5000; bei 8,0 DME GOT Sinkflug auf 3000 beginnen und ILS-Landekurs 084° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM (4,0 DME LND) in 1620 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei MOKUL (8,3 DME LND) beginnen (FAF). OM (4,0 DME LND) nicht unter 1620 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 4
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

6. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Kurskreuzung LUTER
Abflug von LUTER (IAF) auf Kurs 133° (R 133 MAG) bis 41,0 DME MAG in 5000; Rechtskurve, Endanflugkurs 264° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei KOSAM (9,4 DME LND) beginnen (FAF). 4,0 DME LND nicht unter 1270 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: ZIG NDB
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
830 (390)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

7. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Kurskreuzung NERID
Abflug von NERID (IAF) auf Kurs 276° (R 096 LEG); bei 8,0 DME LEG Rechtskurve, auf Kurs 290° Endanflugkurs 264° mit Linkskurve in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei KOSAM (9,4 DME LND) beginnen (FAF). 4,0 DME LND nicht unter 1270 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: ZIG NDB
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 6
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

8. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Kurskreuzung SULED
Abflug von SULED (IAF) auf Kurs 027° (R 207 LEG) bis LEG; Abflug von LEG auf R 024 LEG und Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 3,0 DME LEG Rechtskurve und Endanflugkurs 264° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug
(5,2 %) bei KOSAM (9,4 DME LND) beginnen (FAF). 4,0 DME LND nicht unter 1270 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: ZIG NDB
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 6
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

9. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von Kurskreuzung KOSUL
Abflug von KOSUL (IAF) auf Kurs 176° (R 176 MAG) bis 33,0 DME MAG in 5000; Linkskurve, Endanflugkurs 084° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei MOKUL (8,3 DME LND) beginnen (FAF). 3,0 DME LND nicht unter 1300 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,0 DME LND
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
820 (400)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

10. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von Gotem DVOR/DME (GOT)
Abflug von GOT (IAF) auf R 068 GOT; bei 8,0 DME GOT Sinkflug auf 3000 beginnen und Endanflugkurs 084° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei MOKUL (8,3 DME LND) beginnen (FAF). 3,0 DME LND nicht unter 1300 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1,0 DME LND
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 9
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4"

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

„GOT 08	GOT [F070] - DP435 [A5000+] - DP430 [A3000+; R] - MOKUL [A3000] - Endanflug 08 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
KOSUL 08	KOSUL [F070] - DP434 [A5000+; L] - DP431 [A5000+; L] - DP430 [A3000+] - MOKUL [A3000] - Endanflug 08 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
NERID 08	NERID - DP442 [A5000+; L] - DP440 [L] - DP430 [A3000+; L] - MOKUL [A3000] - Endanflug 08 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
GOT 26	GOT - DP419 [L] - DP413 [A5000+; L] - DP410 [A3000+; L] - KOSAM [A3000] - Endanflug 26 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
LUTER 26	LUTER [F070] - DP415 [A5000+; R] - DP410 [A3000+; R] - KOSAM [A3000] - Endanflug 26 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
NERID 26	NERID [F070] - DP412 [A5000+] - DP410 [A3000+; L] - KOSAM [A3000] - Endanflug 26 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]
SULED 26	SULED [F070] - DP421 [R] - DP420 [A5000+; R] - DP417 [L] - DP412 [A5000+; L] - DP410 [A3000+; L] - KOSAM [A3000] - Endanflug 26 [ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]

Anmerkungen:
1. Mit verkürzten Verbindungsstrecken ist jederzeit zu rechnen.
2. Die jeweilige Geschwindigkeit wird von ATC zugewiesen.“

b) Die Absätze 2, 3 und 5 werden wie folgt gefasst:

"(2) Als GPS/FMS-RNAV - Anfangsanflugfixe für den Flughafen Leipzig/Halle werden festgelegt:

1. Für Landerichtung 26: LUTER, SULED, NERID
2. Für Landerichtung 08: KOSUL, GOT

(3) Die Warteverfahren über den Anfangsanflugfixen werden wie folgt festgelegt:

Wartefix	Missweisender Anflukurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Gotem DVOR/DME (GOT)	055	5000	rechts	
KOSUL	176	5000	rechts	
LUTER	133	4000 (5000)	links	
NERID	276	4000 (5000)	links	
SULED	027	5000	links	

(5) RNAV (GPS) Anflugverfahren

1. Die RNAV (GPS) - Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt:

Anmerkung: Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von LUTER (IAF)
Abflug von LUTER (IAF) auf Kurs 133°; DP415 (TF) mit Rechtskurve in 5000 passieren und Kurs 174° erfliegen; DP 410 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 264° in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei KOSAM (FAF) beginnen. 4,0 NM vor RW26 nicht unter 1780 und 2,0 NM vor RW26 nicht unter 1140 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW26
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
830 (390)		920 (480)	

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Auf Kurs 269° bis DP460 oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, über DP461 auf Kurs 360° bis LUTER mit Steigflug auf 5000
DP460 [A1000+; R] - DP461 - LUTER [A5000]
NON-RNAV: Auf Kurs 269° bis 2,0 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf Kurs 360° SK bis LUTER mit Steigflug auf 5000.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von NERID (IAF)
Abflug von NERID (IAF) auf Kurs 283°; ab DP412 (TF) Sinkflug auf 3000 beginnen; DP 410 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 264° in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei KOSAM (FAF) beginnen. 4,0 NM vor RW26 nicht unter 1780 und 2,0 NM vor RW26 nicht unter 1140 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW26
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

1.3 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von SULED (IAF)
Abflug von SULED (IAF) auf Kurs 053°; ab DP425 (TF) Flug auf Kurs 014° bis DP 418 (TF) mit Sinkflug auf 4000; ab DP418 (TF) Flug auf Kurs 354° und Sinkflug auf 3000 beginnen; DP 410 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 264° in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei KOSAM (FAF) beginnen. 4,0 NM vor RW26 nicht unter 1780 und 2,0 NM vor RW26 nicht unter 1140 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW26
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

1.4 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von KOSUL (IAF)
Abflug von KOSUL (IAF) auf Kurs 181°; DP441 (TF) mit Linkskurve in 5000 passieren und Kurs 134° erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; DP430 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 084° in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei MOKUL (FAF) beginnen. 4,0 NM vor RW08 nicht unter 1750 und 2,0 NM vor RW08 nicht unter 1110 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW08
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
920 (510)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 084° bis ZIG oder 1000, je nachdem, das später erreicht wird; Linkskurve, über DP482 auf Kurs 301° bis KOSUL mit Steigflug auf 5000.
ZIG [A1000+; L] - DP482 - KOSUL [A5000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis ZIG NDB (2,0 DME LND) oder 1000, je nachdem, das später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 360° R 301 LEG erfliegen; auf R 301 LEG bis KOSUL mit Steigflug auf 5000.

1.5 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von Gotem DVOR/DME (GOT) (IAF)
Abflug von GOT (IAF) auf Kurs 068°; ab DP435 (TF) Sinkflug auf 3000 beginnen; DP430 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 084° in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei MOKUL (FAF) beginnen. 4,0 NM vor RW08 nicht unter 1750 und 2,0 NM vor RW08 nicht unter 1110 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW08
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.4

2. Liste der Verfahrensfixe

2.1 RWY 08 von GOT

GOT (IAF)	N 51 20 35,22	O 011 35 51,10
DP435 (TF)	N 51 23 06,56	O 011 46 32,38
DP430 (IF)	N 51 24 59,29	O 011 54 33,57
MOKUL (FAF)	N 51 25 16,23	O 012 00 18,52
RW08 (MAPt)	N 51 25 52,47	O 012 12 56,97
NDB ZIG (MATF)	N 51 26 02,48	O 012 16 49,78
DP482 (MATF)	N 51 29 49,80	O 012 19 10,26
KOSUL (MAHF)	N 51 41 43,68	O 011 48 53,13

2.2 RWY 08 von KOSUL

KOSUL (IAF)	N 51 41 43,68	O 011 48 53,13
DP441 (TF)	N 51 29 14,45	O 011 47 58,12
DP430 (IF)	N 51 24 59,29	O 011 54 33,57
MOKUL (FAF)	N 51 25 16,23	O 012 00 18,52
RW08 (MAPt)	N 51 25 52,47	O 012 12 56,97
NDB ZIG (MATF)	N 51 26 02,48	O 012 16 49,78
DP482 (MATF)	N 51 29 49,80	O 012 19 10,26
KOSUL (MAHF)	N 51 41 43,68	O 011 48 53,13

2.3 RWY 26 von LUTER

LUTER (IAF)	N 51 46 59,15	O 012 08 13,35
DP415 (TF)	N 51 30 27,45	O 012 34 31,05
DP410 (IF)	N 51 26 52,13	O 012 34 55,17
KOSAM (FAF)	N 51 26 35,24	O 012 28 32,31
RW26 (MAPt)	N 51 26 01,13	O 012 16 02,80
DP460 (MATF)	N 51 26 03,76	O 012 10 19,94
DP461 (MATF)	N 51 28 09,85	O 012 07 07,39
LUTER (MAHF)	N 51 46 59,15	O 012 08 13,35

2.4 RWY 26 von NERID

NERID (IAF)	N 51 24 16,78	O 012 51 07,91
DP412 (TF)	N 51 25 49,90	O 012 41 26,72
DP410 (IF)	N 51 26 52,13	O 012 34 55,17

KOSAM (FAF)	N 51 26 35,24	O 012 28 32,31
RW26 (MAPt)	N 51 26 01,13	O 012 16 02,80
DP460 (MATF)	N 51 26 03,76	O 012 10 19,94
DP461 (MATF)	N 51 28 09,85	O 012 07 07,39
LUTER (MAHF)	N 51 46 59,15	O 012 08 13,35

2.5 RWY 26 von SULED

SULED (IAF)	N 51 09 42,59	O 012 13 47,83
DP425 (TF)	N 51 17 53,33	O 012 32 35,13
DP418 (TF)	N 51 23 52,69	O 012 35 15,21
DP410 (IF)	N 51 26 52,13	O 012 34 55,17
KOSAM (FAF)	N 51 26 35,24	O 012 28 32,31
RW26 (MAPt)	N 51 26 01,13	O 012 16 02,80
DP460 (MATF)	N 51 26 03,76	O 012 10 19,94
DP461 (MATF)	N 51 28 09,85	O 012 07 07,39
LUTER (MAHF)	N 51 46 59,15	O 012 08 13,35"

a) In Absatz 1 Nr. 2 wird wie Tabelle wie folgt gefasst:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
26	MAG 2A, RUDAK 1A, TADUV 1A	124,175
	RELKO 2A, BAMKI 3A, ORTAG 3A, GALMA 3A, NAMUB 1A	132, 300
08	MAG 1C, RUDAK 2C, TADUV 1C, RELKO 2C, BAMKI 3C, ORTAG 3C, GALMA 3C, NAMUB 1C	124,175

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.

1. Bei Benutzung der Startbahn 26:

4. § 4 wird wie folgt geändert:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
MAGDEBURG TWO ALPHA DEPARTURE (MAG 2A) Auf Startbahnkurs bis 1,5 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf R 157 MAG bis MAG (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP511 [A1000+; R] - MAG	4000	von 15,0 DME MAG bis MAG: 4000	Kein Zugang zur (U)Z20.
RUDAK ONE ALPHA DEPARTURE (RUDAK 1A) Auf Startbahnkurs bis 1,5 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, R 064 GOT erfliegen; auf R 064 GOT bis RUDAK (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP511 [A1000+; R] - DP512 [R] - RUDAK	4000	von 50,0 DME GOT bis RUDAK: 4000	Nur für Flüge nach EDDB, EDDI oder EDDT und für Flüge mit Y-Flugplan.
TADUV ONE ALPHA DEPARTURE (TADUV 1A) Auf Startbahnkurs bis 1,5 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, R 064 GOT erfliegen; auf R 064 GOT bis 30,0 DME GOT; Rechtskurve, auf R 139 MAG bis TADUV (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP511 [A1000+; R] - DP512 [R] - DP513 [R] - TADUV	4000		1. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDB, EDDI oder EDDT. 2. Kein Zugang zur T804.
NAMUB ONE ALPHA DEPARTURE (NAMUB 1A) Auf Startbahnkurs bis 1,5 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 076 GOT bis DESAN (Δ); Linkskurve, auf Kurs 209° bis NAMUB (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP510 [A1000+; L] - DESAN [L] - NAMUB	4000	von 25,0 DME ERF bis NAMUB: 5000	Ab DESAN BRNAV-Ausrüstung erforderlich. Für Flüge ohne BRNAV-Ausrüstung ist SID GALMA im Flugplan anzugeben.
RELKO TWO ALPHA DEPARTURE (RELKO 2A) Auf Startbahnkurs bis 1,5 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 076 GOT bis DESAN (Δ); Linkskurve, auf Kurs 219° bis RELKO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP510 [A1000+; L] - DESAN [L] - RELKO	4000	von 25,0 DME ERF bis RELKO: 5000	Ab DESAN BRNAV-Ausrüstung erforderlich. Für Flüge ohne BRNAV-Ausrüstung ist SID GALMA im Flugplan anzugeben.
BAMKI THREE ALPHA DEPARTURE (BAMKI 3A) Auf Startbahnkurs bis 1,5 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 076 GOT bis DESAN (Δ); Linkskurve, auf Kurs 219° bis BAMKI (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP510 [A1000+; L] - DESAN [L] - BAMKI	4000	von 25,0 DME ERF bis BAMKI: 5000	Ab DESAN BRNAV-Ausrüstung erforderlich. Für Flüge ohne BRNAV-Ausrüstung ist SID GALMA im Flugplan anzugeben.
GALMA THREE ALPHA DEPARTURE (GALMA 3A) Auf Kurs 258° bis zum Erfliegen von R 265 LEG; auf R 265 LEG bis GALMA (Δ).	4000	von 32,0 DME LEG bis GALMA: 5000	Nur für Luftfahrzeuge ohne BRNAV-Ausrüstung.
ORTAG THREE ALPHA DEPARTURE (ORTAG 3A) Auf Startbahnkurs bis zum Erfliegen von R 267 LEG; auf R 267 LEG bis USULA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 278° bis ORTAG (Δ). **GPS/FMS RNAV**: [A1000+] - USULA [R] - ORTAG	4000	von USULA bis ORTAG: 5000	Ab USULA BRNAV-Ausrüstung erforderlich. Für Flüge ohne BRNAV-Ausrüstung ist SID GALMA im Flugplan anzugeben.

2. Bei Benutzung der Startbahn 08:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
MAGDEBURG ONE CHARLIE DEPARTURE (MAG 1C) Auf Startbahnkurs bis ZIG oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 147 MAG bis MAG (Δ). **GPS/FMS RNAV**: ZIG [A1000+; L] - DP535 - MAG	4000	von 15,0 DME MAG bis MAG: 4000	Kein Zugang zur (U)Z20.
RUDAK TWO CHARLIE DEPARTURE (RUDAK 2C) Auf Startbahnkurs via ZIG bis 4,0 DME LND; Linkskurve, auf R 230 KLF bis RUDAK (Δ). Steigflug mit 6,6 % (400 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 4500. **GPS/FMS RNAV**: ZIG [A1000+] - DP534 [L] - RUDAK	4000	von 35,0 DME KLF bis RUDAK: 4000	1. Steiggradient bedingt durch die Betriebsüberdeckung von KLF. 2. Nur für Flüge nach EDDB, EDDI oder EDDT und für Flüge mit Y-Flugplan.
TADUV ONE CHARLIE DEPARTURE (TADUV 1C) Auf Startbahnkurs via ZIG bis 6,5 DME LND; Rechtskurve, Flug bis LEG (Δ); auf R 096 LEG bis TADUV (Δ). **GPS/FMS RNAV**: ZIG [A1000+] - DP533 [R] - LEG - TADUV	4000		1. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDB, EDDI oder EDDT. 2. Kein Zugang zur T804.
NAMUB ONE CHARLIE DEPARTURE (NAMUB 1C) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve; auf Kurs 269° R 285 LEG erfliegen; auf R 285 LEG bis DOLIT (Δ); Linkskurve, auf Kurs 195° bis NAMUB (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP530 [A1000+; L] - DP531 [L] - DP532 [R] - DOLIT [L] - NAMUB	4000	von 24,0 DME ERF bis NAMUB: 5000	Ab DOLIT BRNAV-Ausrüs-tung erforderlich. Für Flüge ohne BRNAV-Aus-rüstung ist SID GALMA im Flug-plan anzugeben.
RELKO TWO CHARLIE DEPARTURE (RELKO 2C) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve; auf Kurs 269° R 285 LEG erfliegen; auf R 285 LEG bis DOLIT (Δ); Linkskurve, auf Kurs 205° bis RELKO (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP530 [A1000+; L] - DP531 [L] - DP532 [R] - DOLIT [L] - RELKO	4000	von 26,0 DME ERF bis RELKO: 5000	Ab DOLIT BRNAV-Ausrüstung erforderlich. Für Flüge ohne BRNAV-Ausrüstung ist SID GALMA im Flugplan anzugeben.
BAMKI THREE CHARLIE DEPARTURE (BAMK 3C) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve; auf Kurs 269° R 285 LEG erfliegen; auf R 285 LEG bis DOLIT (Δ); Linkskurve, auf Kurs 205° bis RELKO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 219° bis BAMKI (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP530 [A1000+; L] - DP531 [L] - DP532 [R] - DOLIT [L] - RELKO [R] - BAMKI	4000	von 26,0 DME ERF bis BAMKI: 5000	1. Ab DOLIT BRNAV-Ausrüs-tung erforderlich. Für Flüge ohne BRNAV-Aus-rüstung ist SID GALMA im Flug-plan anzugeben. 2. Kein Zugang zu T173 oder T222.
GALMA THREE CHARLIE DEPARTURE (GALMA 3C) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve; auf Kurs 269° R 285 LEG erfliegen; auf R 285 LEG bis DOLIT (Δ); Linkskurve, auf R 039 GOT bis RASIK (Δ); Rechtskurve, auf R 265 LEG bis GALMA (Δ).	4000	von RASIK bis GALMA: 5000	Nur für Luftfahrzeuge ohne BRNAV-Ausrüstung.
ORTAG THREE CHARLIE DEPARTURE (ORTAG 3C) Auf Startbahnkurs bis 2,0 DME LND oder 1000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Kurs 269° R 285 LEG erfliegen; auf R 285 LEG bis DOLIT (Δ); Linkskurve, auf Kurs 262° bis ORTAG (Δ). **GPS/FMS RNAV**: DP530 [A1000+; L] - DP531 [L] - DP532 [R] - DOLIT [L] - ORTAG	4000	von 32,0 DME LEG bis ORTAG: 5000	Ab DOLIT BRNAV-Ausrüstung erforderlich. Für Flüge ohne BRNAV-Aus-rüstung ist SID GALMA im Flug-plan anzugeben.

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, 10. August 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 249/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der Dritten Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 13 447, am 7. September 2005 verkündete Verordnung vom 15. August 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, 11. Oktober 2005

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamts

i . A . D ö l p

Dritte Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Vom 15. August 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertachtzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) vom 20. August 2004 (BAnz. S. 21 673, NfL I-245/04), zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. April 2005 (BAnz. S. 7118, NfL I-119/05), wird wie folgt geändert:

§ 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
23 L	LMA 7T, RKN 3T, MEVEL 6T, NAPSI 4T, SUKAM 6T, MODRU 5T	133,775
	GMH 4T, NOR 8T, DODEN 2T, WRB 6T, LIPMI 2T	128,550
23 R	LMA 3L, RKN 5L, MEVEL 5L, NAPSI 3L, SUKAM 5L, MODRU 5L	133,775
	GMH 4L, NOR 3U, DODEN 2L, WRB 3L, LIPMI 2L	128,550
05 R	LMA 8Z, RKN 7Z, MEVEL 4Z, NAPSI 3Z, SUKAM 3Z, MODRU 3Z	133,775
	GMH 1Z, NOR 1Z, DODEN 2Z, WRB 3Y, LIPMI 2Z	128,550
05 L	LMA 4Y, RKN 2J, MEVEL 3J, NAPSI 2J, SUKAM 2J, MODRU 3J	133,775
	GMH 4Y, NOR 5Y, DODEN 2J, WRB 2J, LIPMI 2J	128,550

b) In Absatz 2 Nr. 1 wird die Abflugstrecke DODEN ONE TANGO DEPARTURE (DODEN 1T) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
DODEN TWO TANGO DEPARTURE (DODEN 2T) Auf Kurs 234° DY bis 4,5 DME DUS; Linkskurve, auf R 354 NOR bis 20,6 DME NOR; Linkskurve, auf R 266 GMH bis 17,1 DME GMH; Rechtskurve, auf Kurs 136° bis BETZO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 154° bis DODEN (Δ). Steigflug mit 7% (425 ft/NM) oder mehr bis zum Durchfliegen von 3000 durchführen. 17,1 DME GMH in FL150 oder darüber und DODEN in FL250 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL239 [L] - DL241 [L] - DL242 [F150+] - DL245 [R] – BETZO [R] - DODEN [F250+]	5000	von 17,1 DME GMH bis DODEN: 6000	1. Kann der durch die Luftraumstruktur bedingte Verfahrenssteiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 17,1 DME GMH BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur für Strahlflugzeuge, für die FL250 und darüber beantragt wurde. DODEN muss in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist SID GMH im Flugplan anzugeben. Luftfahrzeuge, die DL242 nicht in FL150 oder darüber passieren können, haben DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

c) In Absatz 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke DODEN ONE LIMA DEPARTURE (DODEN 1L) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
DODEN TWO LIMA DEPARTURE (DODEN 2L) Auf Kurs 231° DY bis 4,5 DME DUS; Linkskurve, auf R 354 NOR bis 20,6 DME NOR; Linkskurve, auf R 266 GMH bis 17,1 DME GMH; Rechtskurve, auf Kurs 136° bis BETZO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 154° bis DODEN (Δ). Steigflug mit 7% (425 ft/NM) oder mehr bis zum Durchfliegen von 3000 durchführen. 17,1 DME GMH in FL150 oder darüber und DODEN in FL250 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL240 [L] - DL241 [L] - DL242 [F150+] - DL245 [R] – BETZO [R] - DODEN [F250+]	5000	von 17,1 DME GMH bis DODEN: 6000	1. Kann der durch die Luftraumstruktur bedingte Verfahrenssteiggradient nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 17,1 DME GMH BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur für Strahlflugzeuge, für die FL250 und darüber beantragt wurde. DODEN muss in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist SID GMH im Flugplan anzugeben. Luftfahrzeuge, die DL242 nicht in FL150 oder darüber passieren können, haben DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

d) In Absatz 2 Nr. 3 wird die Abflugstrecke DODEN ONE ZULU DEPARTURE (DODEN 1Z) wird durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
DODEN TWO ZULU DEPARTURE (DODEN 2Z) Auf R 055 DUS bis 6,4 DME DUS; Rechtskurve, auf R 279 BAM bis BAM (Δ); auf R 125 BAM bis 15,6 DME BAM; Rechtskurve, auf Kurs 136° bis BETZO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 154° bis DODEN (Δ). 15,6 DME GMH in FL150 oder darüber und DODEN in FL250 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL050 [R] - DL058 [R] - BAM [R] - DL245 [F150+; R] - BETZO [R] - DODEN [F250+]	5000	von 10,8 DME BAM bis DODEN: 6000	1. Die Rechtskurve zum Erfliegen von R 125 BAM ist so frühzeitig einzuleiten, dass BAM nicht überflogen wird. 2. Ab 15,6 DME GMH BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur für Strahlflugzeuge, für die FL250 und darüber beantragt wurde. DODEN muss in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist SID GMH im Flugplan anzugeben. Luftfahrzeuge, die DL245 nicht in FL150 oder darüber passieren können, haben DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

e) In Absatz 2 Nr. 4 wird die Abflugstrecke DODEN ONE JULIETT DEPARTURE (DODEN 1J) durch die folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
DODEN TWO JULIETT DEPARTURE (DODEN 2J) Auf R 055 DUS bis 6,4 DME DUS; Rechtskurve, auf R 279 BAM bis BAM (Δ); auf R 125 BAM bis 15,6 DME BAM; Rechtskurve, auf Kurs 136° bis BETZO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 154° bis DODEN (Δ). 15,6 DME GMH in FL150 oder darüber und DODEN in FL250 oder darüber überfliegen. **GPS/FMS RNAV**: [A600+] - DL050 [L] - DL058 [R] - BAM [R] - DL245 [F150+; R] - BETZO [R] - DODEN [F250+]	5000	von 10,8 DME BAM bis DODEN: 6000	1. Die Rechtskurve zum Erfliegen von R 125 BAM ist so frühzeitig einzuleiten, dass BAM nicht überflogen wird. 2. Ab 15,6 DME GMH BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur für Strahlflugzeuge, für die FL250 und darüber beantragt wurde. DODEN muss in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist SID GMH im Flugplan anzugeben. Luftfahrzeuge, die DL245 nicht in FL150 oder darüber passieren können, haben DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2005 in Kraft.

Langen, den 15. August 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 250/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Bundeswehrkrankenhaus Ulm

Mit Verfügung vom 05.10.2005, Az: 46-21/3846-Ulm-BWKH, hat das Regierungspräsidium Tübingen gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) der

Bundesrepublik Deutschland
- Bundeswehrkrankenhaus Ulm
Oberer Eselsberg
89081 Ulm
vertreten durch den Chefarzt Dr. Wallner -

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes

für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tag und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

1. Grenzen und Anlagen:

Die Grenzen und Anlagen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes ergeben sich aus den Plänen vom 25.08.2004, die Teile der Genehmigung sind:

- Lageplan mit Darstellung der Hindemisbegrenzungsflächen gem. ICAO-Annex 14, Band II, M 1:2.500, Plan Nr. 2,
- Detailplan Beleuchtung, Markierung, Befeuerung, M 1:200, Plan Nr. 6,

2. Beschreibung des Geländes:

2.1 Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz Bundeswehrkrankenhaus Ulm

2.2 Lage: Nordwestlich des Stadtzentrums von Ulm

2.3 Bezugspunkt:

a) geographische Lage (WGS 84)	48° 25' 35,47" Nord 09° 56' 43,69" Ost
b) Höhe	619 m = 2.030 ft MSL

2.4 Start- und Landefläche:

a) Abmessungen:
Rechteck mit 35 m x 90 m Außenabmessung, davon
- 26,25 m x 81,25 m Endanflug- und Startfläche (FATO), Beton und Gras, sowie
- 4,375 m Sicherheitsfläche umgebend, Beton und Gras

b) An-/Abflugrichtungen 057°/237° rwN

3. Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF): -1- (Kreis - Beton - mit 10 m Radius)

4. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz entspricht den Anforderungen nach ICAO-Annex 14, Band II, Hubschrauberflugplätze, zweite Ausgabe, Juli 1995 und Nachtrag vom 06.11.1997.

5. Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz darf nur von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

Hubschrauber bis 17,50 m Länge über Alles und Rotordurchmesser bis 15,00 m sowie 6.500 kg höchstzulässige Abflugmasse.

6. Zweck des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes:

Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz steht dem Notfallrettungsdienst, Krankentransporten und dem Katastrophenschutz zur Verfügung.

7. Betriebszeiten:

PPR = Prior Permission Required / Vorherige Genehmigung erforderlich

Tübingen, 11.10.2005
Az: 46-21/3846-Ulm-BWKH
Regierungspräsidium Tübingen

i . A . L a u t e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 251/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 27. Oktober 2005

Änderung der Genehmigung, Regelung und Gestattung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Kreiskrankenhaus Meißen

Mit Bescheid vom 6.10.2005 hat das Regierungspräsidium Dresden die Halterschaft für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus Meißen der Elblandkliniken Meißen-Radebeul GmbH & Co. KG, vertreten durch den Geschäftsführer, Nassauweg 7, 01662 Meißen, übertragen.

Die Bezeichnung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus Meißen lautet nun "**Hubschrauber-Sonderlandeplatz Elblandkliniken Meißen-Radebeul, Standort Meißen**".

NFL I-62/99, I-63/99 und I-64/99 werden hiermit geändert.

Dresden, 6.10.2005
36-38461-4/Kreiskrankenhaus Meißen/Elblandkliniken Meißen-Radebeul
Regierungspräsidium Dresden

i . A . S e r v o s

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 252/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 10. November 2005

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Hürth / action concept

Gemäß § 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit §§ 49 f Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO), alle in der derzeit geltenden Fassung, erteile ich die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Hürth / action concept.

1. Status

1. Bezeichnung: HÜRTH / action concept

Hubschrauber - Sonderlandeplatz; nicht für den allgemeinen Verkehr. Die Benutzung ist abhängig von der vorherigen Zustimmung des Genehmigungsinhabers bzw. des Platzbetreibers ("Benutzung PPR").

2. Lage:

Im unkontrollierten Luftraum ca. 16 km nordwestlich des Verkehrsflughafen Köln/Bonn und 18 km nordöstlich des Militärflugplatzes Nörvenich.

3. Flugplatzbezugspunkt: 050° 52´ 50´´ Nord
006° 54´ 20´´ Ost

(gem. geodätischem Bezugssystem WGS 84)
Er stellt den Mittelpunkt der FATO dar (Mitte des Lande-H).

4. Geländehöhe über NN: 58 m (190 ft)

5. Betriebsflächen:

- Endanflug- und Startfläche: (FATO)
rund mit einem Durchmesser von 21,00 m.

- Sicherheitsfläche:
Die FATO ist umgeben von einem hindernisfreien Streifen mit einem Radius von 14,00 m um den Mittelpunkt der FATO. Der Sicherheitsstreifen hat somit eine Breite von 3,50 m. Insgesamt ergibt sich eine nutzbare Fläche (FATO und. Sicherheitsfläche) von 28 m im Durchmesser.

- Aufsetz- und Abhebfläche: (TLOF)
Die TLOF ist deckungsgleich mit der FATO.

6. Neigung, Bodeneffekt:

Die Gesamtneigung der FATO und des umgebenden Sicherheitsstreifens überschreitet an keiner Richtung 3% und hat an keiner Stelle eine Neigung von mehr als 5%. Die FATO gewährleistet Bodeneffekt.

7. Tragfähigkeit:

Die Tragfähigkeit ist auf 6 t Höchstabflugmasse (MTOM) festgelegt.

8. Oberfläche:

Die Oberfläche der FATO ist befestigt und besteht aus Verbundsteinpflaster.

9. Verfügbare Start- und Landestrecken:

Bezeichnung Anflug	Rechtweisende Richtung in °	TODAH m	RTODAH m	LDAH m
14	140	-	-	28
02	020	-	-	28

Bezeichnung Abflug	Rechtweisende Richtung in °	TODAH m	RTODAH m	LDAH m
32	320	28	28	-
20	200	28	28	-

10. An- und Abflugrichtungen:

Anflugrichtungen: 140°/020° rwN
Abflugrichtungen: 320°/200° rwN

Die Hauptanflugrichtung wird festgelegt auf 140° rwN (soweit Windrichtung und Windstärke dies zulassen)
Die Hauptabflugrichtung auf 320° rwN (soweit Windrichtung und Windstärke dies zulassen)

11. An- und Abflugflächen:

Die Abflugsektoren sind entsprechend den Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) für Flugleistungsklasse 2 und 3 mit hindernisfreien Steigwinkeln von 8 % im ersten Abschnitt, 10 % im zweiten Abschnitt und 15 % im dritten Abschnitt bis zu einer Höhe von 150 m über dem Landeplatz festgelegt. Daraus ergibt sich eine Länge von 1115 m. Die An- und Abflugstrecke 140°/320° ist gekrümmt. Die Richtungsänderung beträgt 90° nach rechts beim Abflug, bzw. 90° nach links beim Anflug und entspricht den ICAO-Anforderungen. Zur Darstellung der An-/Abflugrouten siehe Anlagen 4 - 6.

12. Notlandemöglichkeiten:

Durch landwirtschaftlich genutzte Flächen und auf Grund der Ortsrandlage vorhandene Freiflächen sind Notlandemöglichkeiten im An- und Abflugbereich in großer Zahl vorhanden, so dass Autorotationen und Sicherheitslandungen durchgeführt werden können.

13. Tageskennzeichnung:

Hubschrauberlandeplatz-Erkennungsmarkierung:
weißes "H" in der Mitte der FATO. Ausrichtung des "H" so, dass der Querbalken des "H" rechtwinklig zur Hauptanflugrichtung (140°) liegt. Die Abmessungen der Markierung sind entsprechend den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), Anhang 14 Band II Kapitel 5.2 in der jeweils aktuellen Fassung auszuführen (Höhe=3,0 m, Breite=1,8 m, Strichstärke=0,4 m).

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Die Endanflug- und Startfläche / FATO Markierung:
Randmarkierung der kreisförmigen Fläche mit mindestens fünf weiße Markierungen in gleichen Abständen von nicht mehr als 10 m bei einer Strichbreite von 1 m. Die Tageskennzeichnung sollte aus retroreflektierendem Material hergestellt werden.
Die Höchstmassenmarkierung von 6 t MTOM ist weiß und aus jeder Anflugrichtung erkennbar herzustellen.

15. Windrichtungsanzeiger:

Ein Windrichtungsanzeiger (Windsack), Farbe rot / weiß, ist im Bereich der Tankstelle zur Anzeige der Bodenwindrichtung, ein zweiter auf dem Dach des Bürogebäudes zur Anzeige der Höhenwindrichtung anzubringen. Diese müssen folgende Abmessungen haben:

Länge.....2,4 m
Durchmesser.....0,6 m (dickeres Ende)
Durchmesser.....0,3 m (dünneres Ende).

16. Brandschutz und Rettungswesen:

Brandschutz besteht für Hubschrauber der Kategorie "H1" gemäß ICAO, Anhang 14, Band II, Kap. 6.

2. Betriebszeiten und Betriebsbeschränkungen

Die Betriebszeiten für Flüge nach Sichtflugregeln bei Tag:

>> Montags bis Freitags maximal:
08:00 Uhr bis 20:00 Uhr (MEZ)
>> Samstags maximal:
10:00 Uhr bis 18:00 Uhr (MEZ)
>> Sonn- und Feiertags:
geschlossen.

Die Anzahl der Flugbewegungen ist auf maximal 480 Flugbewegungen im Kalenderjahr, pro Tag jedoch nicht mehr als acht Bewegungen, beschränkt.

Es besteht keine Betriebspflicht.

3. Luftfahrzeugarten

Der Flugplatz ist zugelassen für Hubschrauber bis zu einer maximalen Startmasse (MTOM) von 6 Tonnen.

4. Zweckgebundenheit

Der Hubschrauberlandeplatz ist ein Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz). Zulässig sind nur Flüge im Werks- und gelegentlichen Geschäftsreiseverkehr, sowie Flüge im Rahmen des Rettungsdienstes.

Düsseldorf, 11.10.2005
59.1-11.18
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . R o t t e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 253/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 10. November 2005

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) Mechernich / Kreiskrankenhaus

Gemäß § 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit §§ 49 f Luftverkehrszulassungs-Ordnung (LuftVZO), alle in der derzeit geltenden Fassung, erteile ich die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des erhöhten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Kreiskrankenhaus Mechernich, St. Elisabeth-Straße 2-6 in Mechernich.

1. Status

1. Bezeichnung: Mechernich / Kreiskrankenhaus

Hubschrauber - Sonderlandeplatz / Dachlandeplatz zur Nutzung von Hubschraubern im Rettungswesen und Katastrophenschutz, jedoch nicht für den allgemeinen Verkehr. Die Benutzung ist abhängig von der vorherigen Zustimmung des Genehmigungsinhabers bzw. des Platzbetreibers ("Benutzung PPR").

2. Lage:

Nahezu im Zentrum der Stadt Mechernich, unmittelbar nördlich der mehrgleisigen Eisenbahnstrecke, ca. 550 m ostwärts des Bahnhofs Mechernich.

3. Flugplatzbezugspunkt: 050° 35´ 31,459´´ Nord
006° 39´ 00,093´´ Ost
(gem. geodätischem Bezugssystem WGS 84)
Er stellt den Mittelpunkt der FATO dar (Mitte des Lande-H).

4. Höhe des Flugplatzes:

Geländehöhe über NN: 308,43 m (1012 ft)
Höhe über Grund: 12,70 m (42 ft)

5. Betriebsflächen:

- Endanflug- und Startfläche: (FATO)
Quadratisch mit einer Seitenlänge von 18,00 m.

- Sicherheitsfläche:
Die FATO ist umgeben von einem hindernisfreien Streifen mit einem Radius von 14,00 m um den Mittelpunkt der FATO. Der Sicherheitsstreifen hat somit eine Breite von 5,00 m im Bereich der Hauptanflugrichtung 298° abnehmend bis zu 1,20 m an den Diagonalen der FATO. Insgesamt ergibt sich eine nutzbare Fläche von 28 m im Durchmesser.

- Aufsetz- und Abhebfläche: (TLOF)
Die TLOF ist identisch mit der FATO.

6. Neigung, Bodeneffekt

Die Gesamtneigung der FATO und des umgebenden Sicherheitsstreifens überschreitet in keiner Richtung 1,5%. Die FATO gewährleistet Bodeneffekt.

7. Tragfähigkeit

Die Tragfähigkeit ist auf 10,0 t Höchstabflugmasse (MTOM) festgelegt.

8. Oberfläche

Die Oberfläche der FATO und des Sicherheitsstreifen besteht aus rauem Beton in hellgrauer Farbe bzw. Gussasphalt. Sie ist kerosinbeständig und rutschfest.

9. Verfügbare Start- und Landestrecken

Bezeichnung Anflug	Rechtweisende Richtung in °	TODAH m	RTODAH m	LDAH m
30	298	-	-	28
12	118	-	-	28

Bezeichnung Abflug	Rechtweisende Richtung in °	TODAH m	RTODAH m	LDAH m
30	298	28	28	-
12	118	28	28	-

10. An- und Abflugflächen

Die Hauptanflugrichtung wird festgelegt auf 298° rechtweisend Nord.
Eine weitere Anflugrichtung ist 118° rechtweisend Nord.
Abflugrichtungen sind identisch mit den Anflugrichtungen.

Die Abflugsektoren sind entsprechend den Forderungen der ICAO für Flugleistungsklasse 1 mit hindernisfreien Steigwinkeln von 4,5% bis zu einer Höhe von 150 m über dem Landeplatz festgelegt. Daraus ergibt sich eine Länge von 3.330 m. Die An- / Abflugrouten öffnen sich mit 15% von der FATO mit Sicherheitsstreifen beginnend mit einer Breite von 28 m auf eine max. Breite von 165 m. Kurvenradien berücksichtigen die Forderungen nach einem Radius von min. 270 m. Zur Darstellung der An- / Abflugrouten siehe Anlage 3 und 4.

12. Notlandemöglichkeiten

Auf Grund der hier zum Einsatz kommenden Hubschrauber entfällt die Notwendigkeit des Nachweises von Notlandeflächen.

13. Tageskennzeichnung

Die Endanflug- und Startfläche ist als Krankenhauslandeplatz, gem. ICAO, Anhang 14, Band II, mit rotem Lande-H (H=3,0 m, B=1,8 m, Strichstärke=0,4 m) auf weißem Kreuz (H=9,0 m, B=9,0 M) gekennzeichnet. Die Ausrichtung des Lande-H erfolgt entsprechend der Hauptanflugrichtung 298° rechtweisend Nord.

Die Randzeichnung der TLOF in den Maßen 18 x 18 m ist weiß, Strichstärke 0,30 m. Diese Tageskennzeichnung besteht aus retroreflektierendem Material.

Die Höchstmassenmarkierung von 10,0 t MTOM ist rot und aus

jeder Anflugrichtung erkennbar.

14. Nachtkennzeichnung

- Anflugbefeuerung:

Ein Flugplatzleuchtfeuer (Aerodrome Beacon-ABN), weißes Blitzfeuer, das in alle Richtungen abstrahlt, ist auf dem höchsten Punkt des Gebäudes ca. 60 m im Nordosten des Landeplatzes angebracht. Die Ausrichtung erfolgt derart, dass der Hubschrauberführer einerseits frühzeitig die Lage des Landeplatzes erkennen kann und andererseits von Nahem nicht geblendet wird. Die Anflugbefeuerung besteht aus drei festen Feuern, welche die Richtung der Mittellinien der Anflugsektoren 12 und 30 kennzeichnen. Die drei festen Feuer (Farbe weiß, rundumstrahlend) haben einen Abstand zueinander von jeweils 4,0 m.

- Landeplatzbefeuerung:

FATO - Randfeuer: Unterflurfeuer, die rundum grün strahlen im Abstand von jeweils 3 m. Insgesamt 24 Feuer stellen somit die Begrenzung der FATO dar.
Fluter, die die FATO und den umgebenden Streifen schattenfrei ausleuchten. Die Fluter sind mit Blendschutzhauben ausgerüstet und ragen nicht höher als 0,25 m über die Bodenfläche des Landeplatzes hinaus. Sind aus lichttechnischen Gründen höhere Maße erforderlich, sind Sollbruchstellen vorzusehen.
Ausfallgesicherte Hindernisfeuer bzw. LED-Hindernisfeuer sind auf der Südwestecke des Gebäudes ca. 40 m im Norden, der Westseite des Giebels des Gebäudes ca. 50 m im Norden und der Westseite des Giebels des Gebäudes ca. 90 m im Ostsüdosten (Anlage 2).
Der Windrichtungsanzeiger ist beleuchtet und mit einem roten Hindernisfeuer gekennzeichnet.
Die gesamte Befeuerung wird bei Bedarf durch einen Hauptschalter in der Telefonzentrale des Krankenhauses (Vorrangschaltung im Dienstraum) geschaltet.

15. Windrichtungsanzeiger

Der Windrichtungsanzeiger (Windsack), Farbe rot/weiß, ist auf der nördlichen Seite des Landeplatzes auf der Fahrstuhlüberfahrt angebracht. Er hat folgende Abmessungen:

Länge.....2,4 m
Durchmesser.....0,6 m (dickeres Ende)
Durchmesser.....0,3 m (dünneres Ende).

16. Brandschutz und Rettungswesen

Brandschutz besteht für Hubschrauber der Kategorie "H2" gem. ICAO, Anhang 14, Band II, Kap. 6.

2. Betriebszeit

Die Betriebszeiten für Flüge nach Sichtflugregeln bei Tag und bei Nacht (VFR und NVFR) werden von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit (MEZ/MESZ) festgelegt. Es besteht keine Betriebspflicht.

3. Flugzeugarten

Der Flugplatz ist zugelassen für:

- mehrmotorige Hubschrauber bis zu 5,7 t maximaler Startmasse (MTOM) die nach Kategorie A (gemäß JAR 27/29) betrieben werden können (§9 der 6. DVO LuftBO)

- Hubschrauber, die in Übereinstimmung mit Flugleistungsklasse 1 betrieben werden, bis zu 10,0 t MTOM.

4. Zweckgebundenheit

Der Dachlandeplatz ist ein Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz). Zulässig sind Flüge im Rahmen des Katastrophenschutzes, des Rettungsdienstes sowie des Krankentransportes und damit in Zusammenhang stehende Flüge wie Transport von medizinischem Personal und Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten.

Düsseldorf, 8.7.2005
59.1-11.20
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . R o t t e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 254/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 10. November 2005

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) Hückeswagen / Fa. Clouth

Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit §§ 49 ff Luftverkehrzulassungs-Ordnung (LuftVZO), alle in der derzeit geltenden Fassung, erteile ich die Genehmigung zur Anlage und Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes der Firma Clouth in Hückeswagen / Remscheid. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung :

Hubschrauber - Sonderlandeplatz / Dachlandeplatz
nicht für den allgemeinen Verkehr; Benutzung PPR

2. Lage:

ca. 3,3 km westlich der Stadt Hückeswagen
ca. 5,4 km östlich der Stadt Wermelskirchen

3. Flugplatzbezugspunkt:

51°08.48' Nord
007°17.70' Ost
(Mittelpunkt der Endanflug- und Startfläche)

4. Geländehöhe über NN: 337 m (1106 ft)

5. Betriebsflächen:

- Endanflug- und Startfläche (FATO):
Durchmesser von 19,50 m

- Schutzstreifen
allseitig die FATO umgebender
Streifen von 3,25 m

- (TLOF)
innerhalb der FATO 10,60 m x 6,60 m

6. Neigung, Bodeneffekt

Die Gesamtneigung der FATO überschreitet in keiner Richtung 3% und hat an keiner Stelle eine Neigung von mehr als 5%. Die FATO gewährleistet Bodeneffekt.

7. Tragfähigkeit

Die Tragfähigkeit ist auf 6 t Höchstabflugmasse (MTOM) beschränkt.

8. An- und Abflugsektoren

Anflugrichtungen: 264° / 084° rwN
Abflugrichtungen: 264° / 084° rwN

9. An- und Abflugflächen

Die An- und Abflugflächen wurden in 2 Abschnitte unterteilt. Die Divergenz des ersten Abschnittes beträgt 15%, die Divergenz des zweiten Abschnittes verläuft parallel.

1. Abschnitt: Länge 346 m; max. Neigung 4,5%
2. Abschnitt: Länge 2.988 m ; max. Neigung 4,5%
3. Gesamtlänge der Hindernisbegrenzungsfläche somit 3.334 m. (Detaildarstellung siehe Anlage 2)

10. Hindernisse

Durch die erhöhte Lage auf dem Dach sind die An- und Abflugflächen hindernisfrei.

11. Notlandemöglichkeiten

Es sind ausreichend Freiflächen und Straßen vorhanden, so dass Autorotationen und Sicherheitslandungen durchgeführt werden können.

12. Tageskennzeichnung

- Hubschrauber "H" in rechteckigem TLOF-Feld. Das "H" ist so auszurichten, dass der Querbalken des "H" rechtwinklig zur bevorzugten Endanflugrichtung (270°) liegt.
- Einer aus jeder Anflugrichtung erkennbaren, weißen Höchstmassenmarkierung (6 t)
- Die runde FATO besteht aus fünf weißen Markierungen, die eine Breite von 1 Meter haben müssen und deren Abstand nicht mehr als 10 m betragen darf.
- Die Farbmarkierungen sollten aus retroreflektierendem Material vorgenommen werden und sind entsprechend ICAO Anhang 14 Band II Kapitel 5.2 auszuführen.

13. Nachtkennzeichnung

Befeuerung des Landeplatzes:
- Ein Flugplatzleuchtfeuer (weißes Blitzfeuer) auf dem Dach des Bürogebäudes, das in alle Richtungen abstrahlt.
- FATO - Befeuerung durch 12 weiße Rundstrahlfeuer, die in den Boden eingelassen sind.
- TLOF - Befeuerung durch 22 gelbe Rundstrahlfeuer, die in den Boden eingelassen sind und deren Abstand zueinander nicht größer als 3 m sein darf.
- Für den Hubschrauberführer blendfreie Flutlicht- ausleuchtung des Landeplatzes. Werden die Flutlichtscheinwerfer auf der FATO oder Sicherheitsfläche installiert, dürfen sie nicht höher als 25 cm über den Boden hinausragen.
- An den Dachecken des Bürotraktes ist jeweils ein rotes Hindernisfeuer anzubringen.
- Der Windrichtungsanzeiger ist zu beleuchten und mit einem roten Hindernisfeuer zu kennzeichnen.

14. Windrichtungsanzeiger

Der Windrichtungsanzeiger (Windsack) muss so beschaffen und aufgestellte sein, dass er eine eindeutige Anzeige der Windrichtung und eine grobe Anzeige der Windstärke gibt. Der Windrichtungsanzeiger sollte folgende Abmessungen haben:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Länge.....2,4 m
Durchmesser.....0,6 m (dickeres Ende)
Durchmesser.....0,3 m (dünneres Ende).

15. Sicherung des Landeplatzes

Durch die besondere Situation, die durch den Dachlandeplatz gegeben ist, sind alle Türen, die direkt zum Landeplatz führen, mit Schildern zu versehen, die folgende Aufschrift tragen:

"Hubschrauber-Sonderlandeplatz
Betreten während Flugbetrieb verboten"

16. Brandschutz und Rettungswesen

Brandschutz ist für Hubschrauber der Kategorie "H1"gem. ICAO, Anhang 14, Band II, Kap. 6 zu erbringen.(als Anlage beigefügt). Die Forderungen und Auflagen des Brandschutzgutachtens sind Bestandteil dieser Genehmigung. Die vorzuhaltenden Rettungsgeräte sind in unmittelbarer Nähe des Landeplatzes bereitzuhalten. (als Anlage : Brandschutz gem. ICAO und gem. Gutachten, sowie Liste der Rettungsgeräte)

2. Betriebszeit

Die Betriebszeiten für Flüge nach Sichtflugregeln sind von 06:00 Uhr Ortszeit bis 22:00 Uhr Ortszeit (MEZ).

3. Flugzeugarten

Der Flugplatz ist für die Benutzung durch folgende Arten von Luftfahrzeugen zugelassen:

- Hubschrauber bis zu einer maximalen Startmasse (MTOM) von 6 Tonnen.
- Hubschrauber bis zu einer Gesamtlänge oder Gesamtbreite (je nachdem, welcher Wert größer ist) von maximal 13 m.

4. Zweckgebundenheit

Der Dachlandeplatz Hückeswagen ist ein Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz). Grundsätzlich zulässig sind Werksverkehr, geschäftlicher Gelegenheitsverkehr, sowie Rettungsflüge. Eine vorherige Genehmigung (PPR) zum Starten und Landen ist erforderlich und über den Genehmigungsinhaber einzuholen. Es besteht keine Betriebspflicht.

Düsseldorf, 19.10.2005
59.1-11.19
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . R o t t e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 255/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 10. November 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Uetersen

Die Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Uetersen vom 13. August 1973 (NfL I-304/73) wird unter A II - zugelassene Luftfahrzeuge - wie folgt ergänzt:

10. Gleitschirme, Startart Windenstart.

NfL I-304/73 wird hiermit geändert.

Kiel, 24.10.05
LS 172 623.511.2-12-1
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein

i . A . H i l d e b r a n d t

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 256/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

I-256/05

Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen

Vom 13.10.2005

Auf Grund des § 25 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch die Zweite Verordnung zur Änderung des Luftverkehrs-Ordnung und der Luftverkehrs-Zuslassungs-Ordnung vom 28. Oktober 2000 (BGBl. I, S. 1494), gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bekannt:

I. Begriff, Zweck und Arten des Flugplans

1. Begriff und Zweck des Flugplans

Der Flugplan ist die Zusammenstellung der zu übermittelnden, vorgeschriebenen Angaben über den beabsichtigten Flug eines Luftfahrzeugs. Diese Angaben dienen der Unterrichtung der zuständigen Flugverkehrskontrollstellen und ermöglichen die Überwachung des Fluges im Rahmen der Flugverkehrskontrolle sowie des Fluginformations- und des Flugalarmdienstes.

Es wird darauf hingewiesen, dass Teile des der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Verfügung gestellten Flugplans (ausschl. Flugplanfelder 7–16), sowie Aktualisierungen hierzu, gemäss §§ 16 Abs. 1 Nr. 2 und 17 Abs. 1 Bundesdatenschutzgesetz übermittelt werden, wenn der jeweilige Empfänger ein berechtigtes Interesse an der Kenntnis dieser Daten glaubhaft darlegt. Sofern der Flugplanaufgeber ein schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung geltend machen möchte, wird gebeten, dies der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH schriftlich unter Angabe von Gründen spätestens 14 Tage vor Antritt des Fluges mit zu teilen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, LDM/FL, Am DFS Campus 10, D-63225 Langen, Tel.:+49/6103/707-1700, Fax: +49/6103/707-1705).

2. Arten des Flugplans

2.1 Einzelflugplan

Für jeden einzelnen Flug, für den die Flugplanabgabe vorgeschrieben ist oder für den der Luftfahrzeugführer einen Flugplan übermitteln möchte, ist ein gesonderter Flugplan aufzugeben. Als einzelner Flug gelten hierbei sowohl Flugvorhaben, an denen mehrere Luftfahrzeuge im Verband teilnehmen, als auch die einzelnen Flugabschnitte für Flüge mit Zwischenlandungen.

2.2 Dauerflugplan

Bei mehreren, mindestens aber zehn vom gleichen Luftfahrzeughalter beabsichtigten Flügen nach Instrumentenflugregeln kann ein Dauerflugplan aufgegeben werden, sofern diese Flüge regelmäßig, gleichartig und mindestens einmal in der Woche stattfinden sollen.

II. Inhalt und Form des Flugplans

Es ist das Flugplanformblatt der DFS oder ein durch Computer erstelltes Flugplanformblatt zu verwenden.

1. Feld 3 Meldungskennung

Als Meldungskennung ist für den Flugplan die Kenngruppe “FPL” einzutragen. Im Flugplanformblatt der DFS ist diese Kennung bereits eingetragen.

2. Feld 7 Luftfahrzeugkennung

Als Luftfahrzeugkennung sind folgende, aus höchstens sieben alphanumerischen Zeichen bestehende Angaben zulässig:

2.1 Eintragungszeichen

a) bei Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen, Motorseglern, Luftsportgeräten und bemannten Freiballonen; z. B. DMONA

b) bei Segelflugzeugen mit der zugeteilten Kennzahl; z. B. D1234

c) bei bemannten Freiballonen mit dem zugeteilten Namen;
z. B. DLUDWIG

Besteht die Luftfahrzeugkennung für einen bemannten Freiballon aus mehr als 7 Zeichen, ist die Buchstabengruppe “ZZZZ” anzugeben und die volle Luftfahrzeugkennung in Feld 18 mit der Kenngruppe “REG/” aufzuführen.

2.2 die für das Luftfahrtunternehmen von der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO) festgelegte Abkürzung in Verbindung mit der vom Luftfahrtunternehmen zugeordneten Kennzeichnung des Fluges;
z. B. LTU1203

2.3 ein für militärische Luftfahrzeuge benutztes Funkrufzeichen;
z.B.: HAWK33A
Diese Rufzeichen sind nur nach vorheriger Koordination mit Luftwaffenführungskommando (LwFüKdo TFT b) zu verwenden.

2.4 Bei mehreren Luftfahrzeugen ist die Luftfahrzeugkennung des führenden oder des zuerst startenden Luftfahrzeugs anzugeben; die Kennungen weiterer Luftfahrzeuge sind in Feld 18 mit der Kenngruppe “REG/” aufzuführen.

3. Feld 8
Flugregeln und Art des Fluges

Für die Angaben zu Flugregeln und Art des Fluges sind höchstens zwei Buchstaben zulässig.

3.1 Für die Angabe der Flugregel ist einer der folgenden Buchstaben zu verwenden:

I für Flüge nach Instrumentenflugregeln
V für Flüge nach Sichtflugregeln
Y für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Instrumentenflugregeln begonnen werden
Z für Flüge mit Flugregelwechsel, die nach Sichtflugregeln begonnen werden.

Weitere Einzelheiten über Wechsel der Flugregeln sind in Feld 15 (Flugstrecke) aufzuführen.

3.1.1 VFR-Flüge bei Nacht sind durch den Eintrag "RMK/N VFR NIGHT" in Feld 18 zu kennzeichnen.

3.1.2 Flüge des operationellen Luftverkehrs sind im Feld 18 durch den Eintrag "RMK/OAT" zu kennzeichnen. Weitere Einzelheiten über Wechsel zwischen OAT und GAT sind ggf. in Feld 15 (Flugstrecke) aufzuführen.

3.2 Zur Kennzeichnung der Art des Fluges ist einer der folgenden Buchstaben zu verwenden:

S planmäßige Flüge
N nichtplanmäßige Flüge
G Flüge der Allgemeinen Luftfahrt
M militärische Flüge
X andere Flüge

3.2.1 Bei der Verwendung des Buchstaben X sind im Feld 18 mit der Kenngruppe “RMK/” nähere Angaben zum Flugvorhaben zu machen.

Beispiel:
RMK/LIC TG (“touch-and-go”)
RMK/LIC LA (“low approach”)

Weitere Erklärungen zum Übungsflug sind möglich.

Beispiel:
RMK/several APCH at EDDK for 01:30HR

Anmerkung:

Staatsluftfahrzeuge, die Flüge im RVSM-Luftraum (FL 290 und darüber) durchzuführen beabsichtigen, müssen zur Kennzeichnung der Art des Fluges (Feld 8b) den Buchstaben "M" angeben.

Staatsluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge im Einsatz des Militärs, der Zollverwaltung oder der Polizei.

4. Feld 9
Anzahl und Muster der Luftfahrzeuge und Wirbelschleppenkategorie

4.1 Handelt es sich um mehr als ein Luftfahrzeug, ist die Anzahl der Luftfahrzeuge ein- bis zweistellig anzugeben.

4.2 Das Luftfahrzeugmuster ist mit der von der ICAO festgelegten Abkürzung anzugeben.

4.2.1 Ist für ein Luftfahrzeugmuster keine Abkürzung von der ICAO festgelegt, ist die Buchstabengruppe “ZZZZ” anzugeben und das Luftfahrzeugmuster in Feld 18 mit der Kenngruppe “TYP/” aufzuführen.

4.2.2 Bei einem Flug mit Luftfahrzeugen verschiedener Luftfahrzeugmuster ist die Abkürzung des führenden oder zuerst startenden Luftfahrzeugs anzugeben; die Muster der übrigen Luftfahrzeuge sind in Feld 18 mit der Kenngruppe “TYP/” in der Reihenfolge der mit der Kenngruppe “REG/” aufgeführten Luftfahrzeugkennungen anzugeben.

4.3 Die Wirbelschleppenkategorie eines Luftfahrzeuges ist mit einem der folgenden Buchstaben, von der Luftfahrzeugmusterkennung durch einen Schrägstrich getrennt, anzugeben:

H (schwer) höchstzulässige Startmasse von 136000 kg oder mehr;
M (mittel) höchstzulässige Startmasse von weniger als 136000 kg jedoch mehr als 7000 kg;
L (leicht) höchstzulässige Startmasse bis 7000 kg einschließlich.

5. Feld 10
Ausrüstung des Luftfahrzeugs

Die Ausrüstung des Luftfahrzeugs mit Funkgeräten, Funknavigationsgeräten für Strecken- und Anflugnavigation sowie, durch einen Schrägstrich getrennt, mit Sekundärradar-Antwortgeräten und/oder ADS-Ausrüstung ist wie folgt anzugeben:

5.1 Ausrüstung mit Funkgeräten und Funknavigationsgeräten für Strecken- und Anflugnavigation:

S wenn die Standardausrüstung (VHF RTF, ADF, VOR und ILS) mitgeführt wird und betriebsbereit ist;
N wenn keine Ausrüstung vorhanden, oder eine vorhandene Ausrüstung nicht betriebsbereit ist oder eine vorhandene Ausrüstung vom Luftfahrzeugführer nicht benutzt werden darf;

5.1.1 Einer oder mehrere der nachfolgend aufgeführten Buchstaben entsprechend der vorhandenen und benutzbaren Ausrüstung:

A	ADF	**L**	ILS
C	LORAN C	**M**	Omega
D	DME	**O**	VOR
E	High End FMS	**R**	RNP
F	Single FMS	**T**	TACAN
G	GNSS	**U**	UHF
H	HF	**V**	VHF
I	INS	**W**	RVSM
J	Data Link	**Y**	8.33 kHz
K	MLS	**Z**	Andere Ausrüstung

5.1.2 Wird der Buchstabe "J" verwendet, sind ergänzende Angaben in Feld 18 mit der Kenngruppe “DAT/”, gefolgt von einem oder mehreren Buchstaben zu machen.

5.1.3 Bei Verwendung des Buchstabens “Z” sind ergänzende Angaben in Feld 18 mit der Kenngruppe “COM/” und/oder “NAV/” zu machen.

5.1.4 Verfügt ein Luftfahrzeug über den für ein Streckensegment, eine Streckenführung und/oder ein Gebiet vorgeschriebenen RNP-Typ, dann ist der Buchstabe “R” zu verwenden.

5.1.5 Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit RNAV ausgerüstet sind, dürfen in Feld 10 des Flugplans nicht die Buchstaben “S” und “R” verwenden. In Feld 18 hat der Eintrag “STS/NONRNAV” zu erfolgen.

5.1.6 Staatsluftfahrzeuge, die keine RVSM Erlaubnis haben, sind im Feld 18 mit dem Eintrag “STS/NONRVSM” zu kennzeichnen.

Anmerkung:
Staatsluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge im Einsatz des Militärs, der Zollverwaltung oder der Polizei.

5.1.7 Luftfahrzeuge, deren RNAV-Ausrüstung kurzfristig ausfällt bzw. nicht mehr den geforderten Mindestbedingungen entspricht, dürfen in Feld 10 des Flugplans nicht die Buchstaben “S” und “R” verwenden. In Feld 18 hat der Eintrag “STS/ RNAVINOP” zu erfolgen.

5.2 Überwachungsausrüstung

Für die Bezeichnung der Ausrüstung mit Transponder oder mit ADS sind ein oder zwei der nachfolgend aufgeführten Buchstaben entsprechend der vorhandenen Ausrüstung einzufügen.

5.2.1 Transponder

N – wenn ein Transponder nicht vorhanden bzw. nicht betriebsbereit ist;

A – Mode A (4 Ziffern = 4096 Codes);
C – Mode A und C (4 Ziffern = 4096 Codes);
X – Mode S, ohne Übermittlung der Luftfahrzeugkennung und Höhe;
P – Mode S, einschl Höhenübermittlung;
I – Mode S, einschl. Übermittlung der Luftfahrzeugkennung;
S – Mode S, einschl. Übermittlung der Luftfahrzeugkennung und Höhe.

5.2.2 Ausrüstung mit ADS

D – ADS-Tauglichkeit

6. Feld 13
Startflugplatz und voraussichtliche Abblockzeit

Der Startflugplatz und die voraussichtliche Abblockzeit sind wie folgt anzugeben:

6.1 Für die Bezeichnung des Startflugplatzes ist die ICAO-Ortskennung zu verwenden.

6.1.1 Ist für den Startflugplatz keine ICAO-Ortskennung zugeteilt, dann ist die Buchstabengruppe “ZZZZ” zu verwenden und der Startflugplatz, erforderlichenfalls bezogen auf die nächstgelegene, in der Luftfahrtkarte ICAO 1:500000 verzeichnete Ortschaft, in Feld 18 mit der Kenngruppe “DEP/” anzugeben.

6.1.2 Wird der Flugplan während des Fluges aufgegeben, ist anstelle der Angabe des Startflugplatzes die Buchstabengruppe “AFIL” zu verwenden und in Feld 18 mit der Kenngruppe “DEP/” die Stelle anzugeben, von der die zusätzlichen Flugplandaten angefordert werden können.

6.1.3 Wird der Flugplan nur für einen bestimmten Teil der Flugstrecke, für den die Flugplanaufgabe zwingend vorgeschrieben ist, aufgegeben, ist anstelle der Angabe des Startflugplatzes die Buchstabengruppe “ZZZZ” zu verwenden und in Feld 18 mit der Kenngruppe “DEP/” der Punkt der Flugstrecke anzugeben, von dem ab der Flugplan gelten soll.

6.2 Die voraussichtliche Abblockzeit (EOBT) ist mit einer vierstelligen Zahl nach der Bezeichnung des Startflugplatzes anzugeben. Bei Flugplänen, die von einem Luftfahrzeugführer während des Fluges übermittelt werden, ist anstelle der EOBT die voraussichtliche Überflugzeit über den Punkt der Strecke anzugeben, von dem ab der Flugplan gelten soll.

7. Feld 15
Geschwindigkeit und beantragte Reiseflughöhe; Flugstrecke

Die Angaben über die wahre Eigengeschwindigkeit, bei Fahrten bemannter Freiballone die Angaben über die geschätzte Geschwindigkeit über Grund, die beantragte Reiseflughöhe und die vorgesehene Flugstrecke sind wie folgt aufzuführen:

7.1 Geschwindigkeit

N gefolgt von einer vierstelligen Zahl – Angabe in Knoten,
M gefolgt von einer dreistelligen Zahl – Angabe der Machzahl in Hundertsteln,
K gefolgt von einer vierstelligen Zahl – Angabe in Kilometer pro Stunde(km/h).

Die ersten Stellen der die Geschwindigkeit ausdrückenden Zahl sind gegebenenfalls durch die Ziffer “0” aufzufüllen. Änderungen der Geschwindigkeit von 5% oder mehr sind in der Flugstrecke anzugeben.

7.2 Reiseflughöhe

Die Angaben über die beantragte Reiseflughöhe sind ohne Leerzeichen nach den Angaben über die Geschwindigkeit anzufügen. Die ersten Stellen sind gegebenenfalls durch die Ziffer “0” aufzufüllen.

7.2.1 Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln ist die beantragte Reiseflughöhe in Flugflächen oder in Fuß MSL anzugeben:

F gefolgt von einer dreistelligen Zahl – Angabe der Flugfläche
A gefolgt von einer dreistelligen Zahl – Angabe in Fuß MSL in Hundertfußstufen.

7.2.2 Die Angabe der beantragten Reiseflughöhe in Metern oder in Flugflächen nach dem metrischen System ist für Flugstrecken außerhalb der Bundesrepublik Deutschland zulässig, sofern derartige Angaben vorgeschrieben sind.

7.2.3 Diese sind dann wie folgt anzugeben:

S gefolgt von einer vierstelligen Zahl – Angabe der metrischen Flugfläche in Zehnmeterstufen

oder

M gefolgt von einer vierstelligen Zahl – Angabe der metrischen Flughöhe in Zehnmeterstufen.

7.2.4 Änderungen der beantragten Reiseflughöhe sind in der Flugstrecke anzugeben.

7.2.5 Bei Flügen nach Sichtflugregeln ist an Stelle der beantragten Reiseflughöhe die Abkürzung “VFR” anzugeben, es sei denn, es handelt sich um einen Sichtflug bei Nacht, der über die Umgebung des Flughafens hinaus führt, oder einen der Flugverkehrskontrolle unterliegenden Flug, oder es ist beabsichtigt, den Flug in einer bestimmten Flughöhe durchzuführen. In diesen Fällen gelten Ziffern 7.2.1 - 4 entsprechend.

7.3 **Flugstrecke**

Die Angaben über die beantragte Flugstrecke sind in Feld 15 (ROUTE) des Flugplans einzutragen.

7.3.1 Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln sind die veröffentlichten Kurzbezeichnungen (Kennungen) für die jeweilige Standard-Instrumenten-An-/Abflugstrecke anzugeben. Bei Flügen auf ATS-Streckenführungen sind die hierfür festgelegten Kurzbezeichnungen (Kennungen) anzugeben.

7.3.2 Ist für einen Flugplatz eine Standard-Instrumenten-An-/Abflugstrecke nicht festgelegt, so ist als erstes bzw. letztes Streckenelement die Kenngruppe “DCT” einzutragen.

7.3.3 Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln innerhalb der Bundesrepublik Deutschland hat der Luftfahrzeugführer bei der Streckenplanung insbesondere die Inhalte des Luftfahrthandbuches Deutschland (AIP) Teil ENR 3 (einschl. relevante veröffentlichte NOTAM) zu berücksichtigen. Ergänzend kann auch auf die Inhalte des Route Availability Documents (RAD) zurückgegriffen werden.
Das RAD kann im Internet unter folgender Adresse abgerufen werden:
www.cfmu.eurocontrol.int

7.3.4 Aus Gründen des Such- und Rettungsdienstes sind bei Flügen außerhalb von veröffentlichten ATS-Streckenführungen die Punkte anzugeben, an denen Richtungsänderungen vorgesehen sind, oder an denen eine Flugzeit von 30 Minuten, bzw. eine Flugstrecke von 200 NM überschritten wird. Darüber hinaus sind bei allen Flügen die Punkte anzugeben, an denen Geschwindigkeit und/oder Flughöhe geändert werden sollen.

Abweichend hiervon sind die Anforderungen der CFMU zu beachten.

7.3.5 Bei VFR-Flügen in die Bundesrepublik Deutschland ist die Stelle des Überflugs der Staatsgrenze, bezogen auf die nächstgelegene größere Ortschaft aus der Luftfahrtkarte ICAO 1:500000, oder auf eine Navigationshilfe, in Feld 18 mit der Kenngruppe “EET/” anzugeben.

Bei VFR-Flügen bei Nacht, die über die Umgebuing eines Flugplatzes hinaus führen, ist die Flugstrecke möglichst entsprechend der veröffentlichten IFR-Streckenführung anzugeben.

7.3.6 Für die Angaben in der Flugstrecke sind folgende Regeln zu beachten:

a. 2 bis 5 alphanumerische Zeichen für die Kennung eines Streckenpunktes;
b. 2 bis 7 alphanumerische Zeichen für die Kennung einer ATS-Streckenführung;
c. 8 oder 9 alphanumerische Zeichen für die Kennung eines DME-Punktes, wobei die ersten zwei oder drei Buchstaben die Kennung einer Funknavigationsanlage angeben, gefolgt von zwei dreistelligen Zahlengruppen, die die missweisende Richtung und die Entfernung in Seemeilen von dieser Funknavigationsanlage kennzeichnen. Die ersten Stellen der Zahlengruppen sind gegebenenfalls durch die Ziffer “0” aufzufüllen;
d. 7 oder 11 alphanumerische Zeichen für die Kennung der geographischen Breite und Länge in Graden und Minuten.

Bei der aus 7 Zeichen bestehenden Buchstaben- und Zahlenzusammensetzung bezeichnen die ersten zwei Ziffern die geographische Breite in Graden, gefolgt von dem Buchstaben “N” für NORD oder “S” für SÜD und die nächsten drei Ziffern die geographische Länge in Graden, gefolgt von dem Buchstaben “E” für OST oder “W” für WEST. Die ersten Stellen der Zahlenangaben für die Grade und Minuten sind gegebenenfalls durch die Ziffer “0” aufzufüllen.

Bei der aus 11 Zeichen bestehenden Buchstaben- und Zahlenzusammensetzung bezeichnen die ersten vier Ziffern die geographische Breite in Graden und Minuten, gefolgt von dem Buchstaben “N” für NORD oder “S” für SÜD, und die nächsten fünf Ziffern die geographische Länge in Graden und Minuten, gefolgt von dem Buchstaben “E” für OST oder “W” für WEST.

7.3.7 Bei Flügen außerhalb veröffentlichter Streckenführungen ist die Flugstrecke, sofern vorgeschrieben, wie folgt anzugeben:

a. Für Flüge, die überwiegend in OST-WEST-Richtung zwischen 70 Grad N und 70 Grad S verkehren, ist der Kurs über Grund durch Bezugnahme auf Streckenpunkte zu definieren, die aus Schnittpunkten von halben oder ganzen Graden geographischer Breite mit Meridianen in Abständen von 10 Grad geographischer Länge gebildet werden.

b. Für Flüge, die außerhalb dieser geographischen Breiten verkehren, ist der Kurs über Grund durch Streckenpunkte zu definieren, die aus dem Schnittpunkt von Breitenparallelen mit Meridianen im Abstand von maximal 20 Grad geographischer Länge gebildet werden. Die Entfernung zwischen diesen Streckenpunkten darf, soweit möglich, eine Flugstunde nicht überschreiten. Zusätzliche Streckenpunkte sind festzulegen, soweit dies für notwendig erachtet wird.

c. Für Flüge, die überwiegend in NORD-SÜD-Richtung verkehren, sind die Kurse über Grund durch Bezugnahme auf Streckenpunkte zu definieren, die aus den Schnittpunkten ganzer Grade geographischer Länge mit festgelegten Breitenparallelen im Abstand von 5 Grad gebildet werden.

d. Für Flüge innerhalb der Bundesrepublik Deutschland ist die Bezeichnung eines Punktes einer Flugstrecke nach geographischer Breite und Länge nicht zulässig.

e. Bei Flügen außerhalb veröffentlichter Streckenführungen muß zwischen den angeführten Punkten die Kenngruppe “DCT” (direkt) angegeben werden, um den direkten Flugweg zwischen zwei Punkten anzuzeigen.

7.4 Änderungen der Geschwindigkeit und der Flughöhe sowie Wechsel von Flugregeln sind wie folgt anzugeben:

a. Bei einer beabsichtigten Änderung der Geschwindigkeit und/oder der Flughöhe ist der Streckenpunkt, an dem die Änderung vorgesehen ist anzugeben, gefolgt von einem Schrägstrich und den Angaben über die Geschwindigkeit und die Flughöhe. Die Angaben über die Geschwindigkeit und die Flughöhe sind auch dann erforderlich, wenn lediglich die Änderung einer dieser Angaben beabsichtigt ist.

b. Jeder beabsichtigte Wechsel der Flugregeln ist anzugeben. Dabei ist der Streckenpunkt, an dem der Wechsel vorgesehen ist, anzugeben.

c. Bei einem Übergang von Sichtflugregeln auf Instrumentenflugregeln ist nach der Bezeichnung des Streckenpunktes ein Schrägstrich einzutragen; hiernach folgen die Angaben über die Geschwindigkeit und die Flughöhe sowie nach einem Zwischenraum die Kenngruppe “IFR”. Die voraussichtliche Flugdauer bis zum Überflug des Punktes, an dem die Flugregel gewechselt wird, ist in Feld 18 mit der Kenngruppe “EET/” anzugeben.

d. Bei einem Übergang von Instrumentenflugregeln zu einem der Flugverkehrskontrolle unterliegenden Flug nach Sichtflugregeln ist nach der Bezeichnung des Streckenpunktes ein Schrägstrich einzutragen; hiernach folgen die Angaben über die Geschwindigkeit und die Flughöhe sowie nach einem Zwischenraum die Kenngruppe “VFR”.

e. Bei einem Übergang von Instrumentenflugregeln zu einem der Flugverkehrskontrolle nicht unterliegenden Flug nach Sichtflugregeln ist nach der Bezeichnung des Streckenpunktes lediglich die Kenngruppe “VFR” anzugeben.

7.5 Bei Flugstrecken außerhalb der Bundesrepublik Deutschland kann der Reisesteigflug mit maximal 28 zusammenhängenden Zeichen wie folgt angegeben werden:

Der Buchstabe “C”, gefolgt von einem Schrägstrich, danach die Angabe des Streckenpunktes, ab dem der Reisesteigflug beabsichtigt ist. Durch einen Schrägstrich getrennt, folgt die Geschwindigkeit, die während des Reisesteigfluges geflogen wird, sowie entweder die beiden Flugflächen, welche die Schicht begrenzen, die während des Reisesteigfluges belegt wird, oder die Flugfläche, wo der Reisesteigflug begonnen wird, gefolgt von dem Wort “PLUS”.

z. B. : C/48N050W/M082F290F350

oder

C/48N050W/M082F290PLUS

7.6 Der Meldepunkt, an dem der Wechsel zum operationellen militärischen Luftverkehr vollzogen wird, ist mit der Kenngruppe “OAT” zu kennzeichnen. Der Wechsel zum nicht operationellen militärischen Luftverkehr ist mit der Kenngruppe “GAT” zu kennzeichnen.

Beispiele : N0400F370.....NTM **OAT** TB6.....
N0400F370.....NTM/N0300F250 **OAT** TB6.....
Wechsel von GAT zu OAT am Punkt NTM

N0460F370 MC1.....TB6 NTM **GAT** UR110 DIK.....
Wechsel von OAT zu GAT am Punkt NTM

7.7 STAY-Indicator

Der STAY-Indicator beschreibt Ort und Zeit eines besonderen Flugvorhabens ausschließlich en-route (z.B. Trainingsflug, Fotoflug, etc.). Er ist nur bei Einzelflugplänen und wenn der Flug komplett innerhalb der IFPZ durchgeführt wird einzutragen. Nach dem Einflugpunkt in das Gebiet des besonderen Flugvorhabens (STAY-area) folgt die Kenngruppe „STAY/“ gefolgt von der Zeit, die das Flugvorhaben dauern soll. Darauf folgt der Ausflugpunkt aus der STAY area.

z.B.: Einflug- und Ausflugpunkt in die STAY-area sind gleich
MCT STAY1/0100 MCT

Einflug- und Ausflugpunkt sind unterschiedlich
MCT STAY1/0030 POL

Werden in einem Flugplan mehrere STAY-areas angegeben sind diese fortlaufend zu nummerieren.

z.B.: MCT STAY1/0030 POL STAY2/0045 POL

Zur Erläuterung der Art des Flugvorhabens ist in Feld 18 für jeden STAY-Indicator eine Kenngruppe STAYINFO/ einzutragen gefolgt von der Angabe der Art des besonderen Flugvorhabens.

z.B.: Feld 15: SHA STAY1/0030 SHA
Feld 18: STAYINFO1/CALIBRATION OF SHA VOR

8. Feld 16
Zielflugplatz und voraussichtliche Gesamtflugdauer; Zielausweichflugplätze

Der Zielflugplatz, bei Fahrten bemannter Freiballone das voraussichtliche Landegebiet, die voraussichtliche Gesamtflugdauer und mindestens ein, maximal zwei Zielausweichflugplätze bei Flügen, die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, sind wie folgt anzugeben:

8.1 Für die Bezeichnung des Zielflugplatzes und der Zielausweichflugplätze sind die ICAO-Ortskennungen zu verwenden. Soweit ICAO-Ortskennungen nicht zugeteilt sind, ist die Buchstabengruppe “ZZZZ” anzugeben und der Name des Zielflugplatzes oder des voraussichtlichen Landegebietes mit der Kenngruppe “DEST/”, bzw. der Name des Zielausweichflugplatzes mit der Kenngruppe “ALTN/” in Feld 18 aufzuführen. Sofern bei Fahrten bemannter Freiballone das voraussichtliche Landegebiet nicht angegeben werden kann, ist mit der Kenngruppe “DEST/” das Wort “unbekannt” oder “unknown” anzugeben.

8.2 Wird der Flugplan nur für einen bestimmten Teil der Flugstrecke, für den die Flugplanaufgabe zwingend vorgeschrieben ist, aufgegeben, ist anstelle der Angabe des Zielflugplatzes die Buchstabengruppe “ZZZZ” zu verwenden und in Feld 18 mit der Kenngruppe “DEST/” der Punkt der Flugstrecke anzugeben, von dem ab der Flugplan nicht mehr gelten soll.

8.3 Die voraussichtliche Gesamtflugdauer ist mit einer vierstelligen Zahl nach der Bezeichnung des Zielflugplatzes oder nach der Buchstabengruppe “ZZZZ” anzugeben.

Wird der Flugplan während des Fluges aufgegeben, ist die voraussichtliche Gesamtflugdauer, bezogen auf den Punkt der Flugstrecke, anzugeben, von dem ab der Flugplan gelten soll.

8.3.1 Die voraussichtliche Gesamtflugdauer ist

8.3.1.1 bei IFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem festgelegten durch Bezug auf Navigationshilfen definierten Punkt, von dem aus ein Instrumentenanflugverfahren eingeleitet werden soll oder, wenn dem Zielflugplatz keine Navigationshilfe zugeordnet ist, bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz;

8.3.2.2 bei VFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz.

9. Feld 18
Andere Angaben

Sofern Ergänzungen zu den in den Feldern 7 bis 16 gemachten Angaben oder auch weitere Angaben erforderlich werden, sind sie unter Verwendung nachstehender Kenngruppen aufzuführen. Sofern Angaben zu Feld 18 des Flugplanformblattes nicht erforderlich sind, ist die Ziffer “0” einzutragen.

ALTN/	Zielausweichflugplatz, wenn in Feld 16 die Buchstabengruppe “ZZZZ” angegeben ist
AWR/Rn	Alternativflugplan auf Grund der Aircraft Operator “What-If” Reroute Function (AOWIR), wobei “n” die laufende Nummer des AOWIR-Alternativflugplans bezeichnet
CODE/	Luftfahrzeugadresse (ausgedrückt in Form eines alphanumerischen Codes von 6 hexadezimalen Zahlen), sofern von der zuständigen Flugsicherungsorganisation gefordert
COM/	Angaben über die Sprechfunkausrüstung, wenn in Feld 10 der Buchstabe “Z” angegeben ist
DAT/	Angaben über die Data Link; gefolgt von den Buchstaben S (für Satellit), H (für HF), V (für VHF) und/oder M (für SSR Modus S)
DEP/	Startflugplatz, wenn die Buchstabengruppe “ZZZZ” in Feld 13 angegeben ist, oder der Streckenpunkt, ab dem der Flugplan gilt, oder die Stelle, von der zusätzliche Flugplandaten angefordert werden können, wenn in Feld 13 die Buchstabengruppe “AFIL” angegeben ist

DEST/	Zielflugplatz, wenn in Feld 16 die Buchstabengruppe “ZZZZ” angegeben ist, oder der Streckenpunkt, bis zu dem der Flugplan gilt
DOF/	Tag des Abfluges, Angabe in der Reihenfolge Jahr-Monat-Tag
EET/	Streckenpunkte, Punkte mit Flugregelwechsel, Ortsangaben oder FIR-Grenzen mit akkumulierter voraussichtlicher Flugzeit
MDCN/	Military Diplomatic Clearance Number; für militärische Luftfahrzeuge
NAV/	Angaben über die Funknavigationsausrüstung, wenn in Feld 10 der Buchstabe “Z” angegeben ist
OPR/	Luftfahrzeughalter, sofern dieser aus der Luftfahrzeugkennung in Feld 7 des Flugplanformulars nicht ersichtlich ist
PER/	Leistungsdaten des Luftfahrzeugs (z.B. Steiggeschwindigkeit)
RALT/	Angaben über Streckenausweichflugplätze
REG/	Luftfahrzeugkennung
RFP/Qn	Replacement Flight Plan (Ersatz-, Alternativflugplan), wobei “n” die laufende Nummer 1 bis 9 des Ersatzflugplanes für den betreffenden Flug bezeichnet
RIF/	Streckenänderungen zum abgeänderten Zielflugplatz und/oder abgeänderter Zielflugplatz
RMK/	sonstige Angaben, die für die flugsicherungsmäßige Abwicklung des Fluges von Bedeutung sind
RVR/	Pistensichtweite (in Metern)
SEL/	SELCAL-Code
STAYINFO/	beschreibt die Art des besonderen Flugvorhabens, welches im Feld 15 mit einem STAY indicator aufgeführt ist, wobei “n” die laufende Nummer 1 bis 9 des STAY-indicators bezeichnet
STS/	Einträge für besondere Behandlung:
STS/ATFMEXEMPTAPPROVED *	
STS/EMER	Flüge in Notfallsituationen *
STS/EXM833	Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit dem für ein Gebiet vorgeschriebenen Gerät für den Betrieb im 8.33 kHz-Kanalraster ausgerüstet sind
STS/HEAD	Flüge mit Staatsoberhäuptern *
STS/HOSP	Flüge mit kranken oder verletzten Personen, die sofortiger ärztlicher Hilfe bedürfen, einschließlich der Flüge, die

	zur lebenserhaltenden ärztlichen Versorgung von Kranken oder Verletzten dringlich erforderlich sind. Hierunter fallen sowohl Flüge, die Transplantate, Blutkonserven und Medikamente transportieren, als auch Flüge, die durchgeführt werden müssen, um am Zielort einen Patienten, Transplantate, Blutkonserven oder Medikamente aufzunehmen
STS/HUM	Flüge im humanitären Einsatz
STS/NIL	ersetzt alle anderen STS/-Einträge. Ist nur bei einer Flugplanänderungsmeldung zu verwenden.
STS/NONRNAV	Staatsluftfahrzeuge, die nicht mit dem für ein Streckensegment, eine Streckenführung und/oder ein Gebiet vorgeschriebenen RNP-Typ ausgerüstet sind
STS/NONRVSM	Staatsluftfahrzeuge, die keine RVSM Erlaubnis haben
STS/PROTECTED	sicherheitsempfindliche Flüge, deren Flugplan nur einem begrenzten Empfängerkreis zugänglich gemacht werden soll
STS/RNAVINOP	Luftfahrzeuge, deren RNAV-Ausrüstung kurzfristig ausfällt bzw. nicht mehr den geforderten Mindestbedingungen entspricht
STS/SAR	Flüge im Such- und Rettungsdienst *
STS/STATE	Regierungsflüge nach den Bestimmungen des Bundesminsters für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

* Führt zu einer automatischen Befreiung von ATFM-Beschränkungen

Es können mehrere STS-Einträge in Feld 18 gleichzeitig erfolgen. Ebenso kann zusätzlich zu den o.a. Angaben ein STS-Eintrag, gefolgt von einem formatfreien Text, angegeben werden.

Beispiel:
STS/HEAD STS/PROTECTED STS/NO DIVERSION POSSIBLE

Anmerkungen:
Staatsluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge im Einsatz des Militärs, der Zollverwaltung oder der Polizei.

Rückflüge nach Notfalleinsätzen, die die o.a. Kriterien nicht erfüllen, unterliegen nicht der Vorrangbehandlung.

TYP/	Luftfahrzeugmuster, wenn in Feld 9 die Buchstabengruppe “ZZZZ” angegeben ist

10. Feld 19
Ergänzende Angaben

Ergänzend ist folgendes anzugeben:

E/ Höchstflugdauer mit einer vierstelligen Zahl, welche die Stunden und Minuten angibt;

P/ Anzahl der Personen an Bord (1- bis 3-stellige Zahl) oder TBN, wenn die Anzahl der Personen an Bord bei der Flugplanaufgabe nicht bekannt ist;

R/ verfügbare Not- und Überlebensausrüstung, wobei

U zu streichen ist, wenn die Frequenz 243.0 MHz nicht zur Verfügung steht;

V zu streichen ist, wenn die Frequenz 121.5 MHz nicht zur Verfügung steht;

E zu streichen ist, wenn der selbsttätige Notsender im Luftfahrzeug (ELT) nicht zur Verfügung steht;

S/ Art der mitgeführten Rettungsausrüstung, wobei

S zu streichen ist, wenn keine Rettungsausrüstung zur Verfügung steht
P zu streichen ist, wenn Polar-Ausrüstung nicht zur Verfügung steht;
D zu streichen ist, wenn Wüsten-Ausrüstung nicht zur Verfügung steht;
M zu streichen ist, wenn Maritim-Ausrüstung nicht zur Verfügung steht;
J zu streichen ist, wenn Dschungel-Ausrüstung nicht zur Verfügung steht;

J/ Art der mitgeführten Schwimmwesten, wobei

J zu streichen ist, wenn keine Schwimmwesten vorhanden sind
L zu streichen ist, wenn Schwimmwesten nicht mit Licht ausgerüstet sind;
F zu streichen ist, wenn Schwimmwesten nicht fluoreszierend sind;
U und/oder V zu streichen ist, wenn die Schwimmwesten nicht entsprechend der Kriterien unter **R** ausgerüstet sind;

D/ Anzahl, Tragfähigkeit, Art und Farbe der mitgeführten Schlauchboote, wobei

D zu streichen ist, wenn keine Schlauchboote zur Verfügung stehen;
C zu streichen ist, wenn die Schlauchboote nicht bedeckt sind;

A/ Farbe des Luftfahrzeuges einschließlich bedeutsamer Markierung, falls vorhanden;

N/ gegebenenfalls ergänzende Angaben zur Rettungsausrüstung;

C/ Name des verantwortlichen Luftfahrzeugführers.

11. Name des Flugplanaufgebers

Es ist der Name des Flugplanaufgebers einzutragen.

12. Zusätzliche Angaben

Auf dem Flugplanformblatt ist nach Möglichkeit eine Telefon- und/oder Telefax-Nummer anzugeben, an welche Informationen im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Flug weitergegeben werden können.

Ebenso ist hier anzugeben, ob und in welcher Art das Pre-Flight Information Bulletin gewünscht wird.

III. Aufgabe, Bearbeitung und Weiterleitung von Flugplänen

1. Allgemeines

1.1 Es wird unterschieden zwischen Flugplänen für IFR/GAT-Flüge,

a) mit Start innerhalb und
b) mit Start außerhalb

der IFPS*-Zone (IFPZ)

sowie zwischen Flugplänen für Flüge nach Sichtflugregeln

a) mit Start in der Bundesrepublik Deutschland und
b) mit Start außerhalb der Bundesrepublik Deutschland.

* IFPS= INTEGRATED INITIAL FLIGHT PLAN PROCESSING SYSTEM.

Anmerkung:
IFR/GAT-Flüge sind zivile oder nicht-operationelle militärische Flüge, die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden.

1.2 Für einen IFR/GAT-Flug mit Start in der Bundesrepublik Deutschland oder innerhalb der IFPZ ist vor dem Start ein Flugplan direkt an IFPS zu übermitteln oder beim Flugberatungsdienst aufzugeben.

Für einen Flug nach Sichtflugregeln mit Start in der Bundesrepublik Deutschland ist, sofern erforderlich, vor dem Start ein Flugplan beim Flugberatungsdienst aufzugeben.

Für alle anderen Flüge können die Flugpläne beim Flugberatungsdienst zur Weiterleitung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle aufgegeben werden.

1.3 Der Flugplanaufgeber ist verantwortlich für:

a) Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben;
b) Einholung einer Flugberatung und ggf. einer Flugverkehrskontrollfreigabe;
c) Überprüfung der Durchführbarkeit des Fluges, unter anderem auf der Grundlage der erteilten Flugberatung;
d) vollständige Adressierung;
e) Weiterleitung der Meldungen.

2. Vorlaufzeiten für die Aufgabe von Flugplänen

2.1 Flugpläne sind frühestens 6 Tage und spätestens 60 Minuten vor der Voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) aufzugeben.

2.2 Für Flüge in Gebiete, für die Verkehrsflussregelungsmaßnahmen festgelegt wurden, sind Flugpläne mindestens 3 Stunden vor EOBT aufzugeben, sofern kein Dauerflugplan vorliegt.

2.3 Unberührt bleiben die Vorschriften, die für bestimmte Flüge eine Flugplanaufgabe aus anderen Gründen zu einem früheren Zeitpunkt festlegen.

3. Aufgabe von Flugplänen direkt beim IFPS

Direkt an IFPS übermittelte Flugpläne werden vom IFPS auf Syntax, Format und Streckenlogik überprüft. Die Streckenangaben außerhalb der IFPZ unterliegen nicht der Streckenlogikprüfung.

Die erfolgreiche Verarbeitung von Flugplänen innerhalb IFPS wird dem Meldungsaufgeber mit der Versendung einer Acknowledge Message (ACK-Meldung) angezeigt. Flugpläne, die vom IFPS nicht verarbeitet werden können, werden dem IFPS-Korrekturplatz zur manuellen Korrektur zugeführt (Empfang der Meldung ”MAN” - Manual Message). Können Flugplan- und Flugplanfolgemeldungen manuell korrigiert werden, wird dies dem Meldungsaufgeber mit einer ACK-Meldung angezeigt. Andernfalls werden sie zur Korrektur an den Meldungsaufgeber zurückgesendet (Empfang der Meldung ”REJ” - Reject Message).

4. Aufgabe von Flugplänen beim Flugberatungsdienst

4.1 Bei der Aufgabe von Flugplänen ist zu unterscheiden zwischen Dienstleistungen, die durch die Flugsicherungsgebühren gedeckt sind (gebührenfinanziertes Handeln) und Dienstleistungen, für die ein zusätzliches Entgelt in Rechnung gestellt werden muss (preisfinanziertes Handeln).

4.2 Flugpläne können sowohl im Rahmen des gebührenfinanzierten, als auch des preisfinanzierten Handelns fernmündlich, mittels Telefax, Internet, SITA, AFTN oder über Selfbriefing-Stationen an den Flugberatungsdienst übermittelt werden.

4.3 Die Aufgabe von Flugplänen im Rahmen des gebührenfinanzierten Handelns ist unter folgenden Voraussetzungen möglich:

a. Einzelflugpläne:
der Startflugplatz liegt in Deutschland

b. Flugpläne für Umläufe
- der Startflugplatz des ersten Flugplans liegt in Deutschland
- Flugpläne für weiterführende Flüge werden zusammen mit dem ersten FPL aufgegeben, wobei die EOBT des letzten Umlaufflugplanes nicht mehr als 144 Stunden in der Zukunft liegen darf.

Es ist das ICAO-Flugplanformblatt zu verwenden. Der Vordruck muss deutlich lesbar und vollständig ausgefüllt sein. Der Name des für den Flug verantwortlichen Luftfahrzeugführers ist in dem hierfür vorgesehenen Feld des Flugplanformblattes anzugeben. Der Flugplanaufgeber sollte seine Erreichbarkeit für Rückfragen und weitere Informationen bis kurz vor dem Start sicherstellen.

4.4 Bei der Flugplanaufgabe über Telefax oder Internet kann der Flugplanaufgeber auf dem Flugplan-Formblatt ein Pre-Flight Information Bulletin (PIB) anfordern. Dieses PIB ist je nach Inhalt gebühren- oder preisfinanziert (siehe AIP GEN 3.1).

a) Mit dem Vermerk ”Bitte Beratung” wird ein PIB erstellt, das alle Informationen enthält, die innerhalb der letzten 90 Tage in Kraft getreten sind.

b) Wünscht der Flugplanaufgeber Informationen über diese 90 Tage hinaus, kann er diese mit dem Vermerk ”Bitte Beratung 3+” anfordern.

In beiden Fällen ist eine Telefaxnummer oder eine E-mail Adresse anzugeben.

4.5 Für die Übermittlung von Flugplänen via SITA sind schriftliche Vereinbarungen mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH notwendig.

4.6 Wenn besondere, vor dem Start nicht bekannte Umstände es erfordern, kann der Luftfahrzeugführer einen Flugplan während des Fluges aufgeben. Hierbei nimmt der Fluginformationsdienst (FIS) die Flugplandaten auf den festgelegten Funkfrequenzen zur Weiterleitung an den zuständigen Flugberatungsdienst entgegen.

Ausgenommen hiervon sind Flugpläne für weiterführende Flüge nach Zwischenlandungen und Flüge in das Ausland.

4.7 Die Aufgabe mehrerer Flugpläne mit unterschiedlichen Luftfahrzeugkennungen oder Streckenführungen für einen Flug ist nicht zulässig.

Für einen Flug, der von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen betroffen ist, kann ein Alternativflugplan mit geänderter Streckenführung aufgegeben werden. Die Aktivierung eines Alternativflugplans erfolgt jedoch erst auf Veranlassung des Luftfahrzeugführers, des Luftfahrtunternehmens oder eines Beauftragten, nachdem der vorhergehend aktivierte Flugplan aufgehoben wurde. Dabei ist die Bestätigung der Aufhebung durch IFPS (ACK) abzuwarten.

Erfolgt die Aufgabe des Alternativflugplans auf Grund der "Aircraft Operator What-If Reroute" Funktion (AOWIR), ist gemäß CFMU-Handbuch zu verfahren.

4.8 Für Flüge, die ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln bei Nacht (soweit sie über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen) durchgeführt werden und zusätzliche Trainingsvorhaben an einem Flugplatz durchzuführen beabsichtigen, ist für jeden einzelnen Streckenabschnitt ein Einzelflugplan aufzugeben.

Bei der Angabe in Feld 16b (voraussichtliche Gesamtflugdauer) ist zu beachten, dass hier die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur ersten Ankunft über dem festgelegten durch Bezug auf Navigationshilfen definierten Punkt, von dem aus ein Instrumentenanflugverfahren eingeleitet werden soll oder, wenn dem Zielflugplatz keine Navigationshilfe zugeordnet ist, bis zur ersten Ankunft über dem Zielflugplatz, anzugeben ist.

5. Bearbeitung und Weiterleitung von Flugplänen

Bei der Bearbeitung von Flugplänen ist zu unterscheiden zwischen Dienstleistungen, die durch die Flugsicherungsgebühren gedeckt sind (gebührenfinanziertes Handeln) und Dienstleistungen, für die ein zusätzliches Entgelt in Rechnung gestellt werden muss (preisfinanziertes Handeln).

5.1 Flugpläne können sowohl im Rahmen des gebührenfinanzierten, als auch des preisfinanzierten Handelns bearbeitet und weiter geleitet werden.

5.2 Die Bearbeitung und Weiterleitung von gebührenfinanzierten Flugplänen (siehe Ziff. 4.3) umfasst:

die Überprüfung auf Vollständigkeit und Richtigkeit im Sinne nationaler und internationaler Formatvorschriften und

a) bei IFR/GAT Flügen mit Start innerhalb der IFPZ und bei VFR Flügen mit Start in Deutschland
   - die Übermittlung an alle erforderlichen Flugsicherungsstellen.

b) bei IFR/GAT Flügen außerhalb IFPZ und bei VFR Flügen mit Start außerhalb Deutschlands
   - die Übermittlung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle.

Zusätzlich können die Flugpläne auf Anfrage an bis zu zwei Adressen des Luftfahrtunternehmens übermittelt werden.

5.3 Wünscht der Flugplanaufgeber die Unterstützung durch den Flugberatungsdienst bei der Überprüfung der Durchführbarkeit des Fluges, handelt es sich um eine preisfinanzierten Dienstleistung, für die ein gesondertes Entgelt in Rechnung gestellt werden muss.

5.4 In folgenden Fällen wird der Flugberatungsdienst den Flugplan nicht weiterleiten:

a) der Flugplan entspricht nicht der vorgeschriebenen Form;
b) die Angaben im Flugplan sind unleserlich;
c) ein Startverbot für einen Luftfahrzeugführer oder ein Luftfahrzeug wurde durch eine Behörde ausgesprochen und dem Flugberatungsdienst wurde ein solches Verbot mitgeteilt.

IV. Änderung des Flugplans

1. Allgemeines

1.1 Ist eine Änderung von Flugplänen für IFR/GAT-Flüge mit Start innerhalb der IFPZ beabsichtigt, sind die Änderungsmeldungen an IFPS zu übermitteln oder beim Flugberatungsdienst aufzugeben.

1.2 Für einen Flug nach Sichtflugregeln mit Start in Deutschland ist die Änderungsmeldung beim Flugberatungsdienst aufzugeben.

1.3 Für alle anderen Flüge können die Änderungsmeldungen beim Flugberatungsdienst zur Weiterleitung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle aufgegeben werden.

1.4 Bei der Änderung von Flugplänen ist der Aufgeber verantwortlich für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben und für die vollständige Adressierung und Weiterleitung.

Wird durch die Änderung des Flugplanes die Einholung einer erneuten Flugberatung und/oder einer erneuten Flugverkehrskontrollfreigabe notwendig, ist der Flugplanaufgeber ebenfalls dafür verantwortlich.

1.5 Bei Änderungen, die über den Flugberatungsdienst aufgegeben werden, stellt der Flugberatungsdienst die ordnungsgemäße Weiterleitung der Änderung sicher und unterstützt den Meldungsaufgeber auf Wunsch bei der Adressierung.

2. Änderung der Streckenführung

Bedingt die Änderung eines Flugplans die Benachrichtigung von Stellen, an die der Flugplan zuvor nicht adressiert wurde, ist anstelle einer Änderungsmeldung ein neuer Flugplan bzw. ein Alternativflugplan aufzugeben.

Dies gilt nicht für die Änderung der Streckenführung eines IFR/GAT-Flugplans innerhalb der IFPZ. Hier kann eine Änderungsmeldung übermittelt werden. IFPS übernimmt in diesem Fall die Benachrichtigung der von der Änderung betroffenen Stellen innerhalb der IFPZ oder der Flugplan wird aufgehoben und ein Alternativflugplan wird aufgegeben

Änderungen zu Dauerflugplänen für einen bestimmten Tag sind nicht früher als 20 Stunden vor EOBT an IFPS zu übermitteln.

3. Verspätungen der voraussichtlichen Abblockzeit

3.1 Eine Verspätungsmeldung ist an alle Flugplanempfänger außer IFPS bzw. an den Flugberatungsdienst zu übermitteln, wenn sich der Start gegenüber der im Flugplan angegebenen Abblockzeit um mehr als 30 Minuten verschiebt.

3.2 Eine Verspätungsmeldung für einen IFR/GAT-Flug ist an IFPS bzw. an den Flugberatungsdienst zu übermitteln, wenn sich der Start gegenüber der im Flugplan angegebenen Abblockzeit um mehr als 15 Minuten verschiebt.

3.3 Tritt aufgrund von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen eine Verspätung von mehr als 30 Minuten ein, so ist diese Verspätungsmeldung an alle Flugplanempfänger außerhalb der IFPZ zu übermitteln.

4. Änderung eines Flugplans während des Fluges

Ist eine Änderung eines Flugplans während des Fluges beabsichtigt, nimmt die Flugverkehrskontrolle die Änderungsmitteilung zur Weiterleitung an die zuständige Flugberatungsstelle entgegen.

Die Verantwortlichkeit bezüglich der Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben bleibt bestehen.

5. Inhalte der Änderungsmitteilung

Änderungsmitteilungen sind so frühzeitig wie möglich zu übermitteln und müssen folgende Angaben enthalten:

a) die Luftfahrzeugkennung entsprechend den Angaben in Feld 7 des Flugplans;
b) den Startflugplatz, die EOBT und den Zielflugplatz;
c) die Bezeichnung (Nummer) des Flugplanfeldes, in dem die Änderungen erforderlich sind;
d) die gewünschten Änderungen;
e) gegebenenfalls den Tag des Abfluges (DOF/) bei Meldungsvorlauf von mehr als 24 Stunden.

6. Aufgabe eines neuen Flugplans

6.1 Bei nachfolgenden Änderungen von Flugplänen für IFR/GAT-Flüge muss der Flugplan mittels einer Aufhebungsmeldung aufgehoben und ein neuer Flugplan aufgegeben werden:

a) Luftfahrzeugkennung
b) Startflugplatz
c) RNAV-Ausrüstung (hier: kurzfristiger Ausfall oder Rückstufung vor dem Start)
d) Voraussichtliche Abblockzeit (hier: Vorverlegung der voraussichtlichen Abblockzeit)
e) Zielflugplatz
f) Startdatum

6.2 Bei Änderungen von Flugplänen, die nicht an IFPS zu übermitteln sind, ist die Aufgabe eines neuen Flugplans nur dann erforderlich, wenn sich Angaben zum Start- oder Zielflugplatz ändern.

V. Aufhebung des Flugplans

1. Allgemeines

1.1 Ist eine Aufhebung von Flugplänen für IFR/GAT-Flüge mit Start innerhalb der IFPZ beabsichtigt, ist die Aufhebungsmeldung an IFPS zu übermitteln oder beim Flugberatungsdienst aufzugeben.

1.2 Für einen Flug nach Sichtflugregeln mit Start in der Bundesrepublik Deutschland ist die Aufhebungsmeldung beim Flugberatungsdienst aufzugeben.

1.3 Für alle anderen Flüge können die Aufhebungsmeldungen beim Flugberatungsdienst zur Weiterleitung an die für den Startflugplatz zuständige Stelle aufgegeben werden.

1.4 Aufhebungen von Dauerflugplänen für einen bestimmten Tag sind nicht früher als 20 Stunden vor EOBT an IFPS zu übermitteln.

1.5 Bei der Aufhebung von Flugplänen ist der Aufgeber verantwortlich für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben und die vollständige Adressierung und Weiterleitung.

Bei Aufhebungen, die über den Flugberatungsdienst aufgegeben werden, stellt der Flugberatungsdienst die ordnungsgemäße Weiterleitung der Aufhebung sicher und unterstützt den Meldungsaufgeber bei der Adressierung.

2. Aufhebung von Flugplänen während des Fluges

Flugpläne können während des Fluges aufgehoben werden, sofern für die weitere Flugstrecke kein Flugplan vorgeschrieben ist.

Aufhebungen von Flugplänen während des Fluges sind an die zuständige Flugverkehrskontrolle zur Weiterleitung an den zuständigen Flugberatungsdienst zu melden.

Beabsichtigt der Luftfahrzeugführer die Aufhebung eines Flugplans nach Instrumentenflugregeln, bedarf es der Zustimmung der Flugverkehrskontrollstelle, in deren Zuständigkeitsbereich der Flugplan aufgehoben werden soll.

Die Verantwortlichkeit bezüglich der Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben bleibt bestehen.

3. Aufhebung von Flugplänen durch die Flugverkehrskontrolle

Die für einen Flug zuständige Flugverkehrskontrolle wird beim Flugberatungsdienst die Aufhebung eines Flugplans veranlassen, wenn nicht innerhalb von 60 Minuten nach der voraussichtlichen Abblockzeit eine Anlass- oder Rollfreigabe beantragt oder eine berichtigte Abblockzeit bekannt gegeben wurde.

Ausgenommen hiervon sind Flüge, die ausgesetzt wurden oder Verkehrsflussregelungsmaßnahmen unterliegen.

4. Inhalte der Aufhebungsmitteilung

Aufhebungsmitteilungen sind so frühzeitig wie möglich zu übermitteln und haben folgende Angaben zu enthalten:

a) die Luftfahrzeugkennung entsprechend den Angaben in Feld 7 des Flugplanformblattes;
b) den Startflugplatz;
c) die EOBT;
d) den Zielflugplatz und
e) gegebenenfalls den Tag des Abfluges (DOF/) bei Meldungsvorlauf von mehr als 24 Stunden.

VI. Verfahren für die Aufgabe und Bearbeitung von Dauerflugplänen

1. Aufgabe und Änderungen von Dauerflugplänen

1.1 Dauerflugpläne, sowie Änderungen zu Dauerflugplänen, die den Bereich der IFPZ betreffen, sind an EUROCONTROL-CFMU zu senden.

1.2 Das Verfahren für die Aufgabe und Änderung von Dauerflugplänen ist dem EUROCONTROL-CFMU-Handbuch zu entnehmen.

1.3 Bei Änderungen und Streichungen von Flugplänen für einen einzelnen Flug sind die Vorschriften dieser Bekanntmachung zu beachten.

2. Verantwortlichkeiten des Dauerflugplanaufgebers

Der Dauerflugplanaufgeber ist verantwortlich für:

a) Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben;
b) Einholung einer Flugberatung und einer Flugverkehrskontrollfreigabe;
c) Überprüfung der Durchführbarkeit des Fluges unter anderem auf der Grundlage der erteilten Flugberatung;
d) Weiterleitung an alle betroffenen Stellen.

VII. Inkrafttreten

Diese Bekanntmachung tritt am 24.11.2005 in Kraft. Gleichzeitig werden die Bekanntmachungen NfL I-220/03, I-286/03, I-83/04, I-155/04, I-252/04, I-68/05 und I-209/05 zurückgezogen.

NfL I-220/03, I-286/03, I-83/04, I-155/04, I-252/04, I-68/05 und I-209/05 werden hiermit aufgehoben.

Langen, 13.10.2005

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

LDM/F

i. V. B r e n n e r

i. V. P o l e v k a

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 257/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Pisten

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

I-257/05

Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Pisten

Nachfolgend werden die von den Flugplatzkontrollen bei der Anwendung herabgesetzter Staffelung zwischen landenden und/oder startenden Luftfahrzeugen zu beachtenden Verfahren bekanntgemacht.

1. Allgemeine Bedingungen zur Anwendung herabgesetzter Staffelung :

1.1 das Verfahren findet am Tag statt;

1.2 die Rückenwindkomponente ist nicht größer als 5 kt;

1.3 es herrschen Sichtwetterbedingungen;

1.4 die Bremswirkung wird nicht durch Pistenablagerungen wie Eis, Schneematsch, Schnee, Wasser, etc. negativ beeinträchtigt;

1.5 das nachfolgende Luftfahrzeug erhält Verkehrsinformation;

1.6 herabgesetzte Pistenmindeststaffelung darf nicht zwischen einem startenden und einem vorher gelandeten Luftfahrzeug angewendet werden;

1.7 die Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung, die an einem Flugplatz angewendet werden dürfen, sind für jede Piste einzeln festzulegen.

2. Für die herabgesetzte Pistenstaffelung werden Luftfahrzeuge wie folgt eingestuft:

2.1 Luftfahrzeuge der Kategorie 1:
- einmotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer zulässigen Maximalen Startmasse (MTOM) von 2t oder weniger

2.2 Luftfahrzeuge der Kategorie 2:
- einmotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer zulässigen Maximalen Startmasse von mehr als 2t bis 7t;
- und zweimotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer zulässigen Maximalen Startmasse von 7t oder weniger

2.3 Luftfahrzeuge der Kategorie 3:
- alle anderen Luftfahrzeuge

3. Bei einem nachfolgenden landenden oder startenden Luftfahrzeug der Kategorie 1 und einem vorher gelandeten oder gestarteten Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2, kann herabgesetzte Staffelung wie folgt angewendet werden:

3.1 Einem Luftfahrzeug im Landeanflug kann die Genehmigung zum Überqueren des Pistenanfangs erteilt werden, wenn:

3.1.1 das vorausfliegende Luftfahrzeug gelandet ist und einen mindestens 600m von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird
oder

3.1.2 abgehoben und einen mindestens 600m von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat;

3.2 Die Startfreigabe kann erteilt werden, wenn:

3.2.1 das vorher gestartete Luftfahrzeug abgehoben
und
einen mindestens 600m von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat.

3.3 Flughäfen sowie Pisten, auf denen die unter Nr. 3, 3.1 und 3.2 beschriebenen Verfahren angewendet werden können:

Augsburg	RWY 07/25
Berlin-Schönefeld	RWY 07L/25R; RWY 07R/25L
Berlin-Tempelhof	RWY 09L/27R; RWY 09R/27L
Braunschweig	RWY 08/26
Bremen	RWY 09/27
Dortmund	RWY 06/24
Dresden	RWY 04/22
Düsseldorf	RWY 05R/23L; RWY 05L/23R; RWY 15/33
Frankfurt Main	RWY 07L/25R; RWY 07R/25L
Friedrichshafen	RWY 06/24
Hahn	RWY 03/21
Hamburg	RWY 15/33; RWY 05/23
Hannover	RWY 09L/27R; RWY 09R/27L
Heringsdorf	RWY 10/28
Hof	RWY 09/27
Karlsruhe/Baden-Baden	RWY 03/21
Kassel-Calden	RWY 04/22
Kiel-Holtenau	RWY 08/26
Köln/Bonn	RWY 14L/32R; RWY 14R/32L; RWY 07/25
Laage	RWY 10/28
Leipzig/Halle	RWY 08/26
Lübeck-Blankensee	RWY 07/25
Mannheim	RWY 09/27
Mönchengladbach	RWY 13/31
München	RWY 08L/26R; RWY 08R/26L
Münster/Osnabrück	RWY 07/25
Neubrandenburg	RWY 09/27
Nürnberg	RWY 10/28
Oberpfaffenhofen	RWY 04/22
Paderborn/Lippstadt	RWY 06/24
Saarbrücken	RWY 09/27

Schwerin-Parchim	RWY 06/24
Stuttgart	RWY 07/25
Westerland/Sylt	RWY 15/33; RWY 06/24

4. Bei einem nachfolgenden landenden oder startenden Luftfahrzeug der Kategorie 2 und einem vorher gelandeten oder gestarteten Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2, kann herabgesetzte Staffelung wie folgt angewendet werden:

4.1 Einem Luftfahrzeug im Landeanflug kann die Genehmigung zum Überqueren des Pistenanfangs erteilt werden, wenn:

4.1.1 das vorausfliegende Luftfahrzeug gelandet ist und einen mindestens 1500m von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird
oder

4.1.2 abgehoben und einen mindestens 1500m von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat;

4.2 Die Startfreigabe kann erteilt werden, wenn:

4.2.1 das vorher gestartete Luftfahrzeug abgehoben
und
einen mindestens 1500m von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat;

4.3 Flughäfen sowie Pisten, auf denen die unter Nr. 4, 4.1 und 4.2 beschriebenen Verfahren angewendet werden können:

Berlin-Schönefeld	RWY 07L/25R; RWY 07R/25L
Berlin-Tegel	RWY 08L/26R; RWY 08R/26L
Bremen	RWY 09/27
Dortmund	RWY 06/24
Dresden	RWY 04/22
Düsseldorf	RWY 05R/23L; RWY 05L/23R
Frankfurt Main	RWY 07L/25R; RWY 07R/25L
Friedrichshafen	RWY 06/24
Hahn	RWY 03/21
Hamburg	RWY 05/23; RWY 15/33
Hannover	RWY 09R/27L; RWY 09L/27R
Karlsruhe/Baden-Baden	RWY 03/21
Köln/Bonn	RWY 14L/32R; RWY 07/25
Laage	RWY 10/28
Leipzig/Halle	RWY 08/26
München	RWY 08R/26L; RWY 08L/26R
Münster/Osnabrück	RWY 07/25
Neubrandenburg	RWY 09/27
Nürnberg	RWY 10/28
Oberpfaffenhofen	RWY 04/22
Paderborn/Lippstadt	RWY 06/24
Saarbrücken	RWY 09/27

Stuttgart	RWY 07/25
Westerland/Sylt	RWY 15/33

5. Bei einem nachfolgenden landenden oder startenden Luftfahrzeug der Kategorie 1 bis 3 und einem vorher gelandeten oder gestarteten Luftfahrzeug der Kategorie 3, kann herabgesetzte Staffelung wie folgt angewendet werden:

5.1 Einem Luftfahrzeug im Landeanflug kann die Genehmigung zum Überqueren des Pistenanfangs erteilt werden, wenn:

5.1.1 das vorausfliegende Luftfahrzeug gelandet ist und einen mindestens 2400m von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird
oder
5.1.2 abgehoben und einen mindestens 2400m von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat;

5.2 Die Startfreigabe kann erteilt werden, wenn:

5.2.1 das vorher gestartete Luftfahrzeug abgehoben
und
5.2.2 einen mindestens 2400m von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat;

5.3 Flughäfen sowie Pisten, auf denen die unter Nr. 5, 5.1 und 5.2 beschriebenen Verfahren angewendet werden können:

Berlin-Schönefeld	RWY 07R/25L
Berlin-Tegel	RWY 08L/26R
Düsseldorf	RWY 05R/23L
Frankfurt Main	RWY 07L/25R; RWY 07R/25L
Hamburg	RWY 05/23; RWY 15/33
Hannover	RWY 09L/27R
Karlsruhe/Baden-Baden	RWY 03/21
Köln/Bonn	RWY 14L/32R
Leipzig	RWY 08/26
München	RWY 08R/26L; RWY 08L/26R
Stuttgart	RWY 07/25

6. Diese Bekanntmachung tritt am 24.11.2005 in Kraft, NfL I-331/02 wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

NfL I-331/02 wird hiermit aufgehoben.

Langen, den 26.10.2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsbereich Tower
TWR/FP

i. V. G e b a u e r i. A. S c h a l l e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 258/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-258/05

BEKANNTMACHUNG ÜBER DIE SPRECHFUNKVERFAHREN

Aufgrund des § 26 a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I, S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 333 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I, S. 2304), werden die Voraussetzungen für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bekanntgemacht.

1. INHALTSÜBERSICHT

1. Inhaltsübersicht Seite 708
2. Art der Durchführung Seite 709
3. Sprache Seite 709
4. Zeitsystem Seite 709
5. Art und Rangfolge von Meldungen Seite 710
6. Verfahrensweise im Sprechfunkverkehr Seite 711
7. Herstellen der Sprechfunkverbindung Seite 712
8. Bestätigen von Meldungen Seite 713
9. Mehrfachanruf Seite 714
10. Allgemeiner Anruf Seite 714
11. Blindsendungen Seite 714
12. Notverkehr Seite 715
13. Dringlichkeitsverkehr Seite 716
14. Überprüfen von Funkanlagen Seite 716
15. Flugrundfunkdienst Seite 716

Anlage 1 Rufzeichen von Bodenfunkstellen Seite 717
Anlage 2 Rufzeichen von Luftfunkstellen Seite 719
Anlage 3 Übermitteln von Buchstaben Seite 721
Anlage 4 Übermitteln von Zahlen und Zeichen Seite 722
Anlage 5 Übermitteln von Sichtwerten Seite 723
Anlage 6 Melden von Flughöhen Seite 724
Anlage 7 Redewendungen Seite 724
Anlage 8 Sprechgruppen Seite 729

1. Flugplätze ohne Flugverkehrskontrolle Seite 729
2. Flugplätze mit Flugverkehrskontrolle Seite 732
3. Zusätzliche Sprechgruppen für Flugplatzverkehr Seite 744
4. Frequenz- / Kanalwechsel Seite 748
5. Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klassen C und D (nicht Kontrollzone) Seite 751
6. Flüge nach Instrumentenflugregeln Seite 754
7. Kontrollierte Flüge Seite 759
8. Fluginformationsdienst Seite 767
9. Aufheben und Schließen des Flugplans Seite 770
10. Notverfahren Seite 771

2. ART DER DURCHFÜHRUNG

(1) Funkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst wird als Sprechfunkverkehr durchgeführt.

(2) Beweglicher Flugfunkdienst ist ein Funkdienst zwischen Bodenfunkstellen und Luftfunkstellen oder zwischen Luftfunkstellen.

(3) Im Rahmen des beweglichen Flugfunkdienstes dürfen auch Rettungsgerätefunkstellen sowie Funkbojen, die zur Markierung der Position bei Luftnotfällen dienen, auf festgelegten Frequenzen / Kanälen betrieben werden.

3. SPRACHE

(1) Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst ist in englischer Sprache durchzuführen.

1. Die deutsche Sprache darf nur verwendet werden:

   a) bei Flügen nach Sichtflugregeln und im Rollverkehr auf Frequenzen / Kanälen, die für den Sprechfunkverkehr in deutscher Sprache zugelassen sind,
   oder
   b) wenn der Empfänger der Meldung mit der englischen Sprache nicht vertraut ist.

(2) Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH kann in besonderen Fällen die deutsche und die englische Sprache für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs auf besonders festgelegten Frequenzen / Kanälen zulassen, sofern hierdurch die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Flugverkehrs, nicht beeinträchtigt wird. Die erforderlichen Einzelheiten werden von der DFS jeweils in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

(3) Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst auf Frequenzen / Kanälen der nicht von der DFS betriebenen Bodenfunkstellen wird in deutscher Sprache durchgeführt. Er kann in englischer Sprache durchgeführt werden, sofern hierfür besondere Frequenzen / Kanäle festgelegt worden sind.

(4) In Notfällen kann jede ausreichend beherrschte Sprache angewendet werden, sofern erwartet werden kann, dass der Gesprächspartner diese ebenfalls beherrscht.

4. ZEITSYSTEM

(1) Im beweglichen Flugfunkdienst ist die koordinierte Weltzeit (UTC) anzuwenden.

(2) Der Beginn des Tages wird mit 0000 Uhr, das Ende mit 2359 Uhr bezeichnet.

(3) Die Stunde beginnt mit der Minute 00 und endet mit der Minute 59.

(4) Die Minute beginnt mit der Sekunde 00 und endet mit der Sekunde 59.
(5) Als Uhrzeit ist die Minutenzahl zweistellig zu übermitteln. Wenn eine Verwechslung möglich ist, sind alle vier Ziffern der laufenden Stunde und der Minute zu übermitteln.

5. ART UND RANGFOLGE VON MELDUNGEN

Im beweglichen Flugfunkdienst sind folgende Meldungen zulässig:

(1) Notmeldungen;

Notmeldungen sind Meldungen über Luftfahrzeuge und deren Insassen, die von schwerer und unmittelbarer Gefahr bedroht sind und sofortiger Hilfe bedürfen.

(2) Dringlichkeitsmeldungen;

Dringlichkeitsmeldungen sind Meldungen, die die Sicherheit eines Luftfahrzeugs, eines Wasserfahrzeugs, eines anderen Fahrzeugs oder einer Person betreffen.

(3) Peilfunkmeldungen;

Peilfunkmeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Peilwerten.

(4) Flugsicherheitsmeldungen;

Flugsicherheitsmeldungen sind:

1. Meldungen, die bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle übermittelt werden (Flugverkehrskontrollmeldungen),

2. Standortmeldungen von Luftfahrzeugen,

3. Meldungen von Luftfahrzeugführern oder Luftfahrzeughaltern, die für im Flug befindliche Luftfahrzeuge von unmittelbarer Bedeutung sind.

(5) Wettermeldungen;

Wettermeldungen sind Meldungen zur Übermittlung von Wetterdaten.

(6) Flugbetriebsmeldungen;

Flugbetriebsmeldungen sind :

1. Meldungen über Änderungen in den Flugbetriebsplänen für Luftfahrzeuge,

2. Meldungen über die Wartung von Luftfahrzeugen,

3. Anweisungen an Beauftragte der Luftfahrzeughalter über Änderungen der Erfordernisse für Fluggäste und Besatzung, die durch unvermeidbare Abweichungen von den Flugbetriebsplänen verursacht werden, hierbei sind Einzelerfordernisse der Fluggäste und der Besatzung nicht zugelassen,

4. Meldungen über außerplanmäßige Landungen,
5. Meldungen über dringend benötigte Luftfahrzeugteile und Material,

6. Meldungen über den Betrieb oder die Wartung von Einrichtungen, die für die Sicherheit oder Regelmäßigkeit des Flugbetriebs wichtig sind.

(7) Staatstelegramme:

Staatstelegramme sind Meldungen, die von an Bord eines Luftfahrzeugs befindlichen Staatsoberhäuptern oder diesen gleichgestellten Personen übermittelt werden.

(8) Für die aufgeführten Meldungen ist die angegebene Reihenfolge für die Vorrangbehandlung maßgebend.

(9) Flugbetriebsmeldungen und Staatstelegramme sind auf Frequenzen / Kanälen des Fluginformationsdienstes oder einer / einem anderen von der Flugverkehrskontrolle zugewiesenen Frequenz / Kanal zu übermitteln, um die Durchführung der Flugverkehrskontrolle nicht zu beeinträchtigen.

6. VERFAHRENSWEISE IM SPRECHFUNKVERKEHR

(1) Um eine knappe, unmissverständliche und einheitliche Übermittlungsform zu erzielen, sind möglichst die in den Anlagen enthaltenen Redewendungen und Sprechgruppen zu verwenden.

1. Es ist deutlich und im Tonfall der Umgangssprache sowie mit gleichbleibendem Stimmaufwand und gleichbleibender Sprechgeschwindigkeit zu sprechen.

2. Sachfremde und unsachliche Äußerungen sind nicht zulässig.

(2) Redewendungen wie SOFORT / IMMEDIATELY oder BESCHLEUNIGEN SIE / EXPEDITE werden von der Flugverkehrskontrolle nur angewendet, wenn dies unumgänglich ist. Ist eine unmittelbare Ausführung aus Gründen der sicheren Flugdurchführung nicht möglich, ist der Anweisung - soweit möglich - zu folgen und die Flugverkehrskontrolle entsprechend zu unterrichten.

(3) Abkürzungen im Sprechfunkverkehr sind grundsätzlich nicht zulässig. Das gilt nicht für im Flugverkehr gebräuchliche Abkürzungen wie z. B. ATC, CTR, EAT, FIR, IFR, RVR, VMC, VOR sowie für die Q-Gruppen QNH, QFE, QDM und QDR sowie für Abkürzungen von Luftfahrzeugmustern wie z.B. ATR 72, MD 11.

(4) Das Rufzeichen ist grundsätzlich am Beginn der Meldung zu übermitteln. Eine direkte Antwort auf eine Meldung kann durch das Rufzeichen beendet werden.

(5) Das Verlassen einer Kontrollfrequenz / eines Kontrollkanals, ausgenommen nach Erreichen der endgültigen Parkposition (on blocks), ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Flugverkehrskontrolle gestattet. Das Verlassen einer Frequenz / eines Kanals des Fluginformationsdienstes ist zu melden.

(6) Flüge in Lufträumen der Klassen E, F und G können von der Flugverkehrskontrolle aufgefordert werden, das Verlassen des Luftraums zu melden bzw. auf der Frequenz / dem Kanal zu verbleiben.

(7) 1. Führer von Luftfahrzeugen haben das Fehlen der vorgeschriebenen Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz- / Kanalwechsel mit der Sprechgruppe **NON RNAV** nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.

2. Führer von Luftfahrzeugen haben den Ausfall der Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz- / Kanalwechsel mit der Sprechgruppe **UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT** nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.

7. HERSTELLEN DER SPRECHFUNKVERBINDUNG

(1) Die Sprechfunkverbindung ist wie folgt herzustellen:

Einleitungsanruf:

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
2. Rufzeichen der rufenden Funkstelle.

Antwort:

1. Rufzeichen der anzusprechenden Funkstelle;
2. Rufzeichen der antwortenden Funkstelle.

(2) Wenn zu erwarten ist, dass die gerufene Funkstelle den Anruf empfängt, kann eine Meldung unmittelbar im Anschluss an den Einleitungsanruf gesendet werden. Dieses Verfahren darf bei Flügen nach Sichtflugregeln nur nach Aufforderung zum Frequenz- / Kanalwechsel durch die Flugverkehrskontrolle angewendet werden.

(3) Wird bei einem Anruf das Rufzeichen der rufenden Funkstelle nicht verstanden, ist die Sprechgruppe WIEDERHOLEN SIE IHR RUFZEICHEN / SAY AGAIN YOUR CALL SIGN zu verwenden.

(4) Besteht bei einer Funkstelle Ungewissheit darüber, ob sie gerufen wurde, so ist dieser Anruf nicht zu beantworten, sondern ein weiterer klärender Anruf abzuwarten.

(5) Bei jedem Frequenz- / Kanalwechsel hat der Luftfahrzeugführer auf einem Flug nach Instrumentenflugregeln die derzeitige Flughöhe und bei Steig- bzw. Sinkflug zusätzlich die freigegebene Flughöhe anzugeben. Bei einem Wechsel von der Anflugkontrolle zur Flugplatzkontrolle entfällt die Angabe der Flughöhe. Bei Anflügen zu Flughäfen mit Parallelpistensystem ist neben dem Rufzeichen des Luftfahrzeugs die Bezeichnung der angeflogenen Piste zu nennen.

(6) Gelingt es einem Luftfahrzeugführer nicht, auf der / dem vorgeschriebenen Frequenz / Kanal Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle aufzunehmen, so hat er zu versuchen, eine Sprechfunkverbindung auf anderen für die Flugstrecke festgelegten Frequenzen / Kanälen herzustellen, z.B.

der Notfrequenz 121,5 MHz. Bleiben auch diese Versuche erfolglos, hat er sich zu bemühen, eine Sprechfunkverbindung mit anderen Bodenfunkstellen oder Luftfahrzeugen aufzunehmen. Kommt auch über diese eine Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle nicht zustande, hat der Luftfahrzeugführer die Funkausfallverfahren zu befolgen.

Anmerkung: Über INMARSAT sind folgende Kontrollzentralen der DFS erreichbar:
Berlin, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, München und Rhein.

8. BESTÄTIGEN VON MELDUNGEN

(1) Der Empfang von Meldungen ist in jedem Falle zu bestätigen. Im Sprechfunkverkehr auftretende unbekannte oder unklare Bezeichnungen sind durch Rückfragen zu klären, ehe die Meldung bestätigt wird.

Anmerkung: Mit der missbräuchlichen Benutzung von Kontrollfrequenzen / -kanälen muss gerechnet werden.

(2) Eine Luftfunkstelle hat den Empfang einer Meldung durch das Übermitteln des eigenen Rufzeichens und ggf. der Redewendung VERSTANDEN / ROGER zu bestätigen.

1. Die Luftfunkstelle hat sicherheitsrelevante Teile von Flugverkehrskontrollfreigaben und Anweisungen durch Wiederholung zu bestätigen. Folgende Meldungsteile sind immer vollständig durch Wiederholung zu bestätigen:

   a) Flugverkehrskontrollfreigaben, konditionelle Freigaben sind wörtlich inklusive der Bedingung(en) zu bestätigen;
   b) Anweisungen, auf eine Piste zu rollen, auf einer Piste zu landen, zu starten, zu rollen oder zurück zu rollen, vor einer Piste zu halten oder eine Piste zu überqueren;
   c) Betriebspiste;
   d) Höhenmessereinstellungen;
   e) SSR-Codes;
   f) Höhenanweisungen;
      Anmerkung: Wird die Flughöhe eines Luftfahrzeugs in Relation zum Standardluftdruck 1013,2 hPa gemeldet, sollen die Worte FLUGFLÄCHE / FLIGHT LEVEL dem Höhenwert vorangestellt werden. Wird die Flughöhe in Relation zu QNH / QFE gemeldet, soll dem Höhenwert das Wort FUSS / FEET folgen.

   g) Steuerkurs- und Geschwindigkeitsanweisungen;
   h) bei Frequenz- / Kanalwechsel die Frequenz / den Kanal.

2. Andere Anweisungen sind durch Zurücklesen oder in einer Art und Weise, die anzeigt, dass diese verstanden wurden und befolgt werden, z.B. mit der Redewendung WILCO, zu bestätigen.

(3) Eine Bodenfunkstelle hat den Empfang der Meldung einer Luftfunkstelle zu bestätigen durch:

1. das Übermitteln des Rufzeichens der Luftfunkstelle und ggf. einer Redewendung wie z.B. VERSTANDEN / ROGER;
   oder
2. das Übermitteln des eigenen Rufzeichens und ggf. einer Redewendung wie z.B. VERSTANDEN / ROGER;
   oder
3. das Übermitteln des Rufzeichens der Luftfunkstelle, des eigenen Rufzeichens und ggf. einer Redewendung wie z.B. VERSTANDEN / ROGER.

(4) Nach Herstellen der Funkverbindung können, wenn eine Verwechslung ausgeschlossen ist, im Rufzeichen der Bodenfunkstelle:

- die Ortsbezeichnung bzw. der Name der Bodenfunkstelle
  oder
- die Funktionsbezeichnung

und einzelne Redewendungen, wie z. B. VERSTANDEN / ROGER, weggelassen werden.

(5) Wenn die Bestätigung einer Meldung nach geeigneten Versuchen, sie einzuholen, ausbleibt, gilt die Meldung als nicht übermittelt.

9. MEHRFACHANRUF

(1) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleichzeitig **mehrere** Funkstellen anrufen.

(2) Die in einem Mehrfachanruf gerufenen Funkstellen haben den Empfang der Meldung in der von der rufenden Funkstelle benutzten Reihenfolge zu bestätigen.

10. ALLGEMEINER ANRUF

(1) Funkstellen des beweglichen Flugfunkdienstes können gleichzeitig **alle** Funkstellen, die auf einer Frequenz / einem Kanal hörbereit sind, anrufen.

(2) Ein allgemeiner Anruf beginnt mit der Redewendung AN ALLE / ALL STATIONS, gefolgt von dem Rufzeichen der sendenden Funkstelle und endet mit dem Wort ENDE / OUT.

(3) Eine Bestätigung eines allgemeinen Anrufs wird nicht erwartet.

11. BLINDSENDUNGEN

(1) Wenn der Luftfahrzeugführer vergeblich versucht hat, eine Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle aufzunehmen, er aber Anzeichen dafür hat, dass seine Sendungen empfangen werden, so hat er über die Vorschrift des Punkt 7. Absatz (6) hinaus wichtige Meldungen blind auszusenden. Die Meldung ist mit der Redewendung BLINDSENDUNG / TRANSMITTING BLIND zu beginnen und anschließend vollständig zu wiederholen. Dabei ist die Zeit und / oder Position anzugeben, zu der die nächste Sendung stattfinden wird, und, für

den Fall eines beabsichtigten Frequenz- / Kanalwechsels, auch diese Frequenz / dieser Kanal sowie die zu rufende Bodenfunkstelle.

(2) Ist es einer Bodenfunkstelle nicht möglich, mit einem Luftfahrzeug Sprechfunkverbindung auf einer der Frequenzen / Kanäle, die das Luftfahrzeug möglicherweise abhört, herzustellen, soll sie:

1. andere Bodenfunkstellen um Hilfe bitten, das Luftfahrzeug zu rufen bzw. Meldungen weiterzuleiten, wenn nötig;

2. Luftfahrzeuge in der Nähe ersuchen, Funkverbindung herzustellen und Meldungen weiterzugeben, wenn nötig.

(3) Bleiben die oben genannten Versuche erfolglos, sollte die Bodenfunkstelle Meldungen für das Luftfahrzeug durch Blindsendung auf der / den Frequenz(en) / Kanälen, die das Luftfahrzeug möglicherweise abhört, absetzen (z.B. den Notfrequenzen 121,5 MHz und 243,0 MHz).

(4) Blindsendungen von Flugverkehrskontrollfreigaben an ein Luftfahrzeug durch ein anderes Luftfahrzeug sind nur nach spezieller Aufforderung der Flugverkehrskontrolle weiterzugeben.

12. NOTVERKEHR

(1) Ein Notanruf soll durch das vorzugsweise dreimalige Aussenden des Notsignals MAYDAY eingeleitet und auf der / dem benutzten Frequenz / Kanal oder auf einer Notfrequenz übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muss das Rufzeichen des in Not befindlichen Luftfahrzeugs enthalten.

(2) Die dem Notanruf folgende Notmeldung soll folgende Angaben enthalten:

1. Art der Notlage;

2. Absichten des Luftfahrzeugführers;

3. Art der gewünschten Hilfe;

4. Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe.

(3) Die in Not befindliche oder die den Notverkehr steuernde Funkstelle kann allen oder bestimmten, den Notverkehr störenden Funkstellen Funkstille mit der Anordnung HALTEN SIE FUNKSTILLE MAYDAY / STOP TRANSMITTING MAYDAY auferlegen.

(4) Wenn der Notverkehr beendet ist oder die Aufrechterhaltung der Funkstille nicht mehr nötig ist, hat die Funkstelle, die den Notverkehr gesteuert hat, auf derselben Frequenz / demselben Kanal die Meldung NOTVERKEHR BEENDET / DISTRESS TRAFFIC ENDED zu übermitteln.

(5) Die Benutzung der Notfrequenzen ist nur in Notfällen oder bei Ausfall aller anderen Frequenzen / Kanäle gestattet.

13. DRINGLICHKEITSVERKEHR

(1) Ein Dringlichkeitsanruf soll durch das vorzugsweise dreimalige Aussenden des Dringlichkeitssignals PAN PAN eingeleitet und auf der / dem benutzten Frequenz / Kanal übermittelt werden; er soll an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein und muss das Rufzeichen des die Meldung absetzenden Luftfahrzeugs enthalten.

Anmerkung: Ein Dringlichkeitsanruf kann auch das eigene Luftfahrzeug betreffen.

(2) Die dem Dringlichkeitsanruf folgende Dringlichkeitsmeldung soll folgende Angaben enthalten:

1. Art der Schwierigkeit oder Beobachtung;

2. andere, für die Hilfeleistung wichtige Informationen;

3. falls zutreffend, Absichten des Luftfahrzeugführers;

4. falls zutreffend, Angaben über Standort, Kurs und Flughöhe.

14. ÜBERPRÜFEN VON FUNKANLAGEN

(1) Wenn eine Überprüfung der Funkanlage oder die Durchführung einer Verständigungsprobe für notwendig erachtet wird, soll der Funktest nicht länger als zehn Sekunden dauern.

(2) Die Verständlichkeit des Funktests wird in den folgenden Stufen gewertet:

1 = unverständlich	(unreadable)
2 = zeitweise verständlich	(readable now and then)
3 = schwer verständlich	(readable but with difficulty)
4 = verständlich	(readable)
5 = sehr gut verständlich	(perfectly readable)

15. FLUGRUNDFUNKDIENST

(1) Der Flugrundfunkdienst wird mittels Sprechfunk durchgeführt. Er wird auf den im Luftfahrthandbuch Deutschland bzw. in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemachten Frequenzen / Kanälen zu den dort angegebenen Zeiten sowie bei Bedarf auch auf anderen Frequenzen / Kanälen bzw. zu anderen Sendezeiten durchgeführt.

ANLAGE 1
RUFZEICHEN VON BODENFUNKSTELLEN

(1) Das Rufzeichen einer Bodenfunkstelle setzt sich zusammen aus der Ortsbezeichnung oder dem Namen der Bodenfunkstelle und einer der nachfolgend aufgeführten Funktionsbezeichnungen:

(2) Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in **englischer** Sprache:

a)	CONTROL	Bezirkskontrolle ohne Radar;
b)	APPROACH	An- und Abflugkontrolle ohne Radar;
c)	RADAR	Flugverkehrskontrolle mit Radar;
d)	DEPARTURE	Abflugkontrolle mit Radar;
e)	ARRIVAL	Anflugkontrolle mit Radar;
f)	DIRECTOR	Endanflugkontrolle mit Radar;
g)	PRECISION	Endanflugkontrolle mit Präzisionsradar;
h)	TOWER	Flugplatzkontrolle;
i)	GROUND	Flugverkehrskontrolle auf dem Rollfeld;
j)	DELIVERY	Übermittlung von Streckenfreigaben;
k)	INFORMATION	Fluginformationsdienst durch die DFS;
l)	APRON	Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer;
m)	INFO	Flugplatzinformationsdienst durch Luftaufsichtspersonal oder Flugleiter;
n)	DISPATCH	Übermittlung von Flugbetriebsmeldungen einer Luftverkehrsgesellschaft.

(3) Für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs in **deutscher** Sprache :

a)	TURM	Flugplatzkontrolle;
b)	ROLLKONTROLLE	Flugverkehrskontrolle auf dem Rollfeld;
c)	INFORMATION	Fluginformationsdienst durch die DFS;
d)	START oder SCHULE	Ausbildung von Luftfahrern;
e)	INFO	Flugplatzinformationsdienst durch Luftaufsichtspersonal oder Flugleiter;

f) VORFELD Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch den Flughafenunternehmer;

g) SEGELFLUG Segelflugbetrieb;

h) RÜCKHOLER Segelflugbegleit- und Rückholbetrieb;

i) VERFOLGER Freiballonbegleit- und Rückholbetrieb;

j) WETTBEWERB Wettbewerbsveranstaltungen.

(4) Die DFS kann im Bedarfsfall dem Verwendungszweck entsprechende zusätzliche Rufzeichen festlegen.

ANLAGE 2
RUFZEICHEN VON LUFTFUNKSTELLEN

(1) Rufzeichen von Luftfunkstellen müssen einem der folgenden Typen entsprechen.

Typ a):

1. Staatszugehörigkeitszeichen und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs, bzw.
2. Name des Luftfahrzeugherstellers, Staatszugehörigkeitszeichen und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs, bzw.
3. Name des Luftfahrzeugmusters, Staatszugehörigkeitszeichen und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs; oder

Typ b):

Die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrtunternehmens, gefolgt von den vier Zeichen des Eintragungszeichens; oder

Typ c):

Die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrtunternehmens, gefolgt von der Flugnummer; oder

Typ d):

Ein maximal siebenstelliges Rufzeichen für militärische Luftfahrzeuge und für Luftfahrzeuge, die zu besonderen öffentlichen Zwecken eingesetzt sind.

(2) Die Rufzeichen von Luftfunkstellen dürfen während des Flugs nicht geändert werden, es sei denn, die Bodenfunkstelle hat zur Vermeidung einer Verwechslung ausdrücklich ein anderes Rufzeichen zugewiesen.

(3) Abgekürzte Rufzeichen sind nur zu benutzen wenn der Funkkontakt bereits erfolgreich hergestellt wurde und eine Verwechslung unwahrscheinlich ist. Luftfahrzeugführer dürfen das abgekürzte Rufzeichen nur benutzen, nachdem es die Bodenfunkstelle bereits verwendet hat.

(4) Abgekürzte Rufzeichen sind folgendermaßen zu bilden:

Typen a) und d):

1. Das Staatszugehörigkeitszeichen und mindestens die zwei letzten Zeichen des Eintragungszeichens, bzw.
2. Der Name des Luftfahrzeugherstellers und mindestens die zwei letzten Zeichen des Eintragungszeichens, bzw.
3. Der Name des Luftfahrzeugmusters und mindestens die letzten zwei Zeichen des Eintragungszeichens; oder

Typ b):

Die im Sprechfunk verwendete Bezeichnung des Luftfahrtunternehmens und mindestens die letzten zwei Zeichen des Eintragungszeichens; oder

Typ c):

Rufzeichen, die sich aus dem Namen des Luftfahrtunternehmens und einer Flugnummer zusammensetzen, dürfen nicht abgekürzt werden.

BEISPIELE:

Rufzeichen	Typen a) und d)			Typ b)	Typ c)
Vollständig	DABCD	CESSNA DEABC	ARROW DESJZ	CONDOR ABCD	LUFTHANSA 401
Abgekürzt	DCD	CESSNA BC	ARROW JZ	CONDOR CD	(keine Kurzform)
	oder DBCD	oder CESSNA ABC	oder ARROW SJZ	oder CONDOR BCD	(keine Kurzform)

(5) Die Übermittlung von Rufzeichen von Luftfunkstellen des Typs c), und Luftfahrzeugmustern, die aus gleichen Ziffern bestehen, kann durch die Worte ZWOMAL / DOUBLE oder DREIMAL / TRIPLE (z.B. DLH 444 als LUFTHANSA TRIPLE FOUR, B777 als BOEING TRIPLE SEVEN) vereinfacht werden.

(6) Unbeschadet der Vorschriften in (1) bis (5) und (7) ist für Luftfahrzeuge in der Wirbelschleppenkategorie HEAVY bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz- / Kanalwechsel unmittelbar nach dem Rufzeichen das Wort HEAVY anzufügen.

(7) Unbeschadet der Vorschriften in (1) bis (6) haben Führer von Luftfahrzeugen das Fehlen der vorgeschriebenen Flächennavigationsausrüstung bei der Aufnahme der Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle sowie nach jedem Frequenz- / Kanalwechsel mit der Sprechgruppe NON RNAV nach ihrem Rufzeichen anzukündigen.

ANLAGE 3
ÜBERMITTELN VON BUCHSTABEN

(1) Wenn es erforderlich ist, Rufzeichen, Wörter oder Abkürzungen zu buchstabieren, ist das ICAO-Buchstabieralphabet zu benutzen:

Buchstabe	Schlüsselwort	Aussprache
A	Alfa	Alfa
B	Bravo	Brawo
C	Charlie	Tschahrli
D	Delta	Delta
E	Echo	Ecko
F	Foxtrot	Foxtrot
G	Golf	Golf
H	Hotel	Hotell
I	India	Indja
J	Juliett	Dschuljett
K	Kilo	Kilo
L	Lima	Lima
M	Mike	Maik
N	November	Nowemmba
O	Oscar	Osska
P	Papa	Papah
Q	Quebec	Kibeck
R	Romeo	Rohmio
S	Sierra	Sierra
T	Tango	Tängo
U	Uniform	Juniform
V	Victor	Wiktor
W	Whiskey	Wisski
X	X-ray	Exre
Y	Yankee	Jänki
Z	Zulu	Sulu

ANLAGE 4
ÜBERMITTELN VON ZAHLEN UND ZEICHEN

(1) Ziffern und Zeichen sind wie folgt zu übermitteln:

Ziffer oder Zeichen	Aussprache deutsch	englisch
0	null	siro
1	ein(s)	woan (Siehe Ausnahme (5) 4.
2	zwo	tuh
3	drei	tri
4	vier	fohr
5	fünf	feif
6	sechs	six
7	sieben	sewen
8	acht	äit
9	neun	neiner
,	Komma	-
.	-	dessimel
/	Schrägstrich	deiägonel

(2) Alle Zahlen, ausgenommen ganze Hunderter, ganze Tausender und Kombinationen von Tausendern und ganzen Hundertern, sind durch die getrennte Aussprache jeder einzelnen Ziffer zu übermitteln.

(3) Ganze Hunderter und ganze Tausender sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Hunderter oder Tausender ausgesprochen und jeweils das Wort **HUNDERT** oder **TAUSEND** hinzugefügt wird.

BEISPIELE:

300 DREI HUNDERT
4000 VIER TAUSEND

(4) Kombinationen von Tausendern und ganzen Hundertern sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Tausender ausgesprochen und das Wort **TAUSEND** hinzugefügt wird, danach die Zahl der Hunderter, gefolgt von dem Wort **HUNDERT**.

BEISPIELE:

13 600 EINS DREI TAUSEND SECHS HUNDERT
4 300 VIER TAUSEND DREI HUNDERT

(5) Ausnahmen von den vorstehenden Regelungen:

1. Richtungsangaben nach Uhrzeigerstellung bei Verkehrshinweisen, die als zehn, elf, zwölf Uhr zu übermitteln sind,

2. Anweisungen zum Fliegen eines Vollkreises, die in der englischen Sprache mit **MAKE A** (LEFT / RIGHT) **THREESIXTY** erteilt werden.

3. Die Übermittlung von Rufzeichen von Luftfunkstellen des Typs c) (siehe Anlage 2), und Luftfahrzeugmustern, die aus gleichen Ziffern bestehen, kann durch die Worte ZWOMAL / DOUBLE oder DREIMAL / TRIPLE (z.B. DLH 444 als LUFTHANSA TRIPLE FOUR, Boeing 777 als Boeing TRIPLE SEVEN) vereinfacht werden.

4. In Verbindung mit EINHUNDERT und EINTAUSEND ist die Zahl EINS als EIN auszusprechen.

(6) Bei der Übermittlung von VHF-Frequenzen sind im Sprechfunkverkehr **drei Stellen** nach **dem Komma** anzugeben. Ist die zweite und dritte Ziffer nach dem Komma eine Null, genügt die Angabe der ersten Ziffer nach dem Komma.

BEISPIELE:

Gesprochen als	
118,000	EINS EINS ACHT KOMMA NULL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118,025	EINS EINS ACHT KOMMA NULL ZWO FÜNF ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118,005	EINS EINS ACHT KOMMA NULL NULL FÜNF ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118,010	EINS EINS ACHT KOMMA NULL EINS NULL ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO

ANLAGE 5
ÜBERMITTELN VON SICHTWERTEN

(1) Die Werte für Flugsicht, Bodensicht und Pistensichtweite sind zu übermitteln:

1. in Metern	bei einer Sicht von 5 Kilometern oder weniger;
2. in Kilometern	bei einer Sicht von mehr als 5 Kilometern, aber weniger als 10 Kilometern;
3. als eine Sicht von 10 Kilometern	bei einer Sicht von 10 Kilometern oder mehr.

ANLAGE 6
ANWEISEN / MELDEN VON FLUGHÖHEN

(1) Flughöhen sind entsprechend der Einstellung des Höhenmessers zu melden.

(2) Bei Einstellung auf einen QNH-Wert ist der Höhenangabe das Wort FUSS / FEET anzufügen. Es kann der Höhenangabe die Bezeichnung FLUGHÖHE / ALTITUDE vorangestellt werden.

(3) Bei Verwendung der Standard-Höhenmessereinstellung ist der Höhenangabe die Bezeichnung FLUGFLÄCHE / FLIGHT LEVEL voranzustellen.

(4) In der englischen Sprache sind beim Anweisen bzw. Melden von Flughöhen die Worte TO bzw. FOR nicht zu verwenden.

ANLAGE 7
REDEWENDUNGEN

(1) Im Sprechfunk- bzw. Fernsprechverkehr sind die nachfolgenden Redewendungen zu verwenden:

Redewendung	**Bedeutung**
ACKNOWLEDGE	Let me know that you have received and understood this message
BESTÄTIGEN SIE	Teilen Sie mit, dass die Meldung empfangen und verstanden wurde
AFFIRM	Yes
POSITIV	Ja
APPROVED	Permission for proposed action granted
GENEHMIGT	Erlaubnis für das vorgeschlagene Verfahren erteilt
BREAK	I hereby indicate the separation between portions of the message (To be used where there is no clear distinction between the text and other portions of the message)
TRENNUNG	Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Teilen der Meldung an (Zu benutzen, wenn keine klare Trennung zwischen dem Text und anderen Teilen der Meldung erkannt werden kann)
BREAK BREAK	I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment
TRENNUNG TRENNUNG	Ich zeige hiermit die Trennung zwischen Meldungen an, die in einer hochbelasteten Verkehrssituation an verschiedene Luftfahrzeuge übermittelt werden

Redewendung	Bedeutung
CANCEL AUFGEHOBEN	Annul the previously transmitted clearance Die vorher übermittelte Freigabe ist aufgehoben
CHECK CHECK	Examine a system or procedure (Not to be used in any other context. No answer is normally expected) Prüfen Sie ein System oder ein Verfahren (In keinem anderen Zusammenhang zu verwenden. Normalerweise wird keine Antwort erwartet)
CLEARED FREI	Authorized to proceed under the conditions specified Genehmigung, unter festgelegten Bedingungen zu verfahren
CONFIRM BESTÄTIGEN SIE	I request verification of (clearance, instruction, action, information) Ich erbitte Bestätigung der (Freigabe, Anweisung, Handlung, Information)
CONTACT RUFEN SIE	Establish communications with... Stellen Sie Funkverbindung her mit...
CORRECT KORREKT	"True" or "Accurate" "Wahr" oder "Richtig"
CORRECTION BERICHTIGUNG	An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is... Bei der Übermittlung ist ein Fehler unterlaufen, es muß richtig heißen...
DISREGARD IGNORIEREN SIE	Ignore Selbsterklärend
GO AHEAD KOMMEN	Proceed with your message Setzen Sie Ihre Meldung ab
Note 1: Note 2: Anmerkung:	The phrase GO AHEAD shall not be used in surface movement communications or whenever the possibility of misconstruing GO AHEAD as an authorization exists. If there is the possibility of misunderstanding, GO AHEAD shall be replaced by the calling aeronautical station's call sign followed by the answering aeronautical stations call sign. In der deutschen Phraseologie besteht eine solche Verwechslungsmöglichkeit nicht.

Redewendung	Bedeutung
HOW DO YOU READ WIE VERSTEHEN SIE MICH	What is the readability of my transmission Wie ist die Verständlichkeit meiner Sendung
MAINTAIN BEHALTEN SIE ... BEI / BLEIBEN SIE	Remain at the level specified or in its literal sense, e.g. MAINTAIN VFR Behalten Sie z.B. die benannte Flughöhe bei, oder im übertragenen Sinne, z.B. Bleiben Sie VFR
I SAY AGAIN ICH WIEDERHOLE	I repeat for clarity or emphasis Ich wiederhole zur Klarstellung oder Betonung
MONITOR MONITOR	Listen out on (frequency / channel) Hören Sie (Frequenz / Kanal) ab
NEGATIVE NEGATIV	No / Permission not granted / That is not correct Nein / Erlaubnis nicht erteilt / Das ist nicht richtig
NON RNAV NON RNAV	Announcement of missing RNAV equipment Angabe wenn Flächennavigationsausrüstung fehlt
OVER KOMMEN	My transmission is ended and I expect a response from you Meine Übermittlung ist beendet, und ich erwarte Ihre Antwort
Note: Anmerkung:	Not normally used in VHF communications Im Sprechfunkverkehr im VHF-Bereich normalerweise nicht genutzt
OUT ENDE	This exchange of transmission is ended and no response is expected Die Übermittlung der Meldung ist beendet. Ich erwarte keine Antwort
Note: Anmerkung:	Not normally used in VHF communications Im Sprechfunkverkehr im VHF-Bereich normalerweise nicht genutzt
READ BACK WIEDERHOLEN SIE WÖRTLICH	Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received Wiederholen Sie alles oder den bezeichneten Teil dieser Meldung wörtlich

Redewendung	Bedeutung
RECLEARED	A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof
FREIGABEÄNDERUNG	Es hat sich eine Änderung gegenüber Ihrer letzten Freigabe ergeben, diese neue Freigabe ersetzt die vorherige Freigabe oder Teile davon
REPORT MELDEN SIE	Pass me the following information Geben Sie mir die folgende Information
REQUEST ERBITTE	I should like to know / I wish to obtain Ich möchte wissen / Ich beantrage
ROGER VERSTANDEN	I have received all of your last transmission Ich habe Ihre letzte Meldung vollständig erhalten
Note:	Under no circumstances to be used in reply to a question requiring **READ BACK** or a direct answer in the affirmative (**AFFIRM**) or negative sense (**NEGATIVE**).
Anmerkung:	Unter keinen Umständen zu benutzen, wenn die Art der Meldung eine **wörtliche Wiederholung**, **POSITIV** oder **NEGATIV** als Antwort erfordern würde.
SAY AGAIN WIEDERHOLEN SIE	Repeat all, or the following part, of your last transmission Wiederholen Sie alles oder den folgenden Teil Ihrer Meldung
SPEAK SLOWER SPRECHEN SIE LANGSAMER	Reduce your rate of speech Vermindern Sie Ihre Sprechgeschwindigkeit
SQUAWK SQUAWK	Switch transponder to the following setting Schalten Sie den Transponder auf Mode / Code
STANDBY STANDBY	Wait and I will call you soon Warten Sie und ich werde Sie bald rufen
Note:	The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial.
Anmerkung:	Die rufende Station wird normalerweise erneut Funkverbindung herstellen, falls sich die Verzögerung über einen längeren Zeitraum erstreckt. STANDBY ist keine Zustimmung oder Ablehnung.

Redewendung	Bedeutung
UNABLE	I cannot comply with your request, instruction or clearance
NICHT MÖGLICH	Ich kann Ihrer Anfrage, Anweisung oder Freigabe nicht Folge leisten
Note:	UNABLE is normally followed by a reason.
Anmerkung:	NICHT MÖGLICH wird normalerweise durch eine Begründung ergänzt
WILCO	I understand your message and will comply with it (Abbreviation for "will comply")
WILCO	Ich verstehe Ihre Meldung und werde entsprechend handeln
WORDS TWICE	**Request**: Communication is difficult. Please send every word, or group of words, twice **Information**: Since communication is difficult, every word, or group of words, in this message will be sent twice
WORTE DOPPELT	**Aufforderung**: Die Verständigung ist schwierig. Bitte senden Sie jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, doppelt. **Information**: Da die Verständigung schwierig ist, wird jedes Wort, oder jede Gruppe von Worten, in dieser Meldung doppelt gesendet

ANLAGE 8
SPRECHGRUPPEN

ALLGEMEINES

(1) Die nachstehenden Sprechgruppen können nicht alle Situationen abdecken. Bei Bedarf sind daher zusätzliche Sprechgruppen, die kurz gefasst und unmissverständlich sind, zu verwenden.

(2) Die Aufteilung der Sprechgruppen in Kapitel bedeutet nicht, dass Sprechgruppen eines Kapitels nicht in anderen Situationen angewendet werden dürfen.

(3) Fettgedruckte Teile der Sprechgruppen sind grundsätzlich anzuwendende Standard-Sprechgruppen.

(4) Mit Sternchen (*****) gekennzeichnete Teile der Sprechgruppen sind - soweit erforderlich - zusätzlich zu benutzen.

(5) Durch Schrägstrich (/) getrennte Teile der Sprechgruppen sind - soweit erforderlich - alternativ zu benutzen.

(6) Durch Klammern gekennzeichnete Teile der Sprechgruppen sind durch die entsprechenden Angaben zu ersetzen.

Deutsche Sprechgruppen	**Englische Sprechgruppen**
L = Luftfunkstelle	A = Aircraft radio station
B = Bodenfunkstelle	G = Ground radio station

1. FLUGPLÄTZE OHNE FLUGVERKEHRSKONTROLLE AERODROMES WITHOUT AIR TRAFFIC CONTROL

1.1 Rollen / schweben
Taxiing / air-taxiing

L: **ROLLE VON** (Position) **ZU** (Zielpunkt)	A: **TAXIING FROM** (significant point) **TO** (destination)
L: **ROLLE ***ÜBER (Position / Rollstrecke)***** **ZUM / ZUR** (Position) *****VERMEIDE (Information)*****	A: **TAXIING ***VIA (significant point / taxi route)***** **TO** (significant point) *****AVOIDING (information)*****
L: **SCHWEBE ZUM HUSCHRAUBERABSTELLPLATZ / HUBSCHRAUBERSTARTPLATZ / ZUR HUBSCHRAUBEPARKPOSITION** (Position)	A: **AIR-TAXIING TO HELICOPTER STAND / HELIPAD / HELICOPTER PARKING POSITION** (significant point)
L: **ÜBERQUERE PISTE** (Bezeichnung) *****HINTER LANDENDER / LANDENDEM / ABFLIEGENDER / ABFLIEGENDEM (Lfz.-Muster)*****	A: **WILL CROSS RUNWAY** (designator) *****BEHIND LANDING / DEPARTING (type of aircraft)*****

1.1 ctd.

Anmerkung: ROLLEN wird bei Hubschrauberverkehr durch SCHWEBEN ersetzt, wenn der Hubschrauber schwebt.
Note: For helicopter traffic, TAXI is substituted by AIR-TAXI if the helicopter hovers.

1.11 Rollinformation für abfliegende Luftfahrzeuge
Taxi information for departing aircraft

L: (Lfz.-Muster) (Position) **VFR ÜBER** (Abflugstrecke) **/ NACH** (Richtung) ***(Absichten)***

A: (type of aircraft) (significant point) **VFR VIA** (departure route) **/ TO THE** (direction) ***(intentions)***

B: **PISTE** (Bezeichnung)*ÜBER (Rollstrecke)* **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** *QNH (Ziffern) (Verkehrsinformation)*

G: **RUNWAY** (designator) *VIA (taxi route)* **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS** *QNH (figures) (traffic information)*

1.2 Abflug
Departure

B: **MELDEN SIE** *ABFLUG* **BEREIT**

G: **REPORT** *WHEN* **READY** *FOR DEPARTURE*

L: *ABFLUG***BEREIT**

A: **READY** *FOR DEPARTURE*

B: **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** (Verkehrshinweise)

G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS** (traffic information)

L: **ERBITTE RECHTSKURVE** *NACH DEM ABHEBEN*

A: **REQUEST RIGHT TURN** *WHEN AIRBORNE*

B: **RECHTSKURVE** *NACH DEM ABHEBEN* **GENEHMIGT**

G: **RIGHT TURN APPROVED** *WHEN AIRBORNE*

L: **STARTE / STARTE HINTER LANDENDER / LANDENDEM / ABFLIEGENDER / ABFLIEGENDEM** (Lfz.-Muster)

A: **TAKING OFF / WILL TAKE OFF BEHIND LANDING / DEPARTING** (type of aircraft)

1.3 Anflug
Approach

L: (Lfz.-Muster) (Position) **ZUR LANDUNG / ZUM TIEFANFLUG / AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN**

A: (type of aircraft) (significant point) **FOR LANDING / LOW APPROACH / TOUCH AND GO**

B: **PISTE** (Bezeichnung) **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** *QNH (Ziffern) (Verkehrsinformation)*

G: **RUNWAY** (designator) **WIND** (direction) **DEGREES** speed) **KNOTS** *QNH (figures) (traffic information)*

1.3 ctd.

L:	**ERBITTE RECHTSPLATZ-RUNDE / RECHTEN GEGEN-ANFLUG / RECHTEN QUER-ANFLUG / GERADEAUSAN-FLUG**	A:	**REQUEST RIGHT TRAFFIC CIRCUIT / RIGHT DOWN-WIND / RIGHT BASE / STRAIGHT-IN-APPROACH**
B:	**RECHTSPLATZRUNDE / RECHTER GEGENANFLUG / RECHTER QUERANFLUG GENEHMIGT**	G:	**RIGHT TRAFFIC CIRCUIT / RIGHT DOWNWIND / RIGHT BASE APPROVED**

Anmerkung: Die Luftaufsicht / Flugleitung kann im Einzelfall Ausnahmen von der vorgeschriebenen Richtung der Platzrunde zulassen. Sie ist nicht berechtigt, Flugverkehrskontrolle durchzuführen.

Note: The aviation supervision office / flight control (Luftaufsicht / Flugleitung) may allow exceptions to the prescribed direction of the traffic circuit in individual cases. They are not authorized to conduct air traffic control.

1.4 Besondere Absichten des Luftfahrzeugführers
Special intentions of the pilot

L:	**STARTE DURCH**	A:	**GOING AROUND**
L:	**MACHE TIEFANFLUG**	A:	**MAKING LOW APPROACH**
L:	**MACHE KURZE / LANGE LANDUNG**	A:	**MAKING SHORT / LONG LANDING**
L:	**MACHE ZIELLANDEÜBUNG**	A:	**MAKING SPOT LANDING**
L:	**FLIEGE AN ZUR BANNER-AUFNAHME**	A:	**APPROACHING FOR BANNER PICK-UP**
L:	**FLIEGE AN ZUM BANNER- / SEILABWURF**	A:	**APPROACHING TO DROP BANNER / ROPE**
L:	**FLIEGE PLATZRUNDE(N)**	A:	**FLYING TRAFFIC CIR-CUIT(S)**
L:	**MACHE AUFSETZ- UND DURCHSTARTÜBUNG**	A:	**MAKING TOUCH AND GO**
L:	**VERLASSE IHRE FREQUENZ / IHREN KANAL**	A:	**LEAVING YOUR FRE-QUENCY / CHANNEL**

1.5 Anweisungen zur Abwehr von Gefahren
Instructions for protection from danger

B:	**HALTEN SIE POSITION** *(Begründung)*	G:	**HOLD POSITION** *(reason)*
L:	**HALTE**	A:	**HOLDING**
B:	**VERLASSEN SIE SOFORT PISTE** *(Begründung)*	G:	**VACATE RUNWAY IMMEDI-ATELY** *(reason)*
L:	**VERLASSE SOFORT PISTE**	A:	**VACATING RUNWAY IMMEDIATELY**

1.5 ctd.

B:	**BESCHLEUNIGEN SIE START / ROLLEN** *(Begründung)*	G:	**EXPEDITE TAKE-OFF / TAXI** *(reason)*
L:	**BESCHLEUNIGE**	A:	**EXPEDITING**
B:	**START / LANDUNG NICHT ERLAUBT** *(Begründung)*	G:	**TAKE-OFF / LANDING NOT PERMITTED** *(reason)*
B:	**SOFORT ANHALTEN** *(Wiederholen des Lfz.-Rufzeichens) SOFORT ANHALTEN*	G:	**STOP IMMEDIATELY** *(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY*
L:	**HALTE AN**	A:	**STOPPING**
B:	**STARTEN SIE DURCH** *(Begründung)*	G:	**GO AROUND** *(reason)*
L:	**STARTE DURCH**	A:	**GOING AROUND**

Anmerkung: Weitere Sprechgruppen für Flüge von und zu Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrolle sind in Kapitel 3 dieses Anhangs zu finden.

Note: Further phraseologies for flights from and to aerodromes without air traffic control are to be found in chapter 3 of this attachment.

2. FLUGPLÄTZE MIT FLUGVERKEHRSKONTROLLE AERODROMES WITH AIR TRAFFIC CONTROL

2.1 Anlassverfahren Luftfahrzeug / Flugverkehrskontrolle
Start up procedures Aircraft / Air Traffic Control

L:	(Position) *INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)* **ERBITTE ANLASSEN**	A:	(significant point) *INFORMATION (ATIS code letter)* **REQUEST START UP**
B:	**ANLASSEN ERLAUBT**	G:	**START UP APPROVED**
B:	**ANLASSEN NEGATIV** (Begründung)	G:	**NEGATIVE START UP** (reason)
B:	*ERWARTEN SIE* **ANLASSEN UM** (Zeit)	G:	*EXPECT* **START UP AT** (time)
B:	*ERWARTEN SIE ABFLUG UM (Zeit)* **ANLASSEN NACH EIGENEM ERMESSEN**	G:	*EXPECT DEPARTURE (time)* **START UP AT OWN DISCRETION**
B:	**MELDEN SIE ANLASSBEREIT**	G:	**REPORT READY TO / FOR START** *UP*

2.11 Anlassverfahren Bodenmannschaft / Pilot
Start up procedures Ground crew / Cockpit

G:	*ARE YOU* **READY TO / FOR START** *UP*
A:	**STARTING NUMBER** (engine number(s))

2.11 ctd.

Note 1: The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start up as indicated may proceed.
Note 2: Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.

2.12 Zurückdrücken / Zurückrollen
Push back / power back

G: **ARE YOU READY FOR PUSH BACK / POWER BACK**
A: **READY FOR PUSH BACK / POWER BACK**
A: (significant point) **REQUEST PUSH BACK / POWER BACK**
G: **PUSH BACK / POWER BACK APPROVED**
G: **PUSH BACK / POWER BACK NEGATIVE**
G: **STAND BY**
G: **PUSH BACK / POWER BACK AT OWN DISCRETION**
G: **EXPECT** (number) **MINUTES** *DELAY* ***DUE TO (reason)*
G: **CONFIRM BRAKES RELEASED**
A: **BRAKES RELEASED**
G: **COMMENCING PUSH BACK / POWER BACK**
G: **PUSH BACK / POWER BACK COMPLETED**
A: **STOP PUSH BACK / POWER BACK**
G: **CONFIRM BRAKES SET**
A: **BRAKES SET**
A: **DISCONNECT**
G: **DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT / RIGHT**

Note: This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing.

2.13 Schleppzugverfahren
Tow procedures

A: **REQUEST TOW** (company name) (type of aircraft) **FROM** (significant point) **TO** (significant point)
G: **TOW APPROVED VIA** (route)
G: **HOLD POSITION**
G: **STAND BY**

2.2 Flugplatzdaten für abfliegende Luftfahrzeuge
Aerodrome data for departing aircraft

L: **ERBITTE ABFLUGINFORMATION**	A: **REQUEST DEPARTURE INFORMATION**

2.2 ctd.

B:	**PISTE** (Bezeichnung) **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** *SICHT (Ziffern) METER / KILOMETER*; PISTENSICHTWEITE (Ziffern) METER / KEINE ANGABEN* **TEMPERATUR** (Ziffern) **TAUPUNKT** (Ziffern) **QNH** (Ziffern)	G:	**RUNWAY** (designator) **WIND** (direction) **DEGREES** speed) **KNOTS** *VISIBILITY (figures) METRES / KILOMETRES*; RVR (figures) METRES / NOT REPORTED* **TEMPERATURE** (figures) **DEW POINT** (figures) **QNH** (figures)

2.3 Rollverfahren
Taxi Procedures

2.31 Abflug mit Flugplan
Departure with flight plan

L:	(Position) *INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)* **ERBITTE ROLLEN**	A:	(significant point) *INFORMATION (ATIS code letter)* **REQUEST TAXI**

2.32 Abflug ohne Flugplan
Departure without flight plan

L:	(Lfz.-Muster) (Position) **VFR ÜBER** (Abflugstrecke) *INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)* **ERBITTE ROLLEN** *(Absichten)*	A:	(type of aircraft) (significant point) **VFR VIA** (departure route) *INFORMATION (ATIS code letter)* **REQUEST TAXI** *(intentions)*

2.33 Rollen / Schweben
Taxi / Air-taxi

B:	**ROLLEN SIE ZUM ROLLHALT PISTE** (Bezeichnung) **ÜBER** (Rollstrecke) *WIND (Richtung) GRAD (Geschwindigkeit) KNOTEN QNH (Ziffern)*	G:	**TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (designator) **VIA** (taxi route) *WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS QNH (figures)*
B:	**ROLLEN / DREHEN SIE IN DIE / DEN ERSTE(N) / ZWEITE(N) / PASSENDEN** (Rollstrecke) **LINKS / RECHTS** *UND RUFEN SIE ROLLKONTROLLE*	G:	**TAKE / TURN FIRST / SECOND / CONVENIENT** (taxi route) **LEFT / RIGHT** *AND CONTACT GROUND*
B:	**ROLLEN SIE ÜBER** (Rollstrecke)	G:	**TAXI VIA** (taxi route)
B:	**ROLLEN SIE AUF PISTE** (Bezeichnung)	G:	**TAXI VIA RUNWAY** (designator)

2.33 ctd.

B:	**ROLLEN SIE ZUM** (Zielpunkt auf dem Flughafen)	G:	**TAXI TO** (destination on aerodrome)
L:	**ERBITTE ZURÜCKROLLEN PISTE** (Bezeichnung)	A:	**REQUEST BACKTRACK RUNWAY** (designator)
B:	**ZURÜCKROLLEN** *GENEHMIGT* **PISTE** (Bezeichnung)	G:	**BACKTRACK** *APPROVED* **RUNWAY** (designator)
L:	(Position) **ERBITTE ROLLEN** (zu Zielpunkt auf dem Flughafen)	A:	(significant point) **REQUEST TAXI** (to destination on aerodrome)
B:	**ROLLEN SIE GERADEAUS**	G:	**TAXI STRAIGHT AHEAD**
B:	**WEICHEN SIE** (Beschreibung und Position des Verkehrs) **AUS**	G:	**GIVE WAY TO** (description and position of traffic)
L:	**WEICHE** *(Verkehr)* **AUS**	A:	**GIVING WAY** *TO (traffic)*
L:	**VERKEHR** / (Lfz.-Muster) **IN SICHT**	A:	**TRAFFIC /** (type of aircraft) **IN SIGHT**
B:	**ROLLEN SIE IN DIE HALTEBUCHT**	G:	**TAXI INTO HOLDING BAY**
B:	**FOLGEN SIE** (Beschreibung des Verkehrs)	G:	**FOLLOW** (description of traffic)
B:	**VERLASSEN SIE PISTE** (Bezeichnung)	G:	**VACATE RUNWAY** (designator)
B:	**MELDEN SIE VERLASSEN**	G:	**REPORT VACATED**
L:	**PISTE** (Bezeichnung) **VERLASSEN**	A:	**RUNWAY** (designator) **VACATED**
B:	*IHRE* **PARKPOSITION /** *IHR* **STANDPLATZ** (Bezeichnung)	G:	*YOUR* **STAND / GATE** (designator)
B:	**BESCHLEUNIGEN SIE ROLLEN** *(Begründung)*	G:	**EXPEDITE TAXI** *(reason)*
L:	**BESCHLEUNIGE**	A:	**EXPEDITING**
B:	*VORSICHT* **ROLLEN SIE LANGSAMER** *(Begründung)*	G:	*CAUTION* **TAXI SLOWER** *(reason)*
L:	**ROLLE LANGSAMER**	A:	**SLOWING DOWN**
B:	**SCHWEBEN SIE ZUM HUBSCHRAUBERABSTELLPLATZ / HUBSCHRAUBERSTARTPLATZ / ZUR HUBSCHRAUBERPARKPOSITION** (Position)	G:	**AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND / HELIPAD/ HELICOPTER PARKING POSITION** (significant point)
L:	**SCHWEBE ZUM HUBSCHRAUBERABSTELLPLATZ / HUBSCHRAUBERSTARTPLATZ / ZUR HUBSCHRAUBERPARKPOSITION** (Position)	A:	**AIR-TAXIING TO HELICOPTER STAND / HELIPAD / HELICOPTER PARKING POSITION** (significant point)

2.33 ctd.

Anmerkung: ROLLEN wird bei Hubschrauberverkehr durch SCHWEBEN ersetzt, wenn der Hubschrauber schwebt.
Note: For helicopter traffic, TAXI is substituted by AIR-TAXI if the helicopter hovers.

2.34 Halten
Holding

B: **HALTEN SIE POSITION** ***(Begründung)***
G: **HOLD POSITION** *(reason)*
L: **HALTE**
A: **HOLDING**

Anmerkung: Grundsätzlich wird in der deutschen Sprache das Wort HALTEN nur am Boden verwendet, das Wort WARTEN in der Luft.
Note: As a rule, in the German language the word HALTEN is used on the ground only, the word WARTEN in the air.

2.35 Halten vor einer Piste
To hold short of a runway

B: **HALTEN SIE** (Richtung) **VON** (Position)
G: **HOLD** (direction) **OF** (significant point)
B: **HALTEN SIE** (Entfernung) **VON / VOR** (Position)
G: **HOLD** (distance) **FROM** (significant point)
B: **HALTEN SIE VOR** (Position)
G: **HOLD SHORT OF** (significant point)
L: **HALTE / HALTE VOR** (Position)
A: **HOLDING** / **HOLDING SHORT**
B: **HALTEN SIE AM** *CAT II / III* **ROLLHALT**
G: **HOLD AT** *CAT II / III* **HOLDING POINT**

2.36 Überqueren einer Piste
To cross a runway

L: **ERBITTE ÜBERQUEREN** *DER* **PISTE** (Bezeichnung)
A: **REQUEST** *TO* **CROSS RUNWAY** (designator)
B: **ÜBERQUEREN SIE PISTE** (Bezeichnung) ***MELDEN SIE VERLASSEN***
G: **CROSS RUNWAY** (designator) ***REPORT VACATED***
B: **BESCHLEUNIGEN SIE ÜBERQUEREN** *DER* **PISTE** (Bezeichnung) *VERKEHR (Lfz.-Muster) (Entfernung) MEILEN ENDANFLUG*
G: **EXPEDITE CROSSING RUNWAY** (designator) *TRAFFIC (type of aircraft) (distance) MILES FINAL*
L: **PISTE** (Bezeichnung) **VERLASSEN**
A: **RUNWAY** (designator) **VACATED**

2.37 Wenn eine Rollanweisung eine Freigabegrenze jenseits einer Piste beinhaltet.
When a taxi instruction contains a taxi limit beyond a runway

B: **ROLLEN SIE ZUM ROLL-HALT PISTE** (Bezeichnung) **ÜBER** (genaue Angabe der Rollstrecke) **HALTEN SIE VOR PISTE** (Bezeichnung) **/ ÜBER-QUEREN SIE PISTE** (Bezeichnung)	G: **TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY** (designator) **VIA** (specific taxi route to be followed) **HOLD SHORT OF RUNWAY** (designator) **/ CROSS RUNWAY** (designator)

Anmerkung: Wenn eine Rollanweisung eine Freigabegrenze jenseits einer Piste beinhaltet, hat diese eine explizite Freigabe zum Überqueren oder eine Anweisung vor dieser Piste zu halten zu beinhalten.

Note: When a taxi instruction contains a taxi limit beyond a runway, it shall contain an explicit clearance to cross or an instruction to hold short of that runway.

2.4 Abfluganweisungen
Departure instructions

L: **ERBITTE ABFLUGANWEISUNGEN** *(Details)*	A: **REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS** *(details)*
B: **VERLASSEN SIE KONTROLLZONE** *SONDER-VFR* **ÜBER** (Strecke) *IN *FLUGHÖHE* (Ziffern) FUSS / ODER HÖHER / TIEFER* *(Anweisungen)*	G: **LEAVE CONTROL ZONE** *SPECIAL VFR* **VIA** (route) *AT *ALTITUDE* (figures) FEET / OR ABOVE / BELOW* *(instructions)*
B: **ABFLUG ÜBER** (Bezeichnung) **NICHT MÖGLICH** *(Begründung)*	G: **UNABLE TO ISSUE DEPARTURE VIA** (designator) *(reason)*
B: **MELDEN SIE** *ABFLUG-* **BEREIT**	G: **REPORT** *WHEN* **READY** *FOR DEPARTURE*
B: **SIND SIE** *ABFLUG-* **BEREIT**	G: **ARE YOU READY** *FOR DEPARTURE*
L: *ABFLUG-* **BEREIT**	A: **READY** *FOR DEPARTURE*
B: **SIND SIE BEREIT ZUM SOFORTABFLUG**	G: **ARE YOU READY FOR IMMEDIATE** *DEPARTURE*
L: *BIN* **BEREIT ZUM SOFORTABFLUG**	A: **READY FOR IMMEDIATE** *DEPARTURE*
B: **HALTEN SIE** *(Begründung)*	G: **WAIT** *(reason)*
B: **NACH DEM ABHEBEN** (Anweisungen)	G: **WHEN AIRBORNE** (instructions)

2.5 Freigabe auf die Piste zu rollen und Startfreigabe abzuwarten
Clearance to enter runway and await take-off clearance

B: **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Bezeichnung) *DORT HALTEN*

G: **LINE UP RUNWAY** (designator) *AND WAIT*

B: **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Bezeichnung) *BEREITHALTEN FÜR / ERWARTEN SIE SOFORTABFLUG*

G: **LINE UP RUNWAY** (designator) *BE READY FOR / EXPECT IMMEDIATE* *DEPARTURE*

2.51 Konditionelle Freigabe
Conditional clearance

B: **MELDEN SIE LANDENDE / ABFLIEGENDE** (Verkehrsinformation) **IN SICHT**

G: **REPORT LANDING / DEPARTING** (traffic information) **IN SIGHT**

L: **LANDENDE / ABFLIEGENDE** (Verkehrsinformation) **IN SICHT / *NICHT IN SICHT***

A: **LANDING / DEPARTING** (traffic information) **IN SIGHT** / ***NOT IN SIGHT***

B: **HINTER LANDENDER / ABFLIEGENDER** (Verkehrsinformation) **ROLLEN SIE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Bezeichnung) *DORT HALTEN* **HINTER**

G: **BEHIND LANDING / DEPARTING** (traffic information) **LINE UP RUNWAY** (designator) *AND WAIT* **BEHIND**

L: **HINTER LANDENDER / ABFLIEGENDER** (Verkehrsinformation) **ROLLE ZUM ABFLUGPUNKT PISTE** (Bezeichnung) *HALTE DORT* **HINTER** *LANDENDER / ABFLIEGENDER* *(Verkehrsinformation)*

A: **BEHIND LANDING / DEPARTING** (traffic information) **LINING UP RUNWAY** (designator) *AND WAITING* **BEHIND** *LANDING / DEPARTING* *(traffic information)*

Anmerkung: Konditionelle Freigaben sind einschließlich der Bedingung(en) wörtlich (z.B.: HINTER LANDENDER ...) zu wiederholen.

Note: Conditional clearances shall be read back verbatim including condition(s) (e.g. BEHIND LANDING ...).

2.6 Abflug
Take-off

B: **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN** ***MELDEN SIE ABHEBEN*** **START FREI PISTE** (Bezeichnung)

G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS** ***REPORT AIRBORNE*** **CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY** (designator)

B: **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN FREI ZUM SOFORTSTART PISTE** (Bezeichnung)

G: **WIND** (direction) **DEGREES** speed) **KNOTS CLEARED** *FOR* **IMMEDIATE TAKE-OFF RUNWAY** (designator)

2.61 Hubschrauber-Betrieb
Helicopter operation

B: **WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN START FREI PISTE** (Bezeichnung) / *VOM* **HUBSCHRAUBERSTARTPLATZ / VON** (Position, wenn nicht Piste / Hubschrauberstartplatz)

G: **WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY** (designator) **/** *FROM THE* **HELIPAD / FROM** (location, if not runway / helipad)

2.62 Wenn der Freigabe zum Start nicht nachgekommen wurde
When take-off clearance has not been complied with

B: **STARTEN SIE SOFORT ODER VERLASSEN SIE DIE PISTE** *(Anweisungen)*

G: **TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY** *(instructions)*

B: **STARTEN SIE SOFORT ODER HALTEN SIE** *(Position) z.B.: VOR DER PISTE (Bezeichnung)*

G: **TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD** *(significant point) e.g. SHORT OF RUNWAY (designator)*

2.63 Streichen einer Startfreigabe
To cancel a take-off clearance

B: **HALTEN SIE POSITION STARTFREIGABE AUFGEHOBEN ICH WIEDERHOLE STARTFREIGABE AUFGEHOBEN** ***(Begründung)***

G: **HOLD POSITION CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF** ***(reason)***

L: **HALTE**

A: **HOLDING**

2.64 Startabbruch nachdem der Startlauf begonnen wurde
To stop a take-off after an aircraft has commenced take-off roll

B: **SOFORT ANHALTEN** *(Wiederholen des Rufzeichens der Luftfunkstelle) SOFORT ANHALTEN*

G: **STOP IMMEDIATELY** *(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY*

2.64 ctd.

L:	**HALTE AN**	A:	**STOPPING**

2.65 Nach dem Abheben
When airborne

L:	**ERBITTE LINKS- / RECHTS-KURVE**	A:	**REQUEST LEFT / RIGHT TURN**
B:	**LINKS- / RECHTSKURVE NEGATIV / GENEHMIGT**	G:	**LEFT / RIGHT TURN NEGATIVE / APPROVED**
B:	**WARTEN SIE AUF LINKS- / RECHTSKURVE**	G:	**STAND BY FOR LEFT / RIGHT TURN**
L:	**LINKS- / RECHTSKURVE NICHT MÖGLICH** *(Begründung)*	A:	**UNABLE LEFT / RIGHT TURN** *(reason)*
B:	**NACH ERREICHEN / DURCH- / ÜBERFLIEGEN VON** (Höhe oder Position) (Anweisungen)	G:	**AFTER REACHING / PASSING** (level or significant point) (instructions)
B:	(Standard-Abflugstreckenname und -nummer) **ABFLUGSTRECKE**	G:	(standard departure name and number) **DEPARTURE**

2.66 Zu fliegender Steuerkurs
Heading to be followed

B:	**STEIGEN SIE GERADEAUS / IN PISTENRICHTUNG** *****(Anweisungen)*****	G:	**CLIMB STRAIGHT AHEAD / ON RUNWAY HEADING** *****(instructions)*****
B:	**NACH DEM ABHEBEN**	G:	**WHEN AIRBORNE**
B:	**FLIEGEN SIE / DREHEN SIE LINKS / RECHTS STEUERKURS** (drei Ziffern) **/ IN PISTENRICHTUNG / STEIGEN SIE** (Anweisungen)	G:	**FLY / TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) / **CONTINUE RUNWAY HEADING / CLIMB** (instructions)

2.7 Einflug in die Kontrollzone / Platzrunde
Entering control zone / aerodrome traffic circuit

L:	(Lfz.-Muster) **VFR** (Position / Höhe über NN) *****INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe)***** **ZUR LANDUNG / ZUM TIEFANFLUG / ZUM AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN**	A:	(type of aircraft) **VFR** (significant point / altitude) *****INFORMATION (ATIS code letter)***** **FOR LANDING / LOW APPROACH / TOUCH AND GO**
B:	**FLIEGEN SIE IN DIE KONTROLLZONE** *****SONDER-VFR***** **ÜBER** (Strecke) *****(Höhe über NN)***** **PISTE** (Bezeichnung) **QNH** (Ziffern) *****(Anweisungen)*****	G:	**ENTER CONTROL ZONE** *****SPECIAL VFR***** **VIA** (route) *****(altitude)***** **RUNWAY** (designator) **QNH** (figures) *****(instructions)*****

2.7 ctd.

Anmerkung: Eine Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone berechtigt nicht zum Einflug in die Platzrunde. Wird keine Freigabe zum Einflug in die Platzrunde erteilt, ist in die Warteschleife einzufliegen.
Note: A clearance to enter control zone is no authorisation to join traffic circuit. If no clearance to join traffic circuit was issued the holding pattern has to be entered.

B: **FLIEGEN SIE IN DIE** *RECHTS* **PLATZRUNDE /** *DIREKT IN***DEN** (Teil der Platzrunde) *****PISTE (Bezeichnung)*** ***WIND (Richtung) GRAD (Geschwindigkeit) KNOTEN***** *QNH (Ziffern)* *****(Verkehrsinformation)*****

G: **JOIN** *RIGHT* **TRAFFIC CIRCUIT /** *DIRECT* (part of traffic circuit) *****RUNWAY (designator)* *****WIND (direction) DEGREES (speed) KNOTS***** *QNH (figures)* *****(traffic information)*****

Anmerkung: Wurde das QNH bereits mit der Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone gegeben, erübrigt sich die nochmalige Angabe (außer bei Änderung des Wertes) bei der Freigabe zum Einflug in die Platzrunde.
Note: If the QNH was already delivered with the clearance to enter control zone, a repetition in the clearance to join traffic circuit is superfluous (except with changes of value).

2.71 Verkürzen der Platzrunde
To shorten traffic circuit

L: **ERBITTE GERADEAUS- / DIREKTANFLUG PISTE** (Bezeichnung)
B: **MACHEN SIE GERADEAUS- / DIREKTANFLUG PISTE** (Bezeichnung) *****(Verkehrsinformation)*****

A: **REQUEST STRAIGHT-IN- / DIRECT APPROACH RUNWAY** (designator)
G: **MAKE STRAIGHT-IN- / DIRECT APPROACH RUNWAY** (designator) *****(traffic information)*****

2.72 Hubschrauber-Betrieb
Helicopter operation

B: **FLIEGEN / DREHEN SIE** *DIREKT* **ZUM / ZUR** (Position) **/ PISTE** (Bezeichnung) **/ HUBSCHRAUBERLANDEPLATZ ***(Verkehrsinformation)*****

G: **PROCEED / TURN** *DIRECT* *TO* (significant point) **/ RUNWAY** (designator) **/ HELIPAD** *****(traffic information)*****

2.73 Anfordern von Positionsmeldungen
Request for position reports

B:	**MELDEN SIE PLATZ / PISTE** (Bezeichnung) **/ ANFLUGBE-FEUERUNG IN SICHT**	G:	**REPORT FIELD / RUNWAY** (designator) **/ APPROACH LIGHTS IN SIGHT**
B:	**MELDEN SIE BEREIT FÜR SICHTFLUG**	G:	**REPORT VISUAL**
B:	**MELDEN SIE** (Einzelheiten / Teil der Platzrunde)	G:	**REPORT** (details / part of traffic circuit)

2.74 Anweisungen für Landefolge
Instructions for landing sequence

B:	**NUMMER** (Ziffer) **FOLGEN SIE** (Lfz.-Muster, Position)	G:	**NUMBER** (figure) **FOLLOW** (type of aircraft, position)
B:	**MACHEN SIE KURZEN / LANGEN ANFLUG**	G:	**MAKE SHORT / LONG APPROACH**
B:	**VERLÄNGERN / VERKÜRZEN SIE GEGENANFLUG** (Einzel-heiten)	G:	**EXTEND / SHORTEN DOWNWIND** (details)
B:	*****ANFLUG/ GEGENANFLUG / QUERANFLUG / ENDAN-FLUG***** **FORTSETZEN** *BEREITEN SIE SICH AUF MÖGLICHEN FEHLANFLUG VOR*	G:	**CONTINUE ***APPROACH / BASE / DOWNWIND / FINAL***** *PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND*
B:	**FLIEGEN SIE EINE WEITERE** *RECHTE* **PLATZRUNDE**	G:	**MAKE ANOTHER** *RIGHT HAND* **CIRCUIT**

2.8 Landung
Landing

B:	**WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN LANDUNG FREI PISTE** (Be-zeichnung)	G:	**WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS CLEARED TO LAND RUNWAY** (desig-nator)
B:	**MACHEN SIE KURZE / LANGE LANDUNG**	G:	**MAKE SHORT / LONG LANDING**

Anmerkung: Um die Wahrscheinlichkeit von Missverständnissen zu reduzieren hat die Landefreigabe die Bezeichnung der Piste zu beinhalten.

Note: To reduce the potential for misunderstanding, the landing clearance shall include the designator of the landing runway.

2.81 Hubschrauber-Betrieb
Helicopter operations

B:	**WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN LANDUNG FREI PISTE** (Bezeichnung) **/ AUF DEM HUBSCHRAUBERLANDEPLATZ / AUF** (Position)	G:	**WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS CLEARED TO LAND RUNWAY** (designator) **/ ON THE HELIPAD / ON** (significant point)

2.82 Besondere Verfahren
Special Procedures

L:	**ERBITTE AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN PISTE** (Bezeichnung)	A:	**REQUEST TOUCH AND GO RUNWAY** (designator)
B:	**FREI** *ZUM* **AUFSETZEN UND DURCHSTARTEN PISTE** (Bezeichnung)*****	G:	**CLEARED TOUCH AND GO RUNWAY** (designator)
B:	**MACHEN SIE ABSCHLUSSLANDUNG PISTE** (Bezeichnung)	G:	**MAKE FULL STOP** *LANDING* **RUNWAY** (designator)

2.83 Anflug über oder entlang einer Piste
Approach over or along a runway

L:	**ERBITTE TIEFANFLUG**	A:	**REQUEST LOW APPROACH**
B:	**FREI ZUM TIEFANFLUG** *ENTLANG* **PISTE** (Bezeichnung) *****(Höhenbeschränkung)***** (Verfahren nach dem Tiefanflug)	G:	**CLEARED LOW APPROACH** *ALONG* **RUNWAY** (designator) *****(level restriction)***** (go around instructions)

2.84 Sichtkontrolle durch Personen am Boden
Visual inspection by persons on the ground

L:	**ERBITTE TIEFEN VORBEIFLUG**	A:	**REQUEST LOW PASS**
B:	**FREI ZUM TIEFEN VORBEIFLUG** (Anweisungen)	G:	**CLEARED LOW PASS** (instructions)

2.85 Verzögern von Luftfahrzeugen
To delay aircraft

B:	**WARTEN SIE** *ÜBER* (Position) **/ KREISEN SIE ***LINKS / RECHTS*** ***(Begründung)*****	G:	**HOLD** *OVER* (significant point) **/ ORBIT ***LEFT / RIGHT*** ***(reason)*****
B:	**MACHEN SIE VOLLKREIS LINKS / RECHTS** *(Begründung)*	G:	**MAKE A LEFT / RIGHT THREE SIXTY** *(reason)*

2.85 ctd.

Anmerkung: Grundsätzlich wird in der deutschen Sprache das Wort HALTEN nur am Boden verwendet, das Wort WARTEN in der Luft.
Note: As a rule, in the German language the word HALTEN is used on the ground only, the word WARTEN in the air.

2.86 Fehlanflug
Missed approach

B: **STARTEN SIE DURCH** *(Begründung)*
L: **STARTE DURCH** *(Begründung)*

G: **GO AROUND** *(reason)*
A: **GOING AROUND** *(reason)*

3. ZUSÄTZLICHE SPRECHGRUPPEN FÜR FLUGPLATZVERKEHR ADDITIONAL PHRASEOLOGIES FOR AERODROME TRAFFIC

3.1 Fahrwerksstörung
Landing gear trouble

B: (Teil(e) des Fahrwerks) **SCHEINT / SCHEINEN** *NICHT* **AUS- / EINGEFAHREN**

G: (part(s) of landing gear) *DO(ES) NOT**** APPEAR(S) DOWN / UP**

3.2 Luftfahrzeug ohne Sendegerät
Aircraft without radio transmitter

B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH BEWEGEN DER QUERRUDER / DES SEITENRUDERS**
B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN**
B: **BESTÄTIGEN SIE DURCH BLINKEN MIT LANDESCHEINWERFER**

G: **ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS / RUDDER**
G: **ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS**
G: **ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS**

3.3 Zusätzliche Verkehrsinformation
Additional traffic information

B: (Lfz.-Muster) **STARTET / LANDET AUF PISTE** (Bezeichnung)
B: (Lfz.-Muster) **IM ANFLUG AUS / IM ABFLUG NACH** (Richtung)
B: ***ZUSÄTZLICHER**** **VERKEHR** (Einzelheiten)

G: (type of aircraft) **DEPARTING / LANDING ON RUNWAY** (designator)
G: (type of aircraft) **APPROACHING FROM / DEPARTING TO** (direction)
G: ***ADDITIONAL**** **TRAFFIC *IS*** (details)

3.31 Wirbelschleppenwarnung
Wake turbulence warning

B:	**VORSICHT WIRBELSCHLEPPEN** *VON ANFLIEGENDER / ABFLIEGENDER (Lfz.-Muster)* *(weitere Informationen, wie benötigt)*	G:	**CAUTION WAKE TURBULENCE** *FROM ARRIVING / DEPARTING (type of aircraft)* *(additional information, as required)*
B:	**NUMMER 2 HINTER / FOLGEN SIE** (Lfz.-Muster) (Position) ***(Flughöhe)***	G:	**NUMBER 2 BEHIND / FOLLOW** (type of aircraft) (position) ***(level)***

3.32 Abgas- / Propellerstrahl
Jet blast/slipstream

B:	**VORSICHT PROPELLERSTRAHL**	G:	**CAUTION SLIPSTREAM**
B:	**VORSICHT ABGASSTRAHL**	G:	**CAUTION JET BLAST**

3.33 Flugplatzinformation
Aerodrome information

B:	(Ortsname) **PISTEN***OBERFLÄCHEN***ZUSTAND PISTE** (Bezeichnung) (Zustand)	G:	(location) **RUNWAY** *SURFACE* **CONDITION RUNWAY** (designator) (condition)
B:	(Ortsname) **PISTEN** *OBERFLÄCHEN***ZUSTAND PISTE** (Bezeichnung) **NICHT BEKANNT / LETZTE MELDUNG ERHALTEN UM** (Zeit)	G:	(location) **RUNWAY** *SURFACE* **CONDITION RUNWAY** (designator) **NOT AVAILABLE / LAST REPORT RECEIVED AT** (time)
B:	**PISTENMELDUNG UM** (Beobachtungszeit) **PISTE** (Bezeichnung) (Art des Niederschlags) **BIS ZU** (Stärke des Belags) **MILLIMETER**	G:	**RUNWAY REPORT AT** (observation time) **RUNWAY** (designator) (type of precipitant) **UP TO** (depth of deposit) **MILLIMETRES**
B:	**VORSICHT BAUARBEITEN** *BEIDERSEITS / LINKS / RECHTS VON (Teil der Bewegungsfläche)*	G:	**CAUTION CONSTRUCTION WORK** *BOTH SIDES / LEFT / RIGHT OF (part of movement area)*
B:	(Teil der Bewegungsfläche) **TROCKEN / FEUCHT / NASS / WASSERPFÜTZEN / ÜBERFLUTET** (Tiefe)	G:	(part of movement area) **DRY / DAMP / WET / WATER-PATCHES / FLOODED** (depth)

3.33 ctd.

B: (Teil der Bewegungsfläche) **TROCKEN / SCHNEE GERÄUMT** (Länge und Breite wie zutreffend) **/ BEHANDELT / BEDECKT MIT FLECKEN VON TROCKENEM SCHNEE / FEUCHTEM SCHNEE / GEPRESSTEM SCHNEE / MATSCH / GEFRORENEM MATSCH / EIS / EIS UNTER / EIS UND SCHNEE / SCHNEEWEHEN / GEFRORENE SPURRILLEN UND GRATE**

G: (part of movement area) **DRY / SNOW REMOVED** (length and width as applicable) **/ TREATED / COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW / WET SNOW / COMPACTED SNOW / SLUSH / FROZEN SLUSH / ICE / ICE UNDERNEATH / ICE AND SNOW / SNOWDRIFTS / FROZEN RUTS AND RIDGES**

B: (Teil der Bewegungsfläche) **GLATT / SCHNEE / EIS GERÄUMT / GESTREUT / GESPRÜHT**

G: (part of movement area) **SLIPPERY / SNOW / ICE REMOVED / SANDED / SPRAYED**

B: (Teil der Bewegungsfläche) **GESPERRT / AUFGEWEICHT / UNEBEN**

G: (part of movement area) **CLOSED / SOFT / ROUGH**

3.34 Bremswirkung in Landerichtung
Braking action in landing direction

B: **BREMSWIRKUNG** *GEMELDET VON (Lfz.-Muster)* *UM (Zeit)* **GUT / MITTEL / SCHLECHT**

G: **BRAKING ACTION** * REPORTED BY (type of aircraft)* ***AT (time)*** GOOD / MEDIUM / POOR**

3.35 Bremskoeffizienten in Landerichtung
Braking coefficients in landing direction

B: **BREMSKOEFFIZIENTEN UM** (Zeit) **PISTE** (Bezeichnung) (Werte)

G: **BRAKING COEFFICIENTS AT** (time) **RUNWAY** (designator) (values)

3.36 Betriebszustand von Sicht- und anderen Anflughilfen
Operational status of visual and other landing aids

B: (Teil der Befeuerung) **AUSGEFALLEN**

G: (part of lighting system) **UNSERVICEABLE**

B: (Art) **BEFEUERUNG** (Betriebszustand)

G: (type) **LIGHTING** (status)

B: **MLS / ILS** (Betriebsstufe) (Betriebszustand)

G: **MLS / ILS** (category) (status)

3.36 ctd.

B:	(Bezeichnung der Sicht- oder anderer Anflughilfe) **PISTE** (Bezeichnung) (Beschreibung der Mängel)	G:	(specify visual or non-visual aid) **RUNWAY** (designator) (description of deficiencies)

3.37 Meteorologische Bedingungen
Meteorological conditions

B:	**WIND** (Richtung) **GRAD** (Geschwindigkeit) **KNOTEN**	G:	**WIND** (direction) **DEGREES** (speed) **KNOTS**
B:	**SICHT** (Ziffern) **METER / KILOMETER**	G:	**VISIBILITY** (figures) **METRES / KILOMETRES**
	Angabe des Bedeckungsgrads der Bewölkung :		Transmission of the cloud coverage :
	- **WOLKENLOS**		- **SKY CLEAR**
	- **LEICHT** *BEWÖLKT / BEDECKT* (1-2/8)		- **FEW** (1-2/8)
	- **MITTEL** *BEWÖLKT / BEDECKT* (3-4/8)		- **SCATTERED** (3-4/8)
	- **STARK** *BEWÖLKT / BEDECKT* (5-7/8)		- **BROKEN** (5-7/8)
	- **GESCHLOSSEN /** *VOLLSTÄNDIG* **BEDECKT** (8/8)		- **OVERCAST** (8/8)
	- **KEINE MARKANTEN WOLKEN**		- **NO SIGNIFICANT CLOUDS**
B:	**MELDEN SIE FLUGBEDINGUNGEN**	G:	**REPORT FLIGHT CONDITIONS**

3.4 Feststellen der Position
Determining of position

B:	**SCHALTEN SIE LANDESCHEINWERFER EIN**	G:	**SHOW LANDING LIGHTS**

3.5 Informationen über Zeiten
Information on times

L:	**ERBITTE UHRZEIT / LANDEZEIT / ABFLUGZEIT**	A:	**REQUEST TIME CHECK / LANDING TIME / AIRBORNE TIME**
B:	**ZEIT** (Zeit)	G:	**TIME** (time)
B:	**ABFLUGZEIT** (Zeit)	G:	**AIRBORNE** *AT / TIME* (time)

4. FREQUENZ- / KANALWECHSEL
FREQUENCY / CHANNEL CHANGE

4.1 IFR sowie VFR im Luftraum der Klasse C vor Frequenz- / Kanalwechsel
IFR as well as VFR in airspace Class C before frequency / channel change

B: *UM / ÜBER (Zeit/Position)* **RUFEN SIE** *JETZT* (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz) / **KANAL** (Bezeichnung)

B: **FALLS KEIN KONTAKT** (Anweisungen)

L: **ERBITTE** *FREQUENZ- / KANAL-* **WECHSEL** *AUF (Frequenz) / KANAL (Bezeichnung)*

B: *FREQUENZ- / KANAL-* **WECHSEL GENEHMIGT**

G: *****AT / OVER (time or significant point)*** CONTACT** (unit) *****ON***** (frequency) **/ CHANNEL** (name) *NOW*

G: **IF NO CONTACT** (instructions)

A: **REQUEST** *FREQUENCY / CHANNEL* **CHANGE** *TO (frequency) / CHANNEL (name)*

G: *FREQUENCY / CHANNEL**
CHANGE APPROVED

4.2 IFR nach Frequenz- / Kanalwechsel
IFR after frequency / channel change

A: (level, including passed and cleared level if not maintaining the cleared level);*CLIMBING / DESCENDING (level)*

Anmerkung: Bei einem Wechsel von der Anflugkontrolle zur Flugplatzkontrolle entfällt die Angabe der Flughöhe, bzw. der passierten und der freigegebenen Flughöhe;

Note: When changing from approach control to tower control the indication of the level, resp. the passed and cleared level is not required.

A: **RUNWAY** (designator)

Anmerkung: Bei Anflügen zu Flughäfen mit parallelen Pistensystemen ist die Pistenbezeichnung zusätzlich zum Rufzeichen des Luftfahrzeugs zu übermitteln.

Note: For approaches to aerodromes with parallel runway systems, the runway designator shall be indicated in addition to the radio call sign of the aircraft.

A: (speed, if a speed was assigned)

Anmerkung: Beim ersten Kontakt mit einer Flugverkehrskontrollstelle nach einem Frequenz- / Kanalwechsel ist, unbeachtet der Tatsache, ob eine vollständige Positionsmeldung zu übermitteln ist oder nicht, auch die angewiesene Geschwindigkeit zu übermitteln.

Note: The assigned speed shall also be advised on first contact with an ATC unit after a frequency / channel change, whether or not a full position report is required.

4.3 VFR und IFR
VFR and IFR

B:	**VERLASSEN** *DER FREQUENZ / DES KANALS* **GENEHMIGT** *FÜR (Ziffer) MINUTE(N)*	G:	**APPROVED TO LEAVE** *FREQUENCY / CHANNEL* *FOR (figures) MINUTE(S)*
B:	**BLEIBEN SIE AUF DIESER FREQUENZ / DIESEM KANAL** *BIS (Position / Zeit / Flughöhe) / FÜR (Ziffer) MINUTE(N)*	G:	**REMAIN** *ON* **THIS FREQUENCY / CHANNEL** *UNTIL (significant point / time / level) / FOR (figures) MINUTE(S)*
B:	*WENN BEREIT* **RUFEN SIE** (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz) **/ KANAL** (Bezeichnung)	G:	*WHEN READY* **CONTACT** (unit) *ON* (frequency) **/ CHANNEL** (name)
B:	**UM / ÜBER / AM** (Zeit / Position) **RUFEN SIE** (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz) **/ KANAL** (Bezeichnung)	G:	**AT / OVER** (time / significant point) **CONTACT** (unit) *ON* (frequency) **/ CHANNEL** (name)
B:	*NACH DEM ABHEBEN* **STAND BY** *AUF* (Frequenz) **/ KANAL** (Bezeichnung) **FÜR** (Bodenfunkstelle)	G:	*WHEN AIRBORNE* **STAND BY** *ON* (frequency) **/ CHANNEL** (name) **FOR** (unit)
B:	**MONITOR** (Bodenfunkstelle) *AUF* (Frequenz) **/ KANAL** (Bezeichnung)	G:	**MONITOR** (unit) *ON* (frequency) **/ CHANNEL** (name)

Anmerkung: Ein Luftfahrzeug kann angewiesen werden:

a) mit dem Ausdruck **STANDBY** auf eine Frequenz / einen Kanal zu wechseln und dort auf die baldige Kontaktaufnahme durch die Flugverkehrsdienste zu warten,
b) mit dem Ausdruck **MONITOR** auf eine Frequenz / einen Kanal zu wechseln, auf der Informationen durch Flugrundfunksendungen verbreitet werden.

Note: An aircraft may be requested:

a) to **STANDBY** on a frequency / channel when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon,
b) to **MONITOR** a frequency / channel when information is being broadcast thereon.

4.4 Ausrüstung mit 8,33 kHz-Kanalabstand
Equipment with 8.33 kHz channel spacing

B:	**BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI AUSGERÜSTET**	G:	**ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EQUIPPED**
L:	**BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI**	A:	**AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE**
L:	**ACHT KOMMA DREI DREI NEGATIV**	A:	**NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE**
B:	**BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG**	G:	**CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED**
L:	**BESTÄTIGE / NEGATIV ACHT KOMMA DREI DREI AUSNAHMEGENEHMIGUNG**	A:	**AFFIRM / NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED**
B:	(Freigabe / Anweisung) **WEGEN ACHT KOMMA DREI DREI ANFORDERUNG**	G:	(clearance / instruction) **DUE** *TO* **EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT**

Anmerkung: Zur Klarstellung, dass die Freigabe erteilt wurde, um ein nicht ausgerüstetes Luftfahrzeug am Einflug in ausrüstungspflichtigen Luftraum zu hindern.

Note: To indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped aircraft would enter the airspace of mandatory carriage.

B:	**BESTÄTIGEN SIE ACHT KOMMA DREI DREI KANAL** (Bezeichnung)	G:	**CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL** (name)
L:	**BESTÄTIGE ACHT KOMMA DREI DREI KANAL** (Bezeichnung)	A:	**AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL** (name)

4.5 UHF Verfügbarkeit
UHF Capability

B:	**BESTÄTIGEN SIE UHF**	G:	**CONFIRM UHF**
L:	**BESTÄTIGE UHF / NEGATIVE UHF**	A:	**AFFIRM UHF / NEGATIVE UHF**

5. FLÜGE NACH SICHTFLUGREGELN IM LUFTRAUM DER KLASSEN C UND D (nicht Kontrollzone)
FLIGHTS ACCORDING TO VISUAL FLIGHT RULES IN AIRSPACE CLASSES C AND D (not control zone)

5.1 Flüge unterhalb Flugfläche 100
Flights below flight level 100

5.11 Anforderung einer Freigabe
Clearance request

L: (Lfz.-Muster) (Position) **VFR** *IN* *****FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **ERBITTE DURCHFLUG DURCH LUFTRAUM CHARLIE / DELTA ÜBER** (Flugstrecke) *****FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern)

A: (type of aircraft) (significant point) **VFR** *AT* *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **REQUEST CROSSING AIRSPACE CHARLIE / DELTA VIA** (route) *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)

5.12 Durchflugfreigabe
Crossing clearance

B: **DURCHFLUG GENEHMIGT ÜBER** (Flugstrecke) *****FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern)

G: **CROSSING APPROVED VIA** (route) *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)

5.13 Einflug in den Luftraum
Entry into the airspace

B: **SIE FLIEGEN IN LUFTRAUM CHARLIE / DELTA EIN**

G: **YOU ARE ENTERING AIRSPACE CHARLIE / DELTA**

5.14 Streckenanweisung
Route instruction

B: **FLIEGEN SIE AUF RADIAL** (drei Ziffern) **VON** (Name der VOR) **BIS** (Position)

G: **PROCEED ON RADIAL** (three figures) **OF** (name of VOR) **TO** (significant point)

5.15 Höhenanweisung
Level instruction

B: **HALTEN SIE** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern)

G: **MAINTAIN** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)

5.15 ctd.

B:	**ÜBERFLIEGEN SIE** (Position) **IN** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) *ODER HÖHER / TIEFER*	G:	**CROSS** (significant point) AT *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) *OR ABOVE / BELOW*
B:	*NACH ÜBERFLIEGEN VON (Position)* **STEIGEN / SINKEN SIE AUF** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **/ UND HALTEN SIE HÖHENBLOCK** (Flughöhe) **BIS** (Flughöhe)	G:	*AFTER PASSING (significant point)* **CLIMB / DESCEND** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **/ AND MAINTAIN BLOCK** (level) **UNTIL** (level)
B:	**MELDEN SIE VERLASSEN / DURCHFLIEGEN / ERREICHEN VON** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern)	G:	**REPORT LEAVING / PASSING / REACHING** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)

5.16 Warteanweisung
Holding instructions

B:	**WARTEN SIE ÜBER** (Position) *****ERWARTEN SIE FREIGABE UM (Zeit) / IN (Minuten)*****	G:	**HOLD OVER** (significant point) *****EXPECT CLEARANCE AT (time) / IN (minutes)*****

5.17 Anfordern einer geänderten Freigabe (z.B. wegen Wetter)
Request for revised clearance (e.g. due to weather)

L:	**ERBITTE** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **ÜBER** (Strecke) *WEGEN (Begründung)*	A:	**REQUEST** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **VIA** (route) *DUE TO (reason)*

5.18 Verlassen des Luftraums
Leaving the airspace

B:	**VERLASSEN SIE LUFTRAUM CHARLIE / DELTA RICHTUNG / STEUERKURS** (drei Ziffern) **/ IN** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) *****(Begründung)*****	G:	**LEAVE AIRSPACE CHARLIE / DELTA DIRECTION / HEADING** (three figures) **/ AT***ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) *****(reason)*****
L:	**VERLASSE LUFTRAUM CHARLIE / DELTA**	A:	**LEAVING AIRSPACE CHARLIE / DELTA**
B:	**SIE VERLASSEN LUFTRAUM CHARLIE / DELTA**	G:	**YOU ARE LEAVING AIRSPACE CHARLIE / DELTA**

5.2 Flüge in und oberhalb Flugfläche 100
Flights at and above flight level 100

5.21 Anforderung einer Freigabe
Clearance request

A: (type of aircraft) **SPEED** (figures) **POSITION** (significant point) *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures) **VFR TO** (destination) **REQUEST ENTERING AIRSPACE CHARLIE AND FLIGHT LEVEL** (figures) **VIA** (route)

5.22 Freigabe
Clearance

G: **ENTER AIRSPACE CHARLIE CLIMB FLIGHT LEVEL** (figures) **PROCEED TO** (significant point)

5.23 Anweisung zum Verlassen des Luftraums
Instruction to leave airspace

A: **DESCEND BELOW FLIGHT LEVEL 100**

5.3 Anweisungen bei Radarführung
Instructions for radar vectoring

B:	**SQUAWK** (Code)	G:	**SQUAWK** (code)
B:	**SQUAWK IDENT**	G:	**SQUAWK IDENT**
B:	**IDENTIFIZIERT** *(Position)*	G:	**IDENTIFIED** *(significant point)*
B:	**RADARKONTAKT** *(Position)*	G:	**RADAR CONTACT** *(significant point)*
B:	**DREHEN SIE LINKS / RECHTS STEUERKURS** (drei Ziffern) *ZUR STAFFELUNG*	G:	**TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) *FOR SEPARATION*

5.31 Beendigung der Radarführung
Termination of radar vectoring

B:	**RADARFÜHRUNG BEENDET ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION POSITION** (Position)	G:	**RADAR VECTORING TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION POSITION** (significant point)

6. FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUGREGELN
FLIGHTS ACCORDING TO INSTRUMENT FLIGHT RULES

6.1 Anweisungen
Instructions

6.11 Abfluganweisungen
Departure instructions

G: ***WHEN AIRBORNE*** **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures)
G: **SET HEADING TO /** *PROCEED* **DIRECT** (significant point) ***AT (time)***
G: **AFTER PASSING / REACHING SET HEADING TO /** *PROCEED* **DIRECT** (significant point) ***AT (time)***
G: **CLEARANCE EXPIRES AT** (time)

6.12 Anfluganweisungen
Approach instructions

A: **REQUEST** (type of approach) ***RUNWAY (designator)***
G: **CLEARED** (type of approach) ***RUNWAY (designator)***
A: **REQUEST** (MLS / RNAV plain language designator)
G: **CLEARED** (MLS / RNAV plain language designator)
G: **CLEARED** (type of approach) **RUNWAY** (designator) **FOLLOWED BY CIRCLING RUNWAY** (designator)
G: **COMMENCE APPROACH AT** (time)
G: **REPORT RUNWAY / LIGHTS / FIELD IN SIGHT**
G: **REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN**
G: **MAINTAIN OWN SEPARATION** (traffic)
G: **ARE YOU FAMILIAR WITH** (type of approach) **RUNWAY** (designator)

6.2 Warteverfahren
Holding procedures

6.21 Warteanweisungen nach Sicht
Visual holding instructions

G: **HOLD VISUAL OVER** (significant point) **/ BETWEEN** (significant points)

6.22 Veröffentlichtes Warteverfahren über einer Funknavigationshilfe oder einem Punkt
Published holding procedure over a facility or a fix

G: **HOLD AT / OVER** (significant point, name of facility or fix) *MAINTAIN / CLIMB / DESCENT (level) (direction)* *(additional instructions, if necessary)*

6.23 Wenn der Luftfahrzeugführer eine Beschreibung eines auf einer Funknavigationshilfe (VOR oder NDB) basierenden Warteverfahrens wünscht
When pilot requests description of holding procedure based on a facility (VOR or NDB)

A: **REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS**
G: **HOLD AT / OVER** (significant point, name of facility or fix) ***(identification / frequency)*** *MAINTAIN / CLIMB / DESCEND (level)* *(direction)* *(specified) RADIAL / COURSE / INBOUND TRACK (three figures) DEGREES* *LEFT / RIGHT HAND PATTERN* *OUTBOUND TIME (figure) MINUTE(S) *(additional instructions, if necessary)*
G: **HOLD ON RADIAL** (three figures) **OF** (name of facility) **AT** (distance) **DME / BETWEEN** (figures) **AND** (figures) **DME** *AT / MAINTAIN / CLIMB / DESCEND (level)* *LEFT / RIGHT HAND PATTERN* *(additional instructions, if necessary)*

6.24 Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt / weitere Freigabe
Expected approach time / further clearance

G: **NO DELAY EXPECTED**
G: **EXPECTED APPROACH TIME / EAT** (figures)
G: **REVISED EXPECTED APPROACH TIME / EAT** (figures)
G: **DELAY NOT DETERMINED** (reason)
G: holding instructions followed as necessary by :
UNTIL (time) / EAT (figures) / EXPECT APPROACH / (type of clearance) AT (time) / IN (figures) MINUTES

6.3 Radaranflugkontrolle
Radar approach control service

6.31 Bereitstellung des Dienstes
Provision of service

G: **EXPECT / VECTORING** *FOR* (type of approach) **RUNWAY** (designator)
G: **EXPECT / VECTORING** *FOR / TO* (significant point)
G: (type of approach) **NOT AVAILABLE DUE TO** (reason) ***(instructions)***

6.32 Anweisungen und Informationen
Instructions and information

G: **YOU WILL INTERCEPT** (navigational aid or track) (distance) **FROM** (significant point)
G: **REPORT ESTABLISHED** *ON ILS / LOCALIZER / GLIDE PATH** *(or ON GBAS / MLS APPROACH COURSE)*
G: **CLOSING FROM LEFT / RIGHT**
G: **INTERCEPT** (navigational aid)
G: **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) *TO INTERCEPT (navigational aid)*
G: **EXPECT VECTOR ACROSS** (navigational aid) ***(reason)***
G: **THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH** (navigational aid) ***(reason)***

6.32 ctd.

G: **TAKING YOU THROUGH** (navigational aid) *(reason)*
G: **REPORT RUNWAY** (designator) **/ LIGHTS / FIELD IN SIGHT**

6.33 Rundsichtradaranflug
Surveillance Radar Approach

G: **THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY** (designator) **TERMINATING AT MISSED APPROACH POINT OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE** (figures) **FEET CHECK YOUR MINIMA**
G: **VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY** (designator)
G: **HEADING IS GOOD**
G: **TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures)
G: (distance) **FROM TOUCHDOWN COMMENCE DESCENT NOW**
G: (distance) **FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE** (figures) **FEET**
G: **CHECK GEAR DOWN** *AND LOCKED*
G: PASSING MISSED APPROACH POINT
G: OVER THRESHOLD
G: **APPROACH COMPLETED CONTACT** (unit) *ON* (frequency / channel)

6.34 Fehlanflugverfahren
Missed approach procedure

G: **PASSING MISSED APPROACH POINT CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND** *(missed approach instructions)*
G: **GO AROUND** *(missed approach instructions)* ***(reason)***
G: **ARE YOU GOING AROUND**
G: **IF GOING AROUND** (instructions)
A: **GOING AROUND**

6.4 Sichtanflug
Visual approach

6.41 Wenn Sichtanflug sofort eingeleitet werden kann
If visual approach can be initiated promptly

A: **REQUEST VISUAL APPROACH *RUNWAY (designator)***
G: **CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY** (designator)

6.42 Wenn Sichtanflug beabsichtigt ist
If visual approach is intended

A: **REQUEST VECTORS FOR VISUAL APPROACH *RUNWAY (designator)***
G: **STAND BY FOR VISUAL APPROACH *RUNWAY (designator)*** ***(reason)***
G: **ADVISE ABLE** *TO ACCEPT* **VISUAL APPROACH *RUNWAY (designator)***

6.42 ctd.

A: **ABLE** *TO ACCEPT* **VISUAL APPROACH *** RUNWAY (designator)**

6.43 Übertragung der Staffelungsverpflichtung auf den Luftfahrzeugführer (nur am Tage)
Delegation of the obligation to provide separation to the pilot (only during daytime)

G: **NUMBER** (figures) **FOLLOW** (type of aircraft) (position) **MAINTAIN OWN SPACING**
G: **MAINTAIN OWN SPACING** *FROM* **PRECEDING** (type of aircraft / wake turbulence category) *CAUTION WAKE TURBULENCE*

6.5 Sichtabflug
Visual departure

6.51 Erteilung der Anweisungen für einen Sichtabflug
Issuing visual departure instructions

A: **REQUEST VISUAL DEPARTURE *** DIRECT* *TO / UNTIL (significant point / altitude)**
G: **VISUAL DEPARTURE RUNWAY** (designator) **APPROVED TURN LEFT / RIGHT *** DIRECT* *TO* (heading / significant point) *MAINTAIN VISUAL REFERENCE TO *THE* TERRAIN UNTIL (altitude)*
G: **ADVISE ABLE** *TO ACCEPT* **VISUAL DEPARTURE *** DIRECT* *TO / UNTIL* (significant point) / altitude
A: **ABLE** *TO ACCEPT* **VISUAL DEPARTURE** *RUNWAY (designator)*

6.52 Zustimmung des Luftfahrzeugführers zu einem Sichtabflug vor dem Start durch z.B. Zurücklesen einer zusätzlichen Flugverkehrskontrollfreigabe
Pilot's agreement on executing a visual departure prior to take-off, i.e. read back of additional ATC clearance

A: **VISUAL DEPARTURE TO / UNTIL** (significant point / altitude)

6.6 Parallelbetrieb
Parallel operations

G: **CLEARED** *FOR* (type of approach) **RUNWAY** (designator) **LEFT / RIGHT**
G: **YOU HAVE CROSSED** *THE* **LOCALIZER TURN LEFT / RIGHT** *IMMEDIATELY* **AND RETURN TO** *THE* **LOCALIZER**
G: **ILS RUNWAY** (designator) **LEFT / RIGHT LOCALIZER FREQUENCY** *IS* (frequency)
G: **TURN LEFT / RIGHT** (number) **DEGREES / HEADING** (three figures) **IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC** *DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH* **CLIMB** (level)

6.7 RNAV / GPS Sprechgruppen
RNAV / GPS phraseologies

G: **CLEARED** (designator) **TRANSITION**
G: **CLEARED** (designator) **TRANSITION AND PROFILE**
G: **PROCEED DIRECT WAYPOINT** (designator)
A: **UNABLE RNAV** (GPS) **DUE TO** (reason e.g. **LOSS OF RAIM** or **RAIM ALERT**)

6.8 Pistensichtweite
Runway visual range

G: **RVR ***RUNWAY (designator)* *FIRST PART* (value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED** *SECOND PART* (value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED** *THIRD PART* (value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED ***FOURTH PART* *(value) METRES/ NOT AVAILABLE / NOT REPORTED*****
G: **RVR ***RUNWAY (designator)* *TOUCHDOWN ZONE*(value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED** *MID POINT* (value) **METRES / NOT AVAILABLE / NOT REPORTED** *STOP END* (value) **METRES/ NOT AVAILABLE / NOT REPORTED**
G: **TRANSMISSIOMETER** (significant point) **UNSERVICEABLE**

Anmerkung 1: Mehrfache RVR-Angaben werden immer für Aufsetzzone, mittleren Bereich und Stop-Ende der Piste angegeben.
Anmerkung 2: Werden Angaben für drei oder mehr Transmissiometer übermittelt, kann die Angabe der Positionen entfallen, wenn die Reihenfolge Aufsetzzone, mittlerer Bereich und Stop-Ende eingehalten wird.
Note 1: Multiple RVR observations are always representative of touchdown zone, midpoint and stop end respectively.
Note 2: Where reports for three or more locations are given, the indication of these locations may be omitted, if the reports are passed in the order of touchdown zone, midpoint and stop end.

6.9 Flugregelwechsel
Change of flight rules

6.91 Wechsel von IFR nach VFR
Change from IFR to VFR

A: **CANCELLING** *MY* **IFR ***FLIGHT*****
G: **IFR ***FLIGHT*** CANCELLED AT** (time) *****(instructions)*****
G: **UNABLE TO ACCEPT CANCELLATION ***DUE TO (reason)*****

Anmerkung: Nur der IFR-Teil des Flugplans ist aufgehoben, der Flugplan besteht weiter, Landemeldung ist erforderlich.
Note: Only the IFR portion of the flight plan is cancelled, the flight plan is still active, report of arrival required.

6.92 Wechsel von VFR nach IFR
Change from VFR to IFR

A: **REQUEST IFR CLEARANCE**
G: **CLEARED** *TO* (clearance limit) **VIA** (route) **CLIMB** (level) **IFR STARTS AT** (significant point / time) **/ WHEN PASSING / REACHING** (level) **/ NOW** ***(instructions)***

7. KONTROLLIERTE FLÜGE
CONTROLLED FLIGHTS

Anmerkung: Nicht in deutsch veröffentlichte Sprechgruppen werden von der Flugverkehrskontrolle auf der Basis der hier veröffentlichten Sprechgruppen für kontrollierten Flugverkehr, der nur die deutsche Sprache beherrscht, angewendet.
Note: Phraseologies not published in German will be used by ATC for pilots only familiar with the German language on the basis of the phraseologies for controlled flights published here.

7.1 Erteilung einer Streckenfreigabe
Issuance of en-route clearance

G: **CLEARED / PROCEED** *TO* (clearance limit) **VIA** (details of route to be followed / instructions) **FLIGHT PLANNED ROUTE** (or description of route) ***CLIMB (level)*** **SQUAWK** (four figures) ***(instructions)***
G: **CLEARED** *TO* (clearance limit) ***VIA (route) (level) (details)*** **SQUAWK** (four figures)
G: **RECLEARED** (amended clearance details) *REST OF CLEARANCE UNCHANGED*
G: **RECLEARED** (amended route portion) **TO** (significant point of original route) *REST OF CLEARANCE UNCHANGED*

7.11 Wenn die Freigabe nicht sofort bei Anforderung gegeben werden kann
If clearance cannot be issued immediately upon request

G: **EXPECT CLEARANCE AT** (time) **/ IN** (figures) **MINUTES**

7.12 Zeitliche Begrenzung der Gültigkeit der Freigabe
Time limit for clearance validity

G: **DEPART NOT EARLIER / LATER THAN** (time)
G: **CLEARANCE VALID FROM** (time) **TO** (time)
G: **CLEARANCE EXPIRES AT** (time)

7.13 Wenn Zweifel bestehen, dass ein Luftfahrzeug einer Freigabe bzw. einer Anweisung folgen kann
When there is doubt that an aircraft can comply with a clearance or instruction

G: **IF UNABLE ***(instructions) AND*** **ADVISE**

7.14 Wenn ein Pilot einer Freigabe bzw. einer Anweisung nicht folgen kann
When a pilot is unable to comply with a clearance or instruction

A: **UNABLE**

7.2 Flugverkehrskontrollfreigaben ohne den Zusatz "Freigegeben"
Air traffic control clearances without prefix "cleared"

7.21 Strecke
Route

G: **JOIN** (specify) **AT** (significant point) **AT** (level) *AT (time)*
G: *PROCEED* **FROM** (significant point) **TO** (significant point)
G: **PROCEED** (followed as necessary by)
- **TO** (location)
- **DIRECT** (significant point)
- **VIA** (route and / or significant point(s))
- **VIA FLIGHT PLANNED ROUTE**
- **VIA** (distance) **DME ARC** (direction) **OF** (name of DME station)

G: (level / route) **NOT AVAILABLE** *DUE TO (reason)* **ALTERNATIVE(S) IS / ARE** (levels / routes) *ADVISE INTENTIONS*

7.22 Flughöhe
Level

G: **FLIGHT LEVEL** (number)
G: *ALTITUDE* (figures) **FEET**

Anmerkung: Der Ausdruck FLUGHÖHE kann sowohl FLUGFLÄCHE als auch FLUGHÖHE ÜBER NN bedeuten.
Note: The term LEVEL may be variously FLIGHT LEVEL or ALTITUDE.

G: **MAINTAIN** (level) (followed as necessary by)
- **TO** (significant point)
- **UNTIL PASSING** (significant point)
- **UNTIL** (time)
- **UNTIL ADVISED BY** (unit)
- **UNTIL FURTHER ADVISED**
- **WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE**

Anmerkung: Der Ausdruck MAINTAIN ist bei Anweisungen an Luftfahrzeuge zu Höhenwechseln nicht anstelle von DESCEND oder CLIMB zu nutzen.
Note: The term MAINTAIN shall not be used instead of DESCEND or CLIMB when instructing an aircraft to change level.

7.23 Flughöhenwechsel, Steig- / Sinkraten
Level changes, rates of climb / descent

G: **CLIMB / DESCEND** (followed as necessary by)
- (level)
- **IMMEDIATELY**
- **TO REACH** (level) **AT** (time or significant point)
- **AT** (figures) **FEET PER MINUTE OR GREATER / LESS ***(restrictions)*****
- **AND MAINTAIN BLOCK** (level) **UNTIL** (level)

G: **RESUME NORMAL RATE OF DESCENT / CLIMB**
G: **REPORT LEAVING / REACHING / PASSING** (level)
A: **REQUEST LEVEL CHANGE / CLIMB / DESCENT AT** (time or significant point)
G: **EXPECT LEVEL CHANGE / CLIMB / DESCENT**
- **FROM** (unit)
- **AT** (time or significant point)
- **AFTER PASSING** (significant point)
- **IN** (figures) **MINUTES**

G: **STOP CLIMB / DESCENT AT** (level)
G: **CONTINUE CLIMB / DESCENT** (level)
G: **EXPEDITE CLIMB / DESCENT UNTIL PASSING** (level)

Wenn Steig- / Sinkflug nicht sofort nach Erhalt der Freigabe eingeleitet werden muss:
If climb / descent need not be started immediately after receipt of clearance:

G: **WHEN READY CLIMB / DESCEND** *REPORT LEAVING (level)*
A: **CLIMB / DESCEND** (level) **MAINTAINING** (level) *****WILCO*****

7.24 Wenn Steig- / Sinkflug unter Einhaltung eigener Staffelung und Sichtflugwetterbedingungen gewünscht wird:
To require an aircraft to climb or descend maintaining own separation and VMC:

G: **MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC** (limitation) (traffic)
A: **REQUEST VMC DESCENT / CLIMB**

7.25 Spezifizierung von Reiseflughöhen
Specification of cruising levels

G: **CROSS** (significant point) **AT / ABOVE / BELOW** (level)
G: **CROSS** (significant point) **AT** (time) **OR LATER / BEFORE AT** (level)
G: **CROSS** (distance) **DME** *(direction)* **OF** (name of DME station) / (distance) (direction) **OF** (significant point) **AT / ABOVE / BELOW** (level)
G: **ADVISE IF ABLE TO CROSS** (significant point) **AT** (time) / (level)

7.3 Anweisungen
Instructions

7.31 Kursanweisungen
Heading instructions

G: **LEAVE** (significant point) **HEADING** (three figures) *****e.g. : AT (time)*****
G: **CONTINUE HEADING** (three figures)
G: **CONTINUE PRESENT HEADING**
G: **FLY HEADING** (three figures) *WHEN ABLE PROCEED DIRECT (designator) (significant point)*
G: **TURN LEFT / RIGHT** (figures) **DEGREES / HEADING** (three figures)
G: **TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY** (number of degrees) **DEGREES / HEADING** (three figures) **TO AVOID** *UNIDENTIFIED* **TRAFFIC** (bearing by clock-reference and distance)
G: **MAKE A LEFT / RIGHT THREE SIXTY ***(reason)*****
G: **ORBIT LEFT / RIGHT ***(reason)*****
G: **STOP TURN HEADING** (three figures)

Anmerkung: Bei der Notwendigkeit einer Begründung der obigen Anweisungen sollten die folgenden Sprechgruppen genutzt werden:
Note: When it is necessary to specify a reason for the above instructions, the following phraseologies should be used:

- **DUE** *TO* **TRAFFIC**
- **FOR SPACING**
- **FOR SEPARATION**
- **FOR DOWNWIND / BASE / FINAL**

7.32 Geschwindigkeiten
Speeds

A: **SPEED** (figures) **KNOTS / MACH** (number)
G: **REPORT INDICATED AIRSPEED / MACH NUMBER / SPEED**
G: **MAINTAIN** (figures) **KNOTS / MACH** (number) *UNTIL (significant point)* * OR MORE / OR LESS*
G: **MAINTAIN PRESENT SPEED**
G: **DO NOT EXCEED MACH** (number) **/** (figures) **KNOTS**
G: **INCREASE / REDUCE SPEED** *TO* (figures) **KNOTS / MACH** (number)
G: **INCREASE / REDUCE SPEED BY** (figures) **KNOTS / MACH** (number)
G: **RESUME NORMAL SPEED**
G: **NO SPEED RESTRICTIONS**
A: **UNABLE TO COMPLY INDICATED AIRSPEED WILL BE** (figures) **KNOTS / MACH** (number)

7.32 ctd

Anmerkung: Wurde eine Geschwindigkeit angewiesen, ist diese Geschwindigkeit mit der Positionsmeldung zu übermitteln. Die angewiesene Geschwindigkeit ist auch regelmäßig, unabhängig von der Tatsache, ob eine Positionsmeldung zu übermitteln ist oder nicht, mit dem ersten Anruf nach einem Frequenzwechsel zu übermitteln.

Note: When assigned a speed to maintain, the flight crew shall include this speed in their position reports. The assigned speed shall also be advised on first contact with an ATC unit after a frequency / channel change, whether or not a full position report is required.

7.33 Kurs über Grund (abgesetzt) parallel zur freigegebenen Strecke
Track (offset) parallel to the cleared route

G: **ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET**
G: **PROCEED OFFSET** (distance) **RIGHT / LEFT OF** (route) (track) *CENTRE LINE* *AT* (significant point / time) *UNTIL (significant point / time)*
G: **CANCEL OFFSET** (instructions to rejoin cleared flight route / other information)

7.4 Identifizierung von Luftfahrzeugen
Identification of aircraft

G: **SQUAWK *(code)* *IDENT***
G: **REPORT HEADING / FLIGHT LEVEL / ALTITUDE**
G: **FOR IDENTIFICATION TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) **FOR** (maximum time 2 minutes) **MINUTE(S) / SECONDS**
G: **TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING**
G: **IDENTIFIED *(significant point)***
G: **RADAR CONTACT *(significant point)***
G: **NOT IDENTIFIED CONTINUE OWN NAVIGATION**

7.5 Position
Position

7.51 Positionsinformation durch Flugverkehrskontrolle
Position information by Air Traffic Control

G: **POSITION** (distance) (direction) **OF** (significant point)
G: **POSITION OVER / ABEAM** (significant point)

7.52 Positionsmeldungen durch Luftfahrzeugführer
Position reports by pilots

1. Flüge nach Instrumentenflugregeln
IFR flights

A: a) (significant point);
b) (actual time over);
c) (level, including passed level and cleared level if not maintaining the cleared level);
d) (next significant point and estimated time over);
e) (ensuing significant point).
f) (speed, if a speed was assigned)

1.1 Teile c), d) und e):
Können bei Positionsmeldungen über Funk ausgelassen werden;
Elements c), d) and e) :
May be omitted from position reports transmitted by voice.

1.2 Teil f):
Wurde eine Geschwindigkeit angewiesen, ist diese Geschwindigkeit mit der Positionsmeldung zu übermitteln;
Element f) :
If assigned a speed to maintain, this speed shall be included in the position report.

2. Flüge nach Sichtflugregeln
VFR flights

L:	a)	(Position)	A:	a)	(significant point)
	b)	(Überflugzeit)		b)	(actual time over)
	c)	(Flughöhe)		c)	(level)

2.1 Die Angabe der Überflugzeit kann entfallen, wenn die gemeldete Position zum Zeitpunkt der Meldung erreicht wird.
The announcement of the actual time over may be omitted if the significant point is reached at the moment of the report.

3. Flüge in der Platzrunde
Flights in the traffic circuit

L: (Teil der Platzrunde) A: (part of traffic circuit)

7.53 Wenn Positionsmeldungen während der Radarkontrolle unterbleiben sollen
To omit position reports when under radar control

G: **OMIT POSITION REPORTS** *UNTIL (specify)*
G: **NEXT REPORT AT** (significant point)
G: **REPORT(S) REQUIRED ONLY AT** (significant point(s))
G: **RESUME POSITION REPORTING**

7.6 Beendigung des Dienstes
Termination of service

G: **RADAR CONTROL TERMINATED** *DUE TO (reason)*
G: **RADAR SERVICE TERMINATED** *(instructions)*
G: **RESUME OWN NAVIGATION** (position) *(instructions)*
G: **WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION** (instructions / information)
G: **IDENTIFICATION LOST** *(reasons)* *(instructions)*

7.7 Transponder

B: **HABEN SIE TRANSPONDER**	G: **ARE YOU TRANSPONDER EQUIPPED**
L: **TRANSPONDER NEGATIV / POSITIV**	A: **NEGATIVE TRANSPONDER / AFFIRM**
B: **MELDEN SIE TYP / MODE / CODE DES TRANSPOND-ERS**	G: **ADVISE TYPE / MODE / CODE OF TRANSPONDER**
B: *NACH DEM ABHEBEN* **SQUAWK** (Code)	G: *WHEN AIRBORNE* **SQUAWK** (code)
B: **RESET SQUAWK** *(Mode)* (Code)	G: **RESET SQUAWK** *(mode)* (code)
L: **RESETTING** (Code)	A: **RESETTING** (code)
B: **BESTÄTIGEN SIE SQUAWK**	G: **CONFIRM SQUAWK**
L: **SQUAWK** (Code)	A: **SQUAWKING** (code)
B: **SQUAWK** (nach Bedarf gefolgt von) - *(Code)* *UND* **IDENT** - **CHARLIE** - **STANDBY**	G: **SQUAWK** (followed as necessary by) - *(code)* *AND* **IDENT** - **CHARLIE** - **STANDBY**
B: **ÜBERPRÜFEN SIE HÖHEN-MESSEREINSTELLUNG UND BESTÄTIGEN SIE FLUGHÖ-HE /** (Flughöhe)	G: **CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL /** (level)
B: **STOP SQUAWK CHARLIE FALSCHE ANZEIGE**	G: **STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION**
B: **STOP SQUAWK**	G: **STOP SQUAWK**

7.8 Besondere Sprechgruppen
Special phraseologies

7.81 TCAS (ACAS) Sprechgruppen
TCAS (ACAS) phraseologies

A: **TCAS CLIMB / DESCENT**
G: **ROGER**
A: **RETURNING TO** (assigned clearance)

7.81 ctd.

Note: To be used after CLEAR OF CONFLICT indication was shown in the aircraft.

A: **TCAS** *CLIMB / DESCENT* **COMPLETED** (assigned clearance) **RESUMED**
G: **ROGER** (or alternative instructions)
A: **UNABLE TCAS RESOLUTION ADVISORY / TCAS RA**
G: **ROGER** (or alternative instructions)

7.82 RVSM Sprechgruppen
RVSM phraseologies

G: **CONFIRM RVSM APPROVED**
A: **NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT**
A: **NEGATIVE RVSM** *(status)*
G: **NEGATIVE RVSM**
G: **UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE MAINTAIN / DESCEND / CLIMB FLIGHT LEVEL** (number)
A: **UNABLE RVSM DUE** *TO* **TURBULENCE / EQUIPMENT**
A: **READY TO RESUME RVSM**
G: **REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM**
G: **CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM**
G: **NEGATIVE RVSM / NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT**
G: **UNABLE RVSM DUE** *TO* **TURBULENCE / EQUIPMENT**

7.83 Allgemeine ADS Sprechgruppen
General ADS phraseologies

G: **ADS / AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE OUT OF SERVICE** (appropriate information, as necessary)

7.84 ATFCM-Sprechgruppen
ATFCM phraseologies

G: **SLOT** *IS* (time)
G: **REVISED SLOT** *IS* (time)
G: **SLOT CANCELLED** *REPORT READY*
G: **FLIGHT SUSPENDED UNTIL** (time) **/ UNTIL FURTHER NOTICE/ DUE** *TO* (reason)
G: **SUSPENSION CANCELLED REPORT READY**
G: **UNABLE TO APPROVE START UP** *CLEARANCE* **DUE** *TO* **SLOT EXPIRED REQUEST A NEW SLOT**
G: **SLOT EXPIRES AT** (time)
G: **UNABLE TO APPROVE START UP** *CLEARANCE* **DUE** *TO* **SLOT** (time) **REQUEST START UP AT** (time)

8. FLUGINFORMATIONSDIENST (erteilt lediglich Informationen und Empfehlungen)
FLIGHT INFORMATION SERVICE (issues information and recommendations only)

8.1 Wetterinformationen
Weather information

8.11 Informationen über besondere Wettererscheinungen (Radarbeobachtung)
Information about special weather phenomena (radar observation)

B:	**FLUGSICHERUNGSRADAR ZEIGT STARKES NIEDERSCHLAGSGEBIET** (Ziffern) **UHR** (Entfernung) **MEILEN GEBIET IST** (Ziffern) **MEILEN TIEF UND ERSTRECKT SICH VON** (Richtung) **NACH** (Richtung) **ÜBER** (Entfernung) **MEILEN**	G:	**ATC RADAR SHOWS HEAVY PRECIPITATION AREA** (figures) **O'CLOCK** (distance) **MILES AREA** (figures) **MILES DEEP EXTENDING FROM** (direction) **TO** (direction) **FOR** (figures) **MILES**
B:	(Lfz.-Muster) **MELDET** (Beschreibung) **VEREISUNG / TURBULENZ** *IN WOLKEN* (Gebiet) (Zeit)	G:	(type of aircraft) **REPORTED** (description) **ICING / TURBULENCE** *IN CLOUD* (area) (time)
B:	***KONTROLL*TURM BEOBACHTET** (Wetterinformation)	G:	**TOWER OBSERVES** (weather information)
B:	**LUFTFAHRZEUGFÜHRER BERICHTET** (Wetterinformation)	G:	**PILOT REPORTS** (weather information)

8.12 Von offizieller Wettermeldung abweichende Beobachtung
Observation deviating from official weather report

B:	**TURMBEOBACHTUNG SICHT NACH** (Richtung) (Ziffern) **METER**	G:	**TOWER OBSERVATION VISIBILITY TO** (direction) (distance) **METRES**

8.2 Verkehrsinformation
Traffic information

B:	*UNBEKANNTER***VERKEHR** (Richtung, Entfernung und andere Informationen)	G:	***UNKNOWN*TRAFFIC** (direction, distance and other information)
B:	*UNBEKANNTER***VERKEHR** (Ziffer) **UHR** (Entfernung) **MEILEN** (Flugrichtung) (Informationen)	G:	***UNKNOWN*TRAFFIC** (figure) **O'CLOCK** (bearing by clock reference and distance) **MILES** (direction of flight) (information)

8.2 ctd.

B:	(Verkehr) (Position) - **SCHNELL / LANGSAM FLIEGEND** - **KOMMT NÄHER** - **VON VORNE / SELBE RICHTUNG** - **ÜBERHOLT** - **KREUZT VON LINKS / VON RECHTS** Falls bekannt : - (Lfz.-Muster) - (Flughöhe) / (Flughöhenunterschied) (Ziffern)*NICHT BESTÄTIGT* - **STEIGT / SINKT**	G:	(traffic) (significant point) -**SLOW / FAST MOVING** -**CLOSING** -**OPPOSITE / SAME DIRECTION** -**OVERTAKING** -**CROSSING LEFT TO RIGHT / RIGHT TO LEFT** If known : - (type of aircraft) - (level) / (relative level) (figures) *NOT CONFIRMED* - **CLIMBING / DESCENDING**
L:	**HALTE AUSSCHAU**	A:	**LOOKING OUT**
L:	**VERKEHR /** (Lfz.-Muster) **IN SICHT**	A:	**TRAFFIC /** (type of aircraft) **IN SIGHT**
L:	**KEIN** *SICHT* **KONTAKT**	A:	**NEGATIVE CONTACT**
L:	**ERBITTE AUSWEICHEMPFEHLUNG / KURSFÜHRUNG**	A:	**REQUEST AVOIDANCE ADVICE / VECTORS**
B:	**EMPFEHLE** *LINKS- / RECHTSKURVE* **STEUERKURS** (drei Ziffern)	G:	**SUGGEST** *LEFT / RIGHT TURN* **HEADING** (three figures)
B:	**FREI VON VERKEHR**	G:	**CLEAR OF TRAFFIC**
B:	**KEIN GEMELDETER VERKEHR**	G:	**NO REPORTED TRAFFIC**

8.3 Navigatorische Unterstützung
Navigational assistance

L:	*POSITION UNBEKANNT* **ERBITTE NAVIGATORISCHE UNTERSTÜTZUNG *NACH (Position)***	A:	*POSITION UNKNOWN* **REQUEST NAVIGATIONAL ASSISTANCE *TO (significant point)***
B:	**SENDEN SIE FÜR PEILUNG**	G:	**TRANSMIT FOR DF**
B:	**QDM / QDR** (drei Ziffern)	G:	**QDM / QDR** (three figures)
B:	**SQUAWK** (Code)	G:	**SQUAWK** (code)
B:	**IDENTIFIZIERT *** (Position)***	G:	**IDENTIFIED *** (significant point)***
B:	**RADARKONTAKT *** (Position)***	G:	**RADAR CONTACT *** (significant point)***
B:	**BLEIBEN SIE VMC**	G:	**MAINTAIN VMC**

8.3 ctd.

B:	**ACHTEN SIE AUF SICHERHEITSMINDESTHÖHE / HINDERNISFREIHEIT**	G:	**OBSERVE MINIMUM SAFE HEIGHT / OBSTACLE CLEARANCE**
B:	**EMPFEHLE ***LINKS- / RECHTSKURVE*** STEUERKURS** (drei Ziffern)	G:	**SUGGEST ***LEFT / RIGHT TURN*** HEADING** (three figures)
B:	**NAVIGATORISCHE UNTERSTÜTZUNG BEENDET ÜBERNEHMEN SIE EIGENNAVIGATION POSITION** (Position oder navigatorische Hinweise)	G:	**NAVIGATIONAL ASSISTANCE TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION POSITION** (significant point or navigational information)

8.4 Anweisung zum Schalten des Transponders
To instruct setting of transponder

B:	**RESET SQUAWK** *(Mode)* (Code)	G:	**RESET SQUAWK** *(mode)* (code)
L:	**RESETTING** (Code)	A:	**RESETTING** (code)
B:	**BESTÄTIGEN SIE SQUAWK**	G:	**CONFIRM SQUAWK**
L:	**SQUAWK** (Code)	A:	**SQUAWKING** (code)
B:	**SQUAWK** (nach Bedarf gefolgt von) - **IDENT** - **CHARLIE** - **STANDBY**	G:	**SQUAWK** (followed as necessary by) - **IDENT** - **CHARLIE** - **STANDBY**
B:	**STOP SQUAWK**	G:	**STOP SQUAWK**

8.5 Übungsanflug
Practise Approach

L:	**ERBITTE** (Art des IFR Anfluges) **ÜBUNGSANFLUG**	A:	**REQUEST** (type of IFR approach) **PRACTISE APPROACH**
B:	**ÜBUNGS-** (Art des IFR Anfluges) **ANFLUG GENEHMIGT/ *NICHT GENEHMIGT***	G:	**PRACTISE** (type of IFR approach) **APPROACH APPROVED /*NOT APPROVED***

Anmerkung: Der Begriff „Simulated Approach“ darf nicht verwendet werden.

Note: The term „Simulated Approach “shall not be used.

9. AUFHEBEN UND SCHLIESSEN DES FLUGPLANS CANCELLING AND CLOSING OF FLIGHT PLAN

9.1 Aufheben
Cancelling

L: **ICH HEBE MEINEN FLUGPLAN AUF**
B: **FLUGPLAN AUFGEHOBEN UM** (Zeit)

A: **CANCELLING MY FLIGHT PLAN**
G: **FLIGHT PLAN CANCELLED AT** (time)

Anmerkung: Der Flugplan ist aufgehoben, Landemeldung nicht erforderlich.
Note: Flight plan is cancelled, report of arrival not necessary.

9.2 Aufheben des IFR-Teils des Flugplans
Cancelling the IFR part of the flight plan

A: **CANCELLING** *MY* **IFR *FLIGHT***
G: **IFR *FLIGHT* CANCELLED AT** (time) ***(instructions)***
G: **UNABLE TO ACCEPT CANCELLATION *DUE TO (reason)***

Anmerkung: Der IFR-Teil des Flugplans ist aufgehoben, der VFR-Teil besteht immer noch. Landemeldung erforderlich.
Note: The IFR part of the flight plan is cancelled, the VFR part is still valid. Report of arrival required.

9.3 Schließen des Flugplans
Closing of flight plan

L: ***LANDEZEIT (Ziffern)* ERBITTE SCHLIESSUNG MEINES FLUGPLANS**
B: **FLUGPLAN GESCHLOSSEN UM** (Ziffern)

A: ***LANDING TIME (figures)* REQUEST TO CLOSE MY FLIGHT PLAN**
G: **FLIGHT PLAN CLOSED AT** (figures)

Anmerkung: Anstelle der Landemeldung kann die Schließung des Flugplans durch die Übermittlung der voraussichtlichen Landezeit erfolgen, sofern das Luftfahrzeug sich bereits in der Platzrunde befindet und die Landung sichergestellt erscheint.
Note: Instead of the report of arrival the flight plan may be closed by transmission of the estimated time of landing, provided the aircraft is already in the traffic circuit and a safe landing may be expected.

10. NOTVERFAHREN
EMERGENCY PROCEDURES

10.1 Funkausfall
Radio failure

B:	**FALLS SIE HÖREN BESTÄTIGEN SIE DURCH WACKELN / EINSCHALTEN DER LANDESCHEINWERFER**	G:	**IF YOU READ ROCK YOUR WINGS / SHOW LANDING LIGHTS**
B:	**FALLS SIE HÖREN DREHEN SIE LINKS / RECHTS STEUERKURS** (drei Ziffern) **FÜR** (Zeitmaximum 2 Minuten) **MINUTE(N) / SEKUNDEN**	G:	**IF YOU READ TURN LEFT / RIGHT HEADING** (three figures) **FOR** (maximum time 2 minutes) **MINUTE(S) / SECONDS**
B:	(Manöver) / **SQUAWK BEOBACHTET** *POSITION (Position)* **WERDE MIT RADARKONTROLLE FORTFAHREN**	G:	(manoeuvre) / **SQUAWK OBSERVED** *POSITION (significant point)* **WILL CONTINUE RADAR CONTROL**
B:	**FALLS FUNKVERBINDUNG UNTERBROCHEN** (Anweisungen)	G:	**IF RADIO CONTACT LOST** (instructions)
B:	**FALLS KEINE SENDUNG EMPFANGEN WURDE FÜR** (Ziffer(n)) **MINUTE(N) / SEKUNDEN** (Anweisungen)	G:	**IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR** (number) **MINUTES / SECONDS** (instructions)
B:	**ANTWORT NICHT EMPFANGEN** (Anweisungen)	G:	**REPLY NOT RECEIVED** (instructions)
B:	**FALLS SIE HÖREN** (Anweisungen)	G:	**IF YOU READ** (instructions)

10.11 Blindsendung
Blind transmission

B:	**BLINDSENDUNG** (Anweisungen / Information)	G:	**TRANSMITTING BLIND** (instructions / information)

10.2 Notsinkflug
Emergency descent

A: **EMERGENCY DESCENT** (intentions / actions)
G: **EMERGENCY DESCENT ALL STATIONS** (unit) **IN THE VICINITY OF / AT** (significant point or location) **EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM** (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.)

10.2 ctd.

Anmerkung: Diese Meldung wird im Falle eines Notsinkflugs auf Kontroll- und ggf. auf Fluginformationsfrequenz / -kanal ausgestrahlt.

Note: In the event of an emergency descent this message will be broadcast on control and if necessary on flight information frequency / channel.

10.3 Verfahren bei Ausfall des Kurskreisels
No gyro procedures

G: **THIS WILL BE A NO GYRO VECTOR FOR** (type of approach) **TO** (runway or other limit) **MAKE ALL TURNS RATE ONE / HALF /** (number) **DEGREES PER SECOND START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND NOW**
G: **TURN LEFT / RIGHT NOW**
G: **STOP TURN NOW**

10.31 Nach Erreichen des Endanflugs
When established on final

G: **MAKE ALL TURNS RATE HALF**

10.4 Transponderschaltung
Transponder setting

10.41 Wenn der Notfallcode gesendet werden soll
To request emergency code

G: **SQUAWK MAYDAY / *CODE SEVEN SEVEN ZERO ZERO***

10.5 Treibstoffschnellablaß
Fuel dumping

B: **AN ALLE** (Bodenfunkstelle) **VORSICHT TREIBSTOFF-SCHNELLABLASS WIRD DURCHGEFÜHRT VON** (Lfz.-Muster) **ÜBER** (Position) **MIT KURS** (Richtung) **VON** (Flughöhe) **DER LUFTRAUM BIS 5 MEILEN UM DAS GEBIET DES TREIBSTOFFSCHNELL-ABLASSES IST ZU MEIDEN**

G: **ALL STATIONS** (unit) **USE CAUTION FUEL DUMPING IN PROGRESS BY** (type of aircraft) **AT** (significant point) **ON COURSE** (direction) **FROM** (level) **AVOID FLIGHT WITHIN 5 MILES OF FUEL DUMPING AREA**

B: **AN ALLE** (Bodenfunkstelle) **TREIBSTOFFSCHNELLAB-LASS WURDE DURCHGE-FÜHRT ÜBER** (Position) **VON** (Flughöhe) **DIESES GEBIET IST BIS** (Zeit) **ZU MEIDEN**

G: **ALL STATIONS** (unit) **FUEL DUMPING HAD BEEN IN PROGRESS AT** (significant point) **FROM** (level) **AVOID THIS AREA UNTIL** (time)

10.6 Unterstützung von VFR-Flügen in navigatorischen Schwierigkeiten
Assistance for VFR flights encountering navigational difficulties

L:	**HABE ORIENTIERUNGSVERLUST ERBITTE UNTERSTÜTZUNG**	A:	**LOSS OF POSITION REQUEST ASSISTANCE**
B:	**ERBITTE VERBLEIBENDE FLUGZEIT**	G:	**REQUEST REMAINING FLIGHT TIME**
B:	**KÖNNEN SIE NACH SICHT WEITERFLIEGEN**	G:	**ARE YOU ABLE TO CONTINUE VISUALLY**
B:	**SIE KÖNNEN AUF** *FLUGHÖHE* (Ziffern) **FUSS / FLUGFLÄCHE** (Ziffern) **SINKEN**	G:	**YOU MAY DESCEND** *ALTITUDE* (figures) **FEET / FLIGHT LEVEL** (figures)
B:	**SIE SOLLTEN** (Ziffern) **GRAD NACH LINKS / RECHTS DREHEN**	G:	**YOU SHOULD TURN** (figures) **DEGREES TO THE LEFT / RIGHT**

10.7 Ausfall von Radar
Radar equipment degradation

B:	**SEKUNDÄRRADAR AUSGEFALLEN** (weitere Information wie benötigt)	G:	**SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)
B:	**PRIMÄRRADAR AUSGEFALLEN** (weitere Information wie benötigt)	G:	**PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE** (appropriate information as necessary)

10.8 Sprechgruppen für Warnanzeigen
Alerting phraseologies

10.81 Warnanzeige für Unterschreitung der Mindestflughöhe
Low altitude warning

G: **LOW ALTITUDE WARNING CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY QNH** (number) *MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)*

10.82 Warnanzeige für Bodenannäherung
Terrain alert

G: **TERRAIN ALERT** (suggested pilot action, if possible)

10.83 Warnanzeige für Luftfahrzeugannäherung
Collision alert

G: **COLLISION ALERT** (appropriate information or instructions, as necessary)

Diese Bekanntmachung tritt am 24.11.2005 in Kraft. Gleichzeitig wird die „Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren“ vom 14.04.2005 (NfL - I 81 / 05) zurückgezogen.

NfL I-81/05 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 26.10.2005

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
TWR/FP

i. V. G e b a u e r i. V. S c h a l l e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 259/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Jena-Schöngleina

Der

Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina GmbH,

wird die unbefristete

Genehmigung zum Anlegen und Betrieb eines Verkehrslandeplatzes

gemäß § 6 LuftVG zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Verkehrslandeplatzes ergeben sich aus den beiliegenden Platzdarstellungskarten vom 23.06.2005 und 27.06.2005 (Anlage 1: Platzdarstellungskarte M 1 : 2500, Anlage 2: Platzdarstellungskarte M 1 : 7500), die Bestandteil dieser Genehmigung sind.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina
2. Lage: 4,5 NM östlich vom Zentrum der Stadt Jena
3. Bezugspunkt:

a) geographische Lage: 50° 54' 56'' N (nach WGS 84)
11° 42' 51'' E

b) Höhe über NN: 374 m NN (1.228 ft)

4. Größe des Geländes: siehe Platzdarstellungskarte vom 23.06.2005

5. Betriebsflächen:

5.1. Hauptstart- und -landebahn :

a) Richtung: 02/20 (rw 021/201)
b) Länge: 1170 m
c) Breite : 23 m
d) Belag: Asphalt

5.2. Nebenstart- und -landebahn

a) Richtung: 08/26
b) Länge: 620 m
c) Breite : 30 m
d) Belag: Gras

5.3. Segelflugbetriebsfläche

a) Richtung: 02/20
b) Länge: ca. 1100 m
c) Belag: Gras

6. Rollwege und Abstellflächen gemäß Platzdarstellungskarte

Soweit Rollwege und Abstellflächen entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss des Thüringer Landesverwaltungsamtes vom 07.02.2000 weiter ausgebaut werden, dürfen diese erst nach Abnahme durch das Thüringer Landesverwaltungsamt, Referat Straßen- und Luftverkehr in Betrieb genommen werden. In diesem Falle ist eine geänderte Platzdarstellungskarte einzureichen, die nach Bestätigung zum Bestandteil dieser Genehmigung erklärt wird.

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Flugzeuge bis 9500 kg MPW höchstzulässiger Startmasse
2. Drehflügler (ohne Gewichtsbeschränkung)
3. Motorsegler
4. Segelflugzeuge (Flugzeug- und Windenstart)
5. Luftsportgeräte
6. Sprungfallschirme
7. Freiballone
8. Luftschiffe

III. Betriebszeiten

Der Verkehrslandeplatz ist von 6.00 bis 22.00 geöffnet (alle Zeitangaben sind Local-Zeit).
Der Verkehrslandeplatz darf von 6.00 Uhr bis 9.00 Uhr und von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr nur vom Rettungshubschrauber und auf Anforderung (on request) für Streckenflüge (An- oder Abflüge) anderer Teilnehmer am Luftverkehr genutzt werden.
In der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr darf nur Flugbetrieb für Ambulanzflüge und Organtransporte gemäß einer PPR-Regelung, jedoch maximal 100 Flugbewegungen pro Jahr, und die Rettungshubschrauber durchgeführt werden.
Unter Einbeziehung der Flugbewegungen der Rettungshubschrauber in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr wird eine maximale Anzahl von 300 Flugbewegungen pro Jahr, aber maximal 4 Flugbewegungen pro Nacht festgelegt.
Es besteht Betriebspflicht, soweit sie nicht durch vorstehende Regelung aufgehoben bzw. eingeschränkt ist.
Die Anwendung der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung wird angeordnet.

Vorstehende Regelungen betreffen nicht Polizei, Bundesgrenzschutz und Bundeswehr im Einsatz.

IV. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Luftverkehr.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

V. Landeplatz - Bezugscode

Für den Landeplatz wird der Bezugscode 2 B festgelegt.

VI. Bauschutzbereich

Für den Verkehrslandeplatz besteht ein Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG.

VII. Sicherung des Flugplatzgeländes

Von der Verpflichtung nach § 46 Abs. 1 LuftVZO das Flugplatzgelände einzufrieden, wird befreit, wenn das Gelände entsprechend Abschnitt A VIII., Nr. 13, dieser Genehmigung gesichert ist.

NfL I-313/92, I-178/94, I-111/99 und I-119/00 werden hiermit aufgehoben.

Weimar, 19.10.2005
520.3.31-3721-02-01/05
Thüringer Landesverwaltungsamt

i . A . F e i l c k e

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 260/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 27.3.1999 (BGBl. I 580) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1. Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit der Luftaufsicht Jena-Schöngleina (Jena-Info) aufzunehmen.
1.2. Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.
1.3. Platzrunden sind entsprechend der veröffentlichten Sichtanflugkarte zu fliegen.
1.4. Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.
1.5. Die Graslandebahn 08/26 ist nur für eingewiesene Luftfahrzeugführer in Abstimmung mit dem diensthabenden Flugleiter zu benutzen. Dabei haben motorgetriebene Luftfahrzeuge die südliche, Segelflugzeuge und Gleitsegel die nördliche Platzrunde zu benutzen. Windenstarts sind dabei nicht zulässig.
1.6. Der Rollweg "C" darf nur von Motorflugzeugen < 2000 kg max. Abflugmasse (aber nicht Motorsegler), sowie UL benutzt werden.
1.7 Die Zufahrtstrasse darf von Luftfahrzeugen auf dem Weg von und zur Segelflughalle des Fliegerklubs nur überquert werden, wenn diese beidseitig für Kfz- und Fußgängerverkehr gesperrt ist.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Die Platzrunde ist südöstlich des Flugplatzes in 2100 ft MSL zu fliegen (siehe Sichtanflugkarte). **Die vorgeschriebene Platzrundenführung ist dabei einzuhalten.**
2.2 Das Überfliegen der Ortschaften Mennewitz, Schlöben und Trockhausen südlich und Bürgel / Talbürgel nordöstlich des Flugplatzes ist möglichst zu vermeiden.
2.3 Luftfahrzeugen mit einer MTOW >2000 kg wird ein Direktanflug/Direktabflug der Piste 02/20 zur Lärmreduzierung empfohlen; für Luftfahrzeuge mit einer MTOW >5700 kg ist ein Direktanflug/Direktabflug der Piste 02/20 vorgeschrieben.
2.4 Schleppflugzeuge mit Schleppseil sowie Spornradflugzeuge können in Abstimmung mit dem diensthabenden Flugleiter die Segelflug-Betriebsfläche benutzen. Gleiches gilt bei starkem Seitenwind für sonstige Luftfahrzeuge.

3. Hubschrauberbetrieb

3.1 Hubschrauber haben für Starts und Landungen die Start- und Landebahn für Flugzeuge zu benutzen. Abweichungen von den An- und Abflugstrecken sind mit dem diensthabenden Flugleiter zu koordinieren und bedürfen dessen Zustimmung.

4. Segelflugbetrieb

4.1. Bei Start- und Landerichtung 02/20 ist eine nordwestliche Platzrunde zu fliegen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des diensthabenden Flugleiters.
4.2 Segelflugzeuge dürfen nur starten, wenn sich kein motorgetriebenes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug befindet.
4.3. Flugzeugschleppstarts können nur mit Genehmigung des diensthabenden Flugleiters auf der Segelflugfläche durchgeführt werden. Ausnahmen bedürfen dessen ausdrücklicher Zustimmung.
4.4 Der Startaufbau auf der Segelflugfläche ist gemäß SBO (Segelflugbetriebsordnung) vorzunehmen.

5. UL-Flugbetrieb

5.1 Die Platzrunde ist südöstlich des Flugplatzes in 1800 ft MSL zu fliegen (siehe Sichtanflugkarte). **Die Platzrundenführung ist dabei unbedingt einzuhalten.** Für Starts und Landungen sind, wenn nicht anders festgelegt, die Start- und Landebahn für Flugzeuge zu benutzen. Die Benutzung der Motorflugplatzrunde (2100 ft MSL) ist ebenfalls zulässig.
5.2. Das Überfliegen der Ortschaften Mennewitz, Schlöben und Trockhausen südlich und Bürgel / Talbürgel nordöstlich des Flugplatzes ist möglichst zu vermeiden.
5.3. Beim Anflug des Flugplatzes ist aus östlicher Richtung in die Platzrunde einzufliegen und beim Kreuzen der Motorflugplatzrunde die Höhe von 1800 ft MSL korrekt einzuhalten. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des diensthabenden Flugleiters.

6. Betrieb von sonstigen Luftsportgeräten (Hängegleiter, Gleitsegel)

6.1. Bei Start- und Landerichtung 02/20 ist eine nordwestliche Platzrunde zu fliegen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des diensthabenden Flugleiters.

7. Fallschirmsprungbetrieb

7.1. Fallschirmsprungbetrieb ist nur mit Zustimmung des diensthabenden Flugleiters zulässig.
7.2. Der Betrieb von Luftfahrzeugen am Boden und das Anlassen von Triebwerken ist während des Fallschirmsprungvorganges zulässig, wenn ausschließlich Flächenfallschirme zum Einsatz kommen und sich die Luftfahrzeuge außerhalb des Umkreises von 100 m der voraussichtlichen Landezone befinden.
7.3 Steigflüge auf Absetzhöhe sind außerhalb der Platzrunde und frei von Ortschaften durchzuführen.
7.4 Vor dem Absetzen der Fallschirmspringer hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer des Absetzflugzeuges sich davon zu überzeugen, dass kein anderes Luftfahrzeug im durch die Fallschirmspringer zu benutzenden Luftraum zu erwarten ist und den diensthabenden Flugleiter über den unmittelbar bevorstehenden Absetzvorgang zu informieren.

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

8. Einschränkungen des Flugbetriebes aus Lärmschutzgründen

8.1 Der Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina fällt unter die Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 5.1.1999 (BGBl I 35).
8.2 Motorgetriebene Luftfahrzeuge (gilt nicht für Drehflügler) starten aus Lärmschutzgründen grundsätzlich am Bahnbeginn (Schwelle 02 oder 20)

9. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

10. Schlußbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

NfL I-109/00 wird hiermit aufgehoben.

Weimar, 19.10.2005
Thüringer Landesverwaltungsamt

i . A . S c h w e r t n e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 261/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Berichtigung der Genehmigung für den Hubschraubersonderlandeplatz Krankenhaus Gardelegen

NfL I-84/04 wird wie folgt berichtigt:

I. Beschreibung des Geländes:

3. Bezugspunkt:

a) geographische Lage: 52° 31,38' N
11° 22,82' E (WGS84)

NfL I-84/04 wird hiermit geändert.

Halle, 26.10.2005
Az. 307.5.6.30312/2-04/03-03
Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt

i . A . B ö t t g e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 262/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Allstedt

Das Landesverwaltungsamt hat die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Allstedt vom 01.10.1998 (NfL I-336/98) am 24.11.04 wie folgt geändert:

Flugplatzhalter:

Liegenschafts- u. Immobilienmanagement Sachsen-Anhalt
-LIMSA- NL Halle
Willi-Brundert-Str. 14
06132 Halle (Saale)

Diese Änderung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Damit entfällt die NfL I-11/02 und die NfL I-336/98 wird hiermit geändert.

NfL I-11/02 wird hiermit aufgehoben.
NfL I-336/98 wird hiermit geändert.

Halle, 24.10.05
307.5.5.30311/18-06/61
Sachsen-Anhalt
Landesverwaltungsamt

i . A . S t a n e k

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 263/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Aufhebung des Betriebes des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Wahlscheid/Schloß Auel

Die am 02.02.1968 erteilte luftrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG für die Errichtung und den Betrieb eines Sonderlandeplatzes für Hubschrauber am Schloss Auel in Lohmar-Wahlscheid habe ich gem. § 53 Abs. 1 LuftVZO i.V. m. § 48 LuftVZO mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Der Hubschraubersonderlandeplatz wird nicht mehr betrieben.

NfL I-87/68, NfL I-80/92 und I-311/70 werden hiermit aufgehoben.

Düsseldorf, 25.10.2005
59.1-11.57
Bezirksregierung Düsseldorf

i . A . R o t t e r

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 264/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Aufbau, Dienste und Verfahren des Air Traffic Flow and Capacity Managements (ATFCM)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-264/05

Aufbau, Dienste und Verfahren des Air Traffic Flow and Capacity Managements (ATFCM)

1. Einführung

Im Zuge der Realisierung des ICAO-Konzeptes zur Einrichtung einer zentralisierten europäischen Verkehrsflussregelung CTMO (Central Air Traffic Flow Management Organization) beauftragten die Verkehrsminister der European Civil Aviation Conference (ECAC) 1988 die Agentur EUROCONTROL, die Zentrale Verkehrsflussregelungsstelle (Central Flow Management Unit, CFMU,) für die ECAC-Staaten zu errichten und in Betrieb zu nehmen. Diese Stelle hat die Aufgabe, Überlastsituationen bei der Flugverkehrskontrolle im europäischen Rahmen zu verhindern und die vorhandene Kapazität der Flugsicherung durch geeignete Maßnahmen zur Steuerung von Verkehrsströmen optimal auszunutzen.

2. Aufbau, Organisation und Zuständigkeiten der CFMU in der Verkehrsflussregelung

2.1. Aufbau

Die CFMU besteht aus den Bereichen Flow Management Division (FMD), der Flight Data Operations Division (FDOD), Development Division (DEVD), Engineering Division (ENGD) sowie dem User Relations Bureau (URB) und dem Management Support Bureau (MSB). Der Bereich FDOD übernimmt dabei insbesondere den Betrieb des Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) sowie die Versorgung der CFMU mit den erforderlichen ENV-Daten (Environment Data). FMD ist verantwortlich für die Durchführung einer europäischen Verkehrsflussregelung und nutzt hierfür das ETFMS (ETFMS „Enhanced Tactical Flow Management System“).

2.2 Organisation

Die CFMU ist u.a. verantwortlich für die Planung, Koordination und Durchführung der strategischen (mehr als sechs Tage vor dem Ereignistag), prä-taktischen (D-6 bis D-1 vor dem Ereignistag) und taktischen Verkehrsflussregelung (am Ereignistag) im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland. Hierfür werden durch die CFMU Verfahren veröffentlicht, die international vereinbart sind und die Grundlage für die Verkehrsflussregelung in Deutschland darstellen. Die Verfahren werden im CFMU-Handbuch (CFMU Handbook) veröffentlicht. Sie sind grundsätzlich bei der Durchführung der Verkehrsflussregelung anzuwenden. Der Vertrieb des CFMU-Handbuchs liegt bei EUROCONTROL. Das Dokument steht auch im Internet unter der Adresse www.cfmu.eurocontrol.int bei den User Documents zur Verfügung

2.3. Zuständigkeiten

Die CFMU ist grundsätzlich zuständig für das rechtzeitige Erkennen von Problemen bei der Verkehrsabwicklung und trifft in Abstimmung mit den FMP geeignete Maßnahmen, um einen sicheren, geordneten und reibungslosen Verkehrsfluss zu erzielen. Hierbei soll insbesondere folgendes sichergestellt werden:

– die Berücksichtigung der festgelegten Sektorkapazitäten
– die gleichrangige Behandlung von IFR-Flügen,
– die Minimierung der negativen Auswirkungen von Maßnahmen der Verkehrsflussregelung auf die Luftraumnutzer.

3. Aufbau, Organisation und Zuständigkeiten für die Verkehrsflussregelung in der Bundesrepublik Deutschland

3.1 Aufbau

Neben der CFMU in Brüssel sind in den Flugsicherungszentralen der DFS Flow Management Positionen (FMP) eingerichtet, mit denen Maßnahmen der Verkehrsflussregelung abgestimmt werden. In der Bundesrepublik Deutschland werden sechs FMP an den DFS-Niederlassungen Langen (dort je eine für die FMA Langen und die FMA Düsseldorf), Karlsruhe, Bremen, Berlin, und München betrieben. Die FMP Düsseldorf und Frankfurt werden an der Niederlassung Langen betrieben. In der Hannover UIR ist die FMP im UAC MAASTRICHT/ EUROCONTROL zuständig.

3.2 Organisation

Es ist sichergestellt, dass die Planung und Durchführung der Verkehrsflussregelung der CFMU in der Bundesrepublik Deutschland für alle Phasen der Verkehrsflussregelung mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH abgestimmt wird. Maßnahmen der strategischen Verkehrsflussregelung werden mit der DFS-Unternehmenszentrale und den Niederlassungen der DFS, Maßnahmen der prä-taktischen und taktischen Verkehrsflussregelung durch die Flow Management Positionen der DFS mit der CFMU koordiniert. Einzelheiten der Planung, Koordination und Durchführung der Maßnahmen der Verkehrsflussregelung der CFMU in den verschiedenen zeitlichen Phasen sowie die Zusammenarbeit mit den FMP sind im CFMU-Handbuch geregelt.

3.3 Zuständigkeiten

Die Verkehrsflussregelung ist ein Teilbereich der Flugsicherungsbetriebsdienste. In enger Absprache mit den FMP entscheidet die CFMU, ob das zu erwartende Verkehrsaufkommen akzeptiert werden kann. Erforderlichenfalls legt die CFMU in Abstimmung mit der zuständigen FMP die notwendigen Verkehrsflussregelungs-maßnahmen fest.

4. Aufgaben, Maßnahmen und Verfahren der Verkehrsflussregelung

4.1 Aufgaben

Ziel der Verkehrsflussregelung ist, durch das rechtzeitige Erkennen von Problemen bei der Verkehrsabwicklung und dem Treffen von geeigneten Maßnahmen einen sicheren, geordneten und reibungslosen Verkehrsfluss zu erreichen. Es soll sichergestellt werden, dass die Kapazität der Flugverkehrskontrolle so weit wie möglich ausgeschöpft wird und das Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten vereinbar ist, die die entsprechende Flugsicherungsorganisation angegeben hat.

4.2. Maßnahmen

Zu den Maßnahmen der Verkehrsflussregelung gehören u.a. das Slot-Zuweisungsverfahren und das Anbieten von Empfehlungen für Umleitungs-Streckenführungen. Einzelheiten des Slot-Zuweisungsverfahrens sind in Ziffer 5, Hinweise auf die Möglichkeit der Flugdurchführung über Entlastungsstrecken und die Abgabe von Alternativflugplänen in Ziffer 6 des ATFCM Users Manual enthalten.

Dabei können durch die CFMU folgende Maßnahmen einzeln oder in Kombination zur Anwendung kommen:

a) rechtzeitige Zuweisung von Slots für Abflüge zu bestimmten Zielgebieten oder für Abflüge zu bestimmten Flugplätzen, um durch eine zeitliche Verlagerung von Flügen eine Überlast zu verhindern,
b) Vorschläge von Entlastungs- oder Umleitungsstrecken,
c) Zuweisung von Slots für die selektive Anflugsteuerung,
d) Aussetzung (Suspension) von einzelnen Flügen unter bestimmten Voraussetzungen.

5. Meldungsdialog im Rahmen der Verkehrsflussregelung und Aufgaben der Flugberatungsstellen

Der Meldungsdialog kann entweder direkt mit der CFMU oder auf Veranlassung des Luftraumnutzers über das AIS-C geführt werden.

Die Aufgabe eines Flugplans kann vom Aufgeber direkt bei IFPS oder über eine Flugberatungsstelle der DFS erfolgen. Dauerflugpläne (RPL) sind ausschließlich bei IFPS aufzugeben. Dabei sind die Ausführungen der ”Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen” zu beachten.

Das AIS-C informiert auf Wunsch den Flugplanaufgeber bei der Entgegennahme des Flugplans darüber, ob der beabsichtigte Flug Verkehrsflussregelungsmaßnahmen unterliegt. Der Flugplanaufgeber hat grundsätzlich sein Abflug-Zeitfenster (Slot) beim AIS-C unter folgender Telefonnummer einzuholen:

AIS-C	069/78072 500

Änderungen zu diesem Slot sind ebenfalls beim AIS-C oder bei der für den Abflughafen zuständigen FMP unter folgenden Telefonnummern zu erfragen:

FMP Berlin	030-69512565
FMP Bremen	0421-5372141
FMP München	089-9780334
FMP Frankfurt	06103-7076280
FMP Düsseldorf	06103-7076660

Luftraumnutzer mit AFTN- und/oder SITA-Anschluss, einem CFMU-Terminal und der Remote Client Application (RCA) oder mit Internet-Zugang mit der CFMU Internet Application (CIA) können die ANM und AIM direkt bei der CFMU in Brüssel abrufen. Die Luftraumnutzer können sich über die gültigen Maßnahmen der Verkehrsflussregelung auch beim AIS-C oder im Internet unter der Adresse www.cfmu.eurocontrol.int (Public Applications) informieren.
Über das AIS-C können überdies Meldungen zur Verkehrsflussregelung empfangen und abgesetzt werden.

6. Allgemeine Verfahren der Verkehrsflussregelung

Ein Abflug-Slot wird, basierend auf einem gültigen Flugplan, von dem ETFMS-System errechnet und den Nutzern zugewiesen. Das Slot-Zuweisungsverfahren basiert auf den Flugplandaten sowie den jeweils festgelegten Regulierungswerten.
Informationen über Maßnahmen der Verkehrsflussregelung in Europa werden durch die CFMU in Brüssel regelmäßig verbreitet, und zwar in folgender Form:

– aktuelle Meldungen über bestehende Beschränkungen mittels ANM (ATFCM Notification Message),
– zusätzlich zu beachtende Verfahren im Rahmen der Verkehrsflussregelung mittels AIM (Air Traffic Flow Management Information Message).

ANM und AIM geben dem Nutzer Auskunft über zu erwartende Regelungsmaßnahmen, d.h. ob/wann/wo ein Slot-Zuweisungsverfahren angewendet wird. Um die Ziele des Slot-Zuweisungsverfahrens zu erreichen, ist die Beachtung der in dieser Bekanntmachung aufgeführten sowie ggf. mittels ANM/AIM zusätzlich verbreiteten Verfahrensvorschriften erforderlich.

Falls kein Dauerflugplan vorliegt, ist für Flüge, die Verkehrsflussregelungsmaßnahmen unterliegen, eine frühzeitige Flugplanabgabe - spätestens jedoch 3 Stunden vor der Voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) - erforderlich.
Sollte die Abgabe eines Flugplans für einen Flug in Gebiete mit Verkehrsfluss-beschränkungen weniger als 3 Stunden vor der EOBT erfolgen, muss wegen der bei der CFMU bereits stattgefundenen Slotberechnung für die zeitgerecht abgegebenen Flugpläne, mit der Zuweisung eines nicht mehr zeitnah an der EOBT ausgerichteten Abflugslots gerechnet werden.
Das Slot-Zuweisungsverfahren gilt für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und für Flüge mit geplantem Flugregelwechsel, sofern der IFR-Streckenteil einer Verkehrsflussregelungsmaßnahme unterliegt.

Die Zuweisung eines Abflug-Slots bzw. eine Änderung eines Slots sowie die mögliche Aussetzung eines Fluges erfolgt in einem standardisierten Meldungsformat. Die Meldungsformate sowie deren betriebliche Anwendung sind dem CFMU- Handbuch Teil „ATFCM USERS MANUAL“ zu entnehmen und sind in der Kommunikation mit der CFMU verbindlich anzuwenden.
Für alle dem Slot-Zuweisungsverfahren unterliegenden Flüge wird frühestens 2 Stunden vor der Voraussichtlichen Abblockzeit ein Abflug-Slot in Form einer kalkulierten Startzeit (CTOT, Calculated Take-Off Time) zugewiesen. Grundsätzlich ist der Abflug-Slot beim AIS-C einzuholen; im Falle der Direktkommunikation mit der CFMU wird dieses unmittelbar durch die CFMU an den Luftraumnutzer übermittelt.
Um die bestmögliche Nutzung der vorhandenen Kapazitäten zu erreichen, sind die Luftraumnutzer gehalten, für Flüge, die dem Slot-Zuweisungsverfahren unterliegen, insbesondere Streichungen von Flugplänen umgehend der CFMU mitzuteilen.

Die Flugverkehrskontrolle ist dafür zuständig, die Einhaltung der von der FMD vergebenen Abflugslots (CTOTs) zu überwachen. Nach den Bestimmungen der Regional Supplementary Procedures, Europe (ICAO Doc 7030) und des CFMU-Handbuch (ICAO EUR Doc 003) kann Flügen, die ihren Slot nicht einhalten, die Anlass- bzw. die Startfreigabe verweigert werden. Die Flugverkehrskontrolle hat jedoch alle Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass abfliegende Flüge ihren Slot einhalten können.
Um die Einhaltung der kalkulierten Startzeit (CTOT) zu gewährleisten, haben die Luftfahrzeughalter

a) Maßnahmen zu treffen, die den Erhalt jeglicher von der CFMU für ihre Flüge erteilten kalkulierten Startzeit (CTOT) sicherstellen;
b) sicherzustellen, dass sie ihre Flüge unter Einhaltung der erteilten kalkulierten Startzeit (CTOT) durchführen können,
c) die CFMU in Übereinstimmung mit den CFMU-Verfahren (siehe CFMU-Handbuch) zu benachrichtigen, dass ihr Luftfahrzeug die kalkulierten Startzeit (CTOT) nicht einhalten kann und einen neuen Abflugslot zu beantragen.

6.1 Slotüberwachung

Die Flugverkehrskontrolle ist für die Slotüberwachung auf Startflugplätzen zuständig. Das genaue Verfahren, das dabei einzuhalten ist, hängt von der Organisation der Flugverkehrsdienste am jeweiligen Flugplatz ab. Es bestehen jedoch folgende Anforderungen:

a) die der Flugverkehrskontrolle vorliegende CTOT bzw. vorliegende Slotzeit ist dem Luftfahrzeugführer mindestens einmal, vorzugsweise direkt nach der Anforderung der Anlassfreigabe, mitzuteilen;
b) den für die Überwachung des Abflugslots zuständigen Flugverkehrskontrollstellen sind die nötigen Informationen über gültige Beschränkungen und zugewiesene Slots zur Verfügung zu stellen;

Die Luftfahrzeughalter sind dafür zuständig, die folgenden Bestimmungen zur Kenntnis zu nehmen und einzuhalten:

- Allgemeine, von der DFS und EUROCONTROL veröffentlichte ATFCM-Verfahren einschließlich der Anforderungen hinsichtlich Flugplanaufgabe und Meldungsverkehr;
- strategische ATFCM-Maßnahmen (z.B. Route Availability Document RAD);
- aktuelle ATFCM-Maßnahmen.

Die Niederlassungen der DFS können in folgenden Fällen die Luftfahrzeughalter beim Meldungsverkehr mit der CFMU unterstützen:

- wenn der Pilot mit der Flugplatzkontrolle in Funkkontakt steht und
- die aktuelle CTOT nach maximal 30 Minuten abläuft;

Anmerkung: Die Flugplatzkontrolle kann den Meldungsverkehr für den Luftfahrzeughalter koordinieren oder mit der örtlichen FMP Kontakt aufnehmen.

7. Vorschläge für Entlastungs- oder Umleitungsstrecken

In der jeweils gültigen ANM/AIM können durch die CFMU bereits am Vortag bzw. am Ereignistag Vorschläge für Umleitungs- bzw. Entlastungsstrecken unterbreitet werden. Ferner kann die CFMU auch gezielt an den Luftraumnutzer herantreten, um einen entsprechenden Vorschlag für eine Umleitungs- bzw. Entlastungsstrecke zur Verringerung der Verspätung zu unterbreiten. Den Luftraumnutzern steht zur Analyse von Entlastungsstrecken die AOWIR-(Aircraft Operator What-If-Reroute Function) Funktionalität zur Verfügung. Die im IFPS Users Manual Kapitel 6 beschriebenen Verfahrensweisen sind anzuwenden.

8. Verfahren zur Abgabe von Alternativflugplänen

Die Übermittlung eines Alternativflugplanes bei Annahme einer Umleitungs- bzw. Entlastungsstrecke richtet sich nach den Vorschriften der “Bekanntmachung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen” in der jeweils gültigen Fassung.

9. Selektive Anflugsteuerung

Die selektive Anflugsteuerung findet Anwendung, wenn am Zielflughafen die Witterungsbedingungen und das aktuelle oder erwartete Verkehrsaufkommen die Kapazität der Piste(n) und/oder die Kapazität der Warteräume übersteigen.
Falls das Verkehrsaufkommen die verfügbaren Kapazitäten übersteigt, werden die Luftraumnutzer durch entsprechende Verkehrsflussregelungsmeldungen informiert.
Die selektive Anflugsteuerung wird von der CFMU durchgeführt; ihr unterliegen alle Luftfahrzeuge, deren Startflugplatz im CFMU-Zuständigkeitsbereich liegt. Vor Aufnahme der selektiven Anflugsteuerung erfolgt eine Information der Nutzer durch ein AIM Exceptional Conditions (XCD), in der die Anflugbedingungen (ILS-Betriebsstufe und/oder RVR-Schwellenwerte) mitgeteilt werden. Zudem erfolgt die Versendung einer entsprechenden Verkehrsflussregelungsmeldung ggf. in Form der FLS, Flight Suspension Message.
Die Angabe eines RVR-Schwellenwerts in ANM und der FLS dienen dazu, Luftfahrzeuge zu beschränken, deren betriebliche Begrenzung einen Anflug bei der angegebenen RVR nicht erlaubt. Falls eine ILS-Betriebsstufe (ILS CAT II, III) in dem ANM angegeben wird, gilt diese als jeweilige betriebliche Begrenzung.
Im Feld 18 des Flugplans besteht für den Flugplanaufgeber die Möglichkeit, einen RVR-Wert anzugeben. Diese RVR ist der Wert, mit dem ein Anflug auch bei schlechten Sichtverhältnissen am Zielflugplatz durchgeführt werden kann. Die Angabe des RVR-Wertes erfolgt in diesen Fällen in Metern, 2- bis 4-stellig.
TACT wird diese RVR-Angabe vor der Aussendung einer FLS auswerten und diesen bei der Slot-Zuteilung (SAM, Slot Allocation Message) berücksichtigen. Somit kann die Aufhebung eines Fluges mittels FLS aufgrund von witterungsbedingten Beschränkungen am Zielflugplatz vermieden werden.
Der RVR-Wert kann auch mittels einer Änderungsmeldung (CHG, Change Message) dem Feld 18 eines Flugplans beigefügt werden. Um zu vermeiden, dass bereits in Feld 18 des Flugplans vorhandene Einträge überschrieben werden, sind diese in Feld 22 der CHG zu wiederholen und dann um den Eintrag ”RVR/” zu ergänzen.
Die Luftfahrzeugführer sind gehalten, nur dann zu starten, wenn sie unter den Bedingungen dieser Betriebsstufe bzw. des RVR-Schwellenwertes einen Anflug durchführen können. Es obliegt dem Luftraumnutzer, den erforderlichen Dialog mit der CFMU zu führen.

10. Verfahren der Aussetzung von Flügen

Auf Veranlassung einer Flugsicherungsorganisation oder einer anderen nationalen Behörde kann die CFMU aufgrund besonderer Umstände Flüge aussetzen, z.B. bei der kurzfristigen Schließung einer Piste oder schlechter Sichtbedingungen am Zielflugplatz. Die Aussetzung wird durch eine AIM bekanntgegeben, in welcher der Grund für die Aussetzung des Fluges genannt wird sowie durch eine entsprechende Verkehrsflussregelungsmeldung (Flight Suspension Message, FLS).
Eine weitere Möglichkeit, einen Flug auszusetzen, kann durch das Flight Activation Monitoring (FAM) erfolgen. Auch hier wird der Flug mittels einer FLS ausgesetzt.
Die Aussetzung eines Fluges wird dem betroffenen Luftfahrzeugführer durch die zuständige Flugsicherungsstelle, falls erforderlich, mitgeteilt.

11. Flüge mit Vorrang

Flüge, mit den Vorrangvermerken STS/HEAD, STS/EMER, STS/SAR und STS/ATFMEXEMPTAPPROVED unterliegen nicht den Maßnahmen der Verkehrsflussregelung. Kriterien zur Vorrangbehandlung sind dem CFMU-Handbuch ATFCM Users Manual, Kapitel 9 „ATFM Exemptions“ zu entnehmen. Der Status ”STATE“ oder ”HEAD“ wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) festgelegt und der CFMU bekanntgegeben.
STS/HOSP und STS/HUM alleine führen nicht zur automatischen Befreiung von VFRM (ATFCM-Slots) durch die CFMU, wenn nicht als weiterer Zusatz im Feld 18 des Flugplans der Hinweis „STS/ATFMEXEMPTAPPROVED“ eingetragen ist. Dieser ist ohne gesonderten Antrag vom Flugplanaufgeber ausschließlich dann einzusetzen, wenn die dafür nötigen im CFMU Handbuch beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. Die zuständigen Behörden behalten sich vor, die Berechtigung des Eintrags zu überprüfen und ggfs. eine missbräuchliche Verwendung zu ahnden.

12. Aufgabe von Flugplanverspätungsmeldungen (DLA Message)

Tritt aufgrund von Verkehrsflussregelungsmaßnahmen oder sonstigen Gründen eine Verspätung von mehr als 15 Minuten ein, so ist vom Flugplanaufgeber oder dem Luftfahrtunternehmen eine Verspätungsmeldung (DLA) zu übermitteln.
Die speziellen Verfahren sind dem IFPS Users Manual, Kapitel 4, zu entnehmen.

13. Nachtflugbeschränkungen (Night Curfew)

Für den Fall, dass der Luftraumnutzer aufgrund einer Verkehrsflussregelung in eine Nachtflugbeschränkung eines deutschen Flugplatzes fällt, obliegt es dem Luftraumnutzer, dafür Sorge zu tragen, dass die CFMU hierüber informiert wird. Die CFMU wird in Zusammenarbeit mit dem Luftraumnutzer nach der besten Möglichkeit zur Lösung des Problems suchen.
Hinweis: Eine evtl. benötigte Ausnahmegenehmigung kann nur durch den Luftraumnutzer von den örtlich zuständigen Behörden erlangt werden.

14. Adressierung von Meldungen und Grunddatenversorgung

14.1 Meldungsadressierung durch die CFMU

Die CFMU versendet ihre Meldungen grundsätzlich an folgende Adresse(n):

– die zentrale Adresse eines Luftfahrtunternehmens oder dezentrale Adressen eines Luftfahrtunternehmens bzw. eines Beauftragten des Luftfahrtunternehmens (Handling Agent) vor Ort und/oder beide Adressen oder die zuständige Flugberatungsstelle sowie die nationalen Flugplandatenverarbeitungssysteme.
– Die korrekte Adressierung dieser Meldung hängt maßgeblich vom Luftraumnutzer oder vom Luftfahrtunternehmen ab. Diese entscheiden durch die Art ihrer Angaben in den ENV-Daten, ob und an welche Adresse(n) die entsprechenden Meldungen übermittelt werden sollen. Ist keine spezielle Adresse in den ENV-Daten abgelegt, findet der Meldungsaustausch grundsätzlich über eine Flugberatungsstelle statt.

14.2 Meldungsadressierung an die CFMU

Meldungen der taktischen Verkehrsflussregelung gem. CFMU Handbuch Teil „IFPS Users Manual“, Kapitel 2.3 sind an folgende Adressen zu richten:

AFTN: EBBDZMFP und LFPYZMFP
SITA: BRUEP7X und PAREP7X
oder im direkten Meldungsaustausch mittels RCA oder CIA durchzuführen

14.3 ENV-Daten
Die für die jeweiligen betrieblichen Zwecke notwendigen SITA- bzw. AFTN-Adressen sind der CFMU, Abteilung FDOD, bekanntzugeben. Die Bekanntgabe der Adressen an die CFMU sowie deren Pflege liegt in der Verantwortung der Luftfahrtunternehmen bzw. des Luftraumnutzers. Weitere Einzelheiten zur Meldungsadressierung und zur ENV-Datenversorgung sind dem CFMU-Handbuch bzw. den entsprechenden Ergänzungsbänden (sog. SUPs) zu entnehmen.

14.4 Meldungsformate
Die Meldungsformate und die Meldungsinhalte für die Zuweisung und Änderung von Abflug-Slots sowie den Austausch von Meldungen mit der CFMU sind dem CFMU-Handbuch Teil „ATFCM USERS MANUAL“ zu entnehmen.

15. Ausfallverfahren
Bei einem Ausfall des CFMU/ETFMS werden die anzuwendenden Verfahren durch die CFMU über AFTN/SITA als ANM mitgeteilt; ferner informiert im Bedarfsfall die zuständige Flugsicherungsstelle den Luftraumnutzer hierüber.

16. Inkrafttreten
Diese Bekanntmachung tritt am 24.11.2005 in Kraft. Gleichzeitig wird die “Neufassung der Bekanntmachung über Aufbau, Dienste und Verfahren der Zentralen Verkehrsflussregelungsstelle (CFMU – Central Flow Management Unit)” vom 01.09.2005 (NfL I–208/05) zurückgezogen.

NfL I-208/05 wird hiermit aufgehoben.

Langen, 24.11.2005
CC/FLD

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i. V. A n g e n e n d t i. A. K l e i n

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 265/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Änderung der Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses für den Verkehrsflughafen Dortmund

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I, S. 550) in der zur Zeit gültigen Fassung i.V.m. Buchstabe A Ziffer IV. 13 des Planfeststellungsbeschlusses vom 24. Januar 2000 wird die Ziffer II. Nr. 7a) der der Flughafen Dortmund mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilten Betriebsgenehmigung i.d.F. der Änderung vom 29. Januar 2003 um folgenden Absatz ergänzt:

Sofern die Zahl von 20 Verspätungen in einem Monat überschritten werden sollte, dürfen weitere Spätlandungen in dem betreffenden Monat nur noch mit Zustimmung der Luftaufsicht zugelassen werden.

Diese kann insbesondere bei Vorhersehbarkeit und/oder mehrfacher Wiederholung einer Verspätung auf einer Flugverbindung ihre Zustimmung zur PPR-Ausübung versagen.

Anträge sind durch den Platzhalter bei der örtlichen Luftaufsicht zu stellen.

Die Ziffer II. Nr. 7a) erhält somit folgende neue Fassung:

7a) Flugzeuge im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled flights), deren planmäßige Landung gemäß Flugplan bis 22.00 Uhr Ortszeit am Flughafen Dortmund vorgesehen ist, dürfen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) noch bis 23.00 Uhr (Ortszeit) landen. Es dürfen nur Flugzeuge für eine verspätete Landung zugelassen werden, die aufgrund ihrer besonderen lärmarmen Bauweise in der Bonusliste (für Landungen) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bzw. in neueren Regelungen, die die Bonusliste ablösen, enthalten sind.

Die Genehmigung des Platzhalters (PPR) darf nur erteilt werden, wenn sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt.

Sofern die Zahl von 20 Verspätungen in einem Monat überschritten werden sollte, dürfen weitere Spätlandungen in dem betreffenden Monat nur noch mit Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht zugelassen werden.

Diese kann insbesondere bei Vorhersehbarkeit und/oder mehrfacher Wiederholung einer Verspätung auf einer Flugverbindung ihre Zustimmung zur PPR-Ausübung versagen.

Anträge sind durch den Platzhalter bei der örtlichen Luftaufsicht zu stellen.

NfL I-288/00 wird hiermit geändert.

Münster, 28. September 2005
59.1.12/A27
Bezirksregierung Münster
-Luftfahrtbehörde-

i . A . P l ä t z e r

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 266/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 4. VO zur Änderung der 221. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-266/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierten Verordnung zur Änderung der Zweihunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 15 677, am 28. Oktober 2005 verkündete Verordnung vom 13. Oktober 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 28. Oktober 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Vierte Verordnung zur Änderung der Zweihunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)

Vom 13. Oktober 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland) vom 4. April 2005 (BAnz. S. 5921, NfL I-98/05), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. August 2005 (BAnz. S. 13 202, NfL I- /05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) In der ATS-Strecke R 15 Spalte 4 wird zwischen den Meldepunkten Nörvenich VORTAC (NOR) und ABAMI jeweils die Angabe „FL 110“ durch die Angabe „FL 240“ ersetzt.

   b) Die ATS-Strecke W 718 wird wie folgt geändert:

      aa) In Spalte 1 wird vor dem Meldepunkt GOLTU der Meldepunkt „Δ GEBNO N 49 10 00 O 009 55 56“ eingefügt und in Spalte 3 wird die Angabe „42,9“ durch die Angabe „12,1“ von Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) nach GEBNO und die Angabe „30,8“ von GEBNO nach GOLTU ersetzt.

bb) In Spalte 4 wird zwischen den Meldepunkten Nördlingen NDB (NDG) und Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) die Angabe „FL 240 / 5000ft MSL“ durch die Angabe „FL 240 / 5500ft MSL“ ersetzt.

cc) In Spalte 6 wird die folgende Anmerkung angefügt:

„5. Zwischen NDG und DKB nur für Flüge nach EDTY, ETHN, ETEU, ETIK und Flüge mit Y-Flugplan.“

c) Die ATS-Strecken G 5 und G 103 werden wie folgt gefasst:

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Missweisender-Kurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	Reiseflughöhen in Flugrichtung ungerade	Reiseflughöhen in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
G 5						1. Bezirkskontrollstellen: Bremen ACC, Langen ACC 2. Während der Betriebszeiten von ED-R 31 und ED-R 32 beträgt die IFR-Mindestreiseflughöhe zwischen HAM und DLE FL160. 3. Zwischen FUL und WUR sind Flüge in FL 80 oder darunter über MAMBU (R 171 - 35,9 DME FUL, R 331 - 19,4 NM WUR, 500000 N 094215 O) durchzuführen. 4. Flüge in FL 150 oder darunter und Flüge zu Zielen westlich N850 innerhalb EDWW sind über LAU-Z190-WRB-N850 durchzuführen. 5. Ab DKB ist der Übergang zur (U)L603 nur für Luftfahrzeuge möglich, die über W718 anfliegen. 6. Zwischen DKB und HAB in nördliche Richtung nur für Abflüge von EDTY verfügbar.
Δ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18						
Δ AGATI N 52 54 42 O 010 01 44	188 / OO8	46,9	FL 240 / 5000 ft MSL (FL 160)	↓	↑	
Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01		40,1				
Δ NORTA N 51 52 07 O 009 48 35		23				
Δ WERRA N 51 28 12 O 009 44 03	187 / OO7	25	FL 240 / 5000 ft MSL			
Δ Lichtenau NDB (LAU) N 51 12 15 O 009 41 27		15				
Δ KEMAD N 51 07 25 O 009 40 30		4,9				
Δ MASEK N 50 43 45 O 009 35 54		23,9				
Δ Fulda DVOR/DME (FUL) N 50 35 33 O 009 34 20		8,3				
Δ Hammelburg NDB (HAB) N 50 05 35 O 009 46 53	165 / 345	31	FL 240 / 5000 ft MSL (FL 90)			
Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49		23		↓	↑ 6.	
Δ TAKUT N 49 22 34 O 010 07 15	162 / 342	21,6	FL 240 / 5000 ft MSL			
Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) N 49 08 34 O 010 14 18		14,7				
Δ AKANU N 49 05 47 O 010 35 26	101	14	FL 240 / 5500 ft MSL	↓		
G 103						1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC, Berlin ACC 2. Ab WUR in östliche Richtung nur in FL130 und darunter verfügbar. 3. Zwischen GIBSA und NISTE in westliche Richtung maximal FL110.
Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29	266,9	20,8		2. ↑	↓	
Δ BUGEK N 49 44 57 O 010 41 23		12,3				
Δ VADRU N 49 44 10 O 010 22 30		16,7				
Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49	O86.O					
Δ ALUPO N 49 41 34 O 009 48 21	254,9	5,7		↑	↓	
Δ GIBSA N 49 40 06 O 009 40 03	O74.7	5,6				
Δ RATIM N 49 41 35 O 009 31 00	284,3	6,1	FL240 / 5000ft MSL	↑	↓ 3.	
Δ SUPIX N 49 43 40 O 009 18 19		8,5				
Δ AKONI N 49 44 48 O 009 11 15		4,7				
Δ König NDB (KNG) N 49 45 44 O 009 05 30	103,9	3,8				
Δ NISTE N 49 46 38 O 008 40 28	273,4 O93.O	16,3				

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Die RNAV-Strecken L 87, UZ 15 und Y 202 werden aufgehoben.

b) Die RNAV-Strecke L 620 wird wie folgt geändert:

aa) In Spalte 1 werden die Koordinaten „N 51 17 28 O 011 28 16“ des Meldepunktes SONDU durch die Koordinaten „N 51 17 34 O 011 27 41“ und in Spalte 3 wird die Angabe „7,7“ durch die Angabe „7,4“ und die Angabe „3,2“ durch die Angabe „3,6“ ersetzt.

bb) In Spalte 1 werden die Koordinaten „N 51 09 33 O 012 14 43“ des Meldepunktes SULED durch die Koordinaten „N 51 09 43 O 012 13 48“ und in Spalte 3 wird die Angabe „11,7“ durch die Angabe „11,1“ und die Angabe „42,3“ durch die Angabe „43,0“ ersetzt.

c) Die RNAV-Strecke M 736 wird wie folgt geändert:

aa) Zwischen den Meldepunkten GALMA und KULOK werden die Angaben in Spalte 1 bis 3 wie folgt gefasst:

<table>
<tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr>
<tr><td>Δ GALMA
N 51 23 53 O 011 27 04</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">Δ SONDU
N 51 17 34 O 011 27 41

Δ RELKO
N 51 03 35 O 011 29 02

Δ TABAT
N 50 33 31 O 011 31 53</td><td rowspan="3">176,5</td><td>6,3</td></tr>
<tr><td>14,0</td></tr>
<tr><td>30,2</td></tr>
<tr><td rowspan="2">172,5</td><td rowspan="2">29,4</td></tr>
<tr><td>Δ KULOK
N 50 04 22 O 011 37 50</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
</table>

bb) Die Angaben in Spalte 6 werden wie folgt gefasst:

„1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, München ACC
2. Zwischen KULOK und VIBUG nicht verfügbar für Abflüge von EDDT, EDDI und EDDB.
3. Kein Übergang zur T173, T222, (U)L856 möglich.
4. Kein Übergang zur (U)L605 möglich, ausgenommen Flüge nach EDME.
5. Ab GALMA nicht verfügbar für Flüge nach EDDM, EDMA, EDMO, LOWS, LOWL. Für diese Flüge ist T703 im Flugplan anzugeben.
6. Ab MAG nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID, EDFE, LKPR, LKKB und LKVO.
7. Zwischen RDG und RUDNO in nördliche Richtung nur für Abflüge von EDMS.“

d) Die RNAV-Strecke M 852 wird wie folgt geändert:

aa) In Spalte 1 wird der Meldepunkt „Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12“ durch den Meldepunkt „Δ LASTO N 51 07 44 O 011 06 38“ ersetzt.

bb) In Spalte 2 wird die Angabe „336,0“ durch die Angabe „335,9“ ersetzt.

cc) In Spalte 3 wird die Angabe „20,0“ durch die Angabe „8,3“ ersetzt.

dd) In Spalte 6 Anmerkung 2 wird die Angabe „ERF“ durch die Angabe „LASTO“ ersetzt.

e) In der RNAV-Strecke N 858 Spalte 1 wird der Meldepunkt „Δ SOMIX N 51 15 19 O 011 01 15“ durch den Meldepunkt „Δ MITRU N 51 17 38 O 011 09 43“ sowie in Spalte 3 die Angabe „30,3“ durch die Angabe „36,1“ und die Angabe „10,3“ durch die Angabe „4,5“ ersetzt.

f) Die RNAV-Strecke N 869 wird zwischen den Meldepunkten ANELA und Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) in Spalte 1 bis 3 wie folgt gefasst:

1	2	3
Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29	226,1	9,4
Δ KEGOS N 49 39 38 O 011 03 05		10,1
Δ RENTI N 49 32 36 O 010 51 54		11,8
Δ NORAS N 49 24 24 O 010 38 57		14,6
Δ DINKU N 49 14 10 O 010 22 59		8,0
Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) N 49 08 34 O 010 14 18	045,4	

g) In der RNAV-Strecke N 871 Spalte 1 werden die Koordinaten „N 49 01 20 O 013 21 58“ des Meldepunktes LUSAN durch die Koordinaten „N 49 00 19 O 013 21 05“ sowie in Spalte 3 die Angabe „7,9“ durch die Angabe „6,8“ und die Angabe „5,0“ durch die Angabe „6,2“ ersetzt.

h) In der RNAV-Strecke T 104 Spalte 6 wird die Anmerkung 2 wie folgt gefasst:

„2. Nur für Flüge
- in den Bereich EDMM, nach EDTY, LOWI
- nach LOWI in FL250 oder darüber.“

i) In der RNAV-Strecke T 105 Spalte 1 werden die Koordinaten „N 49 23 21 O 012 47 36“ des Meldepunktes LEKMI durch die Koordinaten „N 49 22 42 O 012 47 23“ sowie in Spalte 3 die Angabe „10,4“ durch die Angabe „9,7“ ersetzt.

j) In der RNAV-Strecke T 200 Spalte 1 werden die Koordinaten „N 51 04 55 O 010 58 19“ des Meldepunktes LASTO durch die Koordinaten „N 51 07 44 O 011 06 38“ sowie in Spalte 3 die Angabe „23,2“ durch die Angabe „29,1“ und die Angabe „24,9“ durch die Angabe „18,9“ ersetzt.

k) DieRNAV-Strecke T 852 wird wie folgt geändert:

aa) In Spalte 1 wird nach dem Meldepunkt SULUS der Meldepunkt „Δ TIKNI N 50 24 35 O 009 52 24“ eingefügt und in Spalte 3 wird die Angabe „52,5“ durch die Angabe „38,6“ von SULUS nach TIKNI und die Angabe „13,9“ von TIKNI nach ARNIX ersetzt.

bb) In Spalte 6 Anmerkung 2 wird nach der Angabe „EDLV“ die Angabe EDLW,“ eingefügt.

l) In der RNAV-Strecke UL603 Spalte 6 wird die Anmerkung 6 wie folgt gefasst:

„6. Ab ESATI nicht verfügbar für Flüge nach LOWS. Für diese Flüge ist via UL984-SULUS-UZ650-TIPAM-T703-ARBER-T106-STAUB-T700 im Flugplan anzugeben.“

m) In der RNAV-Strecke UL607 Spalte 6 wird die Anmerkung 2 wie folgt gefasst:

„2. Bei ALGOI kein Übergang zur UN871 möglich, ausgenommen
- Flüge nach LOWS
- Abflüge von LFST nach LOWW.“

n) In der RNAV-Strecke UL 620 Spalte 1 werden die Koordinaten „N 51 09 33 O 012 14 43“ des Meldepunktes SULED durch die Koordinaten „N 51 09 43 O 012 13 48“ und in Spalte 3 wird die Angabe „11,7“ durch die Angabe „11,1“ und die Angabe „14,7“ durch die Angabe „15,3“ ersetzt.

o) In der RNAV-Strecke UM 149 werden die Angaben in Spalte 6 wie folgt gefasst:

„1. Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC
2. Nicht verfügbar für Flüge nach LOWS. Für diese Flüge ist via UL607 im Flugplan anzugeben.“

p) Die RNAV-Strecke UN 858 wird zwischen den Meldepunkten ERSIL und OBADI in Spalte 1 bis 3 wie folgt gefasst:

1	2	3
Δ ERSIL N 51 03 02 O 010 17 12	066,2	19,6
Δ ESOBU N 51 10 59 O 010 45 33		16,6
Δ MITRU N 51 17 38 O 011 09 43		4,5
Δ OBADI N 51 19 26 O 011 16 20		

q) Die RNAV-Strecke UN 871 wird wie folgt geändert:

aa) In Spalte 1 werden die Koordinaten „N 48 54 45 O 013 31 55“ des Meldepunktes BEPAS durch die Koordinaten „N 48 53 54 O 013 30 35“ ersetzt.

bb) In Spalte 2 wird die Angabe „O26,6“ durch die Angabe „027,0“ ersetzt.

cc) In Spalte 3 wird die Angabe „32,3“ durch die Angabe „31,1“ und die Angabe „47,9“ durch die Angabe „49,1“ ersetzt.

r) In der RNAV-Strecke UZ 20 wird die Anmerkung 2 in Spalte 6 wie folgt gefasst:

„2. Von SUI nach MAG nicht verfügbar in FL290 oder darüber für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID. Für diese Flüge ist GOVEN-UL735-TADUV-T173-GED im Flugplan anzugeben.“

s) In der RNAV-Strecke UZ 220 Spalte 6 Anmerkung 2 wird die Angabe „KOBUS“ durch die Angabe „BEBKU“ ersetzt.

t) Die RNAV-Strecke UZ 717 wird zwischen den Meldepunkten RAKIT und Brünkendorf DVOR/DME (BKD) in Spalte 1 bis 3 wie folgt gefasst:

1	2	3
Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40	265,2	23,3
Δ BATUX N 53 08 39 O 013 16 10		9,0
Δ EBARA N 53 07 47 O 013 01 14		28,5
Δ INTOK N 53 04 53 O 012 14 13		25,2
Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	083,3	

u) In der RNAV-Strecke Y 102 Spalte 6 wird die folgende Anmerkung angefügt:

„5. Abflüge von EDDM, die über ALB-UM726 in FL270 oder darüber fortgesetzt werden, müssen KEMES in FL270 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist die für KEMES aktuell errechnete Flugfläche bis ANELA im Flugplan anzugeben.“

v) In der RNAV-Strecke Z 220 Spalte 6 Anmerkung 2 wird die Angabe „KOBUS“ durch die Angabe „BEBKU“ ersetzt.

w) In der RNAV-Strecke Z 729 Spalte 6 wird die folgende Anmerkung angefügt:

„5. Zwischen KRH und LBU nicht verfügbar für Flüge nach EDDS.“

x) Die RNAV-Strecken L173, L 602, L 610, M 725, M 726, N 624, P 31, Q 200, Q 246, T 106, T 125, T 126, T 161, T 163, T 172, T 173, T 202, T 222, T 223, T230, T 703, T 726, UL 87, UL 602, UL 610, UL 850, UL 867, UL 986, UM 725, UM 726, UM 736, UM 852, UN 746, UN 869, UP 31, UZ 39, UZ 94, UZ 130, UZ 131, UZ 160, UZ 400, UZ 715, Y 101, Y 712, Z 12, Z 74, Z 94, Z 104, Z 400, Z 715 und Z 738 werden wie folgt gefasst:

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Rechtweisender-Anfangskurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	 gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
L 173 Δ Salzburg VOR/DME (SBG) N 48 00 09 O 012 53 34						1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC 2. In nordwestliche Richtung zwischen SBG und MAH nur für Flüge nach EDDS, EDSB, EDTY, ETOR, ETAR und in den Bereich EDMM ausgenommen EDDM und Flüge mit HUM-Status. 3. Von MAH nach SBG nur für Abflüge aus EDMM nach LOWS. 4. Kein Übergang zur (U)M726 möglich.
	284,3	13,9	FL 240 6000ft MSL	↑	↓	
Δ TITIG N 48 03 32 O 012 33 34		30,8				
Δ München VOR/DME (MUN) N 48 10 49 O 011 48 58	103,5 284.O	20,8				
Δ Maisach DVOR/DME (MAH) N 48 15 48 O 011 18 43	103,7 314,O	28,2	FL 240 4000ft MSL			
Δ RIDAR N 48 35 18 O 010 48 10		12,6		↓		
Δ DODIL N 48 43 57 O 010 34 25		8,5	FL 240 6000ft MSL			
Δ Nördlingen NDB (NDG) N 48 49 46 O 010 25 08	277,1	26,8	FL 230 6000ft MSL	↑	↓	
Δ GUPIN N 48 52 57 O 009 44 53		16,3				
Δ Luburg VOR/DME (LBU) N 48 54 47 O 009 20 24	O96,3					
L 602 DONAD N 50 04 51 O 013 00 00						1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, München ACC 2. Von TABAT nach SODRO nur für Abflüge von EDDE und Flüge mit Z-Flugplan.
	297,5	27,O				
Δ VARIK N 50 17 28 O 012 22 52		7,7				
Δ PEROX N 50 20 41 O 012 11 58		16,0	FL 240 7000 ft MSL	↓		
Δ SODRO N 50 27 53 O 011 49 38	296,5	12,7		↑	↓	
Δ TABAT N 50 33 31 O 011 31 53	116,3					

L 603

DIDAM N 52 02 03 O 006 19 37	130,9	12,8			1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC 2. Zwischen TEBRO und GMH nicht verfügbar für Flüge nach EDDK, EDDF. 3. Ab DONIS nicht verfügbar für Flüge nach EDTY, EDDM, EDMA, EDMO, ETSI, ETSN. 4. Bei TESGA kein Übergang zur UZ729 / UN858 möglich. 5. Bei TESGA kein Übergang zur UL603 für Abflüge von EDDL möglich. Für diese Flüge ist via SID DODEN oder SID GMH - Y854 im Flugplan anzugeben. 6. Ab BOMBI nicht verfügbar für Flüge nach LOWS. Ausgenommen sind Abflüge aus EDFF und EDMM.
∆ TEBRO (FIR BDRY) N 51 53 39 O 006 35 16		24,2	FL 240 5000ft MSL		
∆ KOMOT N 51 37 43 O 007 04 27		41,3			
∆ Germinghausen DVOR/DME (GMH) N 51 10 14 O 007 53 31	147,3	23,3			
∆ SIGEN N 50 50 37 O 008 13 22		28,3	FL 240 6000ft MSL		
∆ TESGA N 50 26 42 O 008 37 08	163,2	24,3			
∆ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01		7,9			
∆ DONIS N 49 55 50 O 008 51 34	118,9	10,8			
∆ OBERO N 49 50 35 O 009 06 12		18,4			
∆ RATIM N 49 41 35 O 009 31 00	128,6	30,3	FL 240 5000ft MSL		
∆ TAKUT N 49 22 34 O 010 07 15		13,3			
∆ DINKU N 49 14 10 O 010 22 59	135,7	11,7			
∆ AKANU N 49 05 47 O 010 35 26		43,4	FL 240 5500ft MSL		
∆ TEGBA N 48 34 31 O 011 21 00	141,7	5,1			
∆ SITKU N 48 30 31 O 011 25 45		25,1	FL 240 4000ft MSL		
∆ München VOR/DME (MUN) N 48 10 49 O 011 48 58	129,3	10,3			
∆ LAKOL N 48 04 16 O 012 00 53		12,1	FL 240 5500 ft MSL		
∆ ROTIN N 47 56 34 O 012 14 47		11,O			
∆ CHIEM N 47 49 31 O 012 27 21		12,7	FL 240 10000ft MSL		
∆ UNKEN (FIR BDRY) N 47 41 25 O 012 41 49		33,7			
OBEDI N 47 19 40 O 013 19 47					

L 610 Freistadt DVOR/DME (FRE) N 48 25 54 O 014 07 47 ∆ PABSA N 48 31 42 O 013 44 17 ∆ RENKA N 48 35 05 O 013 30 19 ∆ GONBA N 48 41 16 O 013 04 33 ∆ STAUB N 48 47 09 O 012 39 29 ∆ MAMOR N 48 53 09 O 012 13 20 ∆ UNKUL N 49 08 14 O 011 27 35 ∆ Allersberg VOR/DME (ALB) N 49 12 52 O 011 13 17 ∆ INBED N 49 23 15 O 010 56 30 ∆ LANGI N 49 29 19 O 010 46 43 ∆ VADRU N 49 44 10 O 010 22 30 ∆ Hammelburg NDB (HAB) N 50 05 35 O 009 46 53	290,5 296,9 313,8	16,7 9,9 18,2 17,6 18,3 33,7 10,5 15,1 8,8 21,7 31,5	FL 240 6000ft MSL FL 240 6500ft MSL FL 240 5000ft MSL FL 240 4500ft MSL FL 240 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC 2. Zwischen FRE und GONBA nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFM, ETOR, ETAR, ETOU, ETID und EDDN. Für diese Flüge ist via T161 im Flugplan anzugeben. 3. Bei ALB kein Übergang zur (U)M726-ANELA-(U)L604 für Flüge, die via LNZ/SBG/FRE in den Bereich EDMM/EDUU einfliegen. Für diese Flüge ist via (U)L604 im Flugplan anzugeben. 4. Zwischen MAMOR und ALB FL75 - FL155 CDR 1 ganztägig. Während der Aktivierung von ED-R144 und/oder ED-R TRA 210 Sektor B ist mit Umleitungen durch ATC zu rechnen. 5. Bei GONBA ist der Übergang zur UZ39/N871 nicht möglich. 6. Bei MAMOR ist der Übergang zur (U)L132 nicht möglich. 7. Zwischen ALB und STAUB in östliche Richtung nur für Flüge zu Zielen innerhalb EDMM und nach LOWS in max. FL130. 8. Ab INBED kein Übergang zur UL610 möglich.

M 725

Δ SONAL (FIR BDRY) N 54 52 44 O 012 46 49	132,7	7,3			1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Ab RODEP nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI und EDDB. 3. Zwischen KOBUS und HDO nicht verfügbar für Flüge nach EDDC. Für diese Flüge ist KOBUS-P31-GARKI(IAF) im Flugplan anzugeben. 4. Bei KOBUS Übergang zur - (U)Z220 nicht möglich, - (U)P31 nur für Flüge nach EDDC.
Δ BANKU N 54 47 45 O 012 56 07		4,6			
Δ SOTOT N 54 44 39 O 013 01 54		12,8			
Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01	313,2 172,6	16,6			
Δ ADUKI N 54 19 32 O 013 21 37		34,1			
Δ GEVNI N 53 45 43 O 013 28 53		4,3			
Δ RITEV N 53 41 25 O 013 29 48		13,6			
Δ RODEP N 53 27 55 O 013 32 39		8,1			
Δ TELDO N 53 19 55 O 013 34 19		12,8	FL 240 4000ft MSL		
Δ GOLBO N 53 07 12 O 013 36 57		11,6			
Δ KETAP N 52 55 40 O 013 39 18	145,0	23,8			
Δ GERGA N 52 36 09 O 014 01 41	172,6	12,3			
Δ TUVAK N 52 23 59 O 014 04 15		5,O			
Δ GORIG N 52 19 00 O 014 05 17		4,3			
Δ BESKO N 52 14 44 O 014 06 11		21,O			
Δ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28		23,3			
Δ KOBUS N 51 30 48 O 014 15 09		23,8			
Δ BUSIR N 51 07 15 O 014 19 51		11,7	FL 240 5000ft MSL		
Δ Hermsdorf DVOR/DME (HDO) N 50 55 41 O 014 22 08	352,9				

M 726

MONAK N 54 56 44 O 012 18 49					1. Bezirkskontrollstellen: München ACC, Berlin ACC, Langen ACC 2. Für Flüge in FL200 oder darüber nach EDDM und EDMO ist T101 im Flugplan anzugeben. 3. Für Flüge unterhalb FL200 nach EDDM und EDMO ist BZO-M726-INN-NORTO-T101 im Flugplan anzugeben. 4. Ab MAH nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI und EDDB. Für diese Flüge ist (U)L132 im Flugplan anzugeben. 5. Zwischen LONLI und ANELA in südliche Richtung nur für Abflüge von EDQC in FL130 oder darunter mit Weiterflug über N869. 6. Zwischen NOBRI und NIKDA FL80-FL240 - CDR 1 jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC - CDR 2 jede Woche Montag 0700 (0600*) - Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC Ausweichstrecke: BKD-L619-PODUS-Z871-GUDOP-Z131-TORLO-Z400-PENET-T299-MONAK *) während der gesetzlichen Sommerzeit 7. Zwischen ROSOK und BKD in südliche Richtung nur für Abflüge von ETNL und EDBH. Hinweis: Zum Streckenverlauf ab INN siehe AIP Österreich oder Italien.
		20,3			
Δ NIKDA (FIR BDRY) N 54 36 31 O 012 17 08	002,8				
		25,1			
Δ ROSOK N 54 12 36 O 012 04 36	O16,9				
	196,9	29,8			
Δ TAGOB N 53 44 05 O 011 49 59					
		20,7			
Δ PABMI N 53 24 19 O 011 40 03				7.	
		9,7	FL 240 4000ft MSL		
Δ NOBRI N 53 15 05 O 011 35 27	O16,5 187,1				
		13,1			
Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	006,8				
		23,6			
Δ GARGU N 52 38 40 O 011 28 00					
		16,1	FL 240 FL100		
Δ LEGDA N 52 22 40 O 011 24 47					
		19,4			
Δ EMBOX N 52 03 27 O 011 20 59					
		26,5			
Δ KENIG N 51 37 10 O 011 15 52	O06,8				
		19,9			
Δ MITRU N 51 17 38 O 011 09 43			FL 240 5000ft MSL		
		10,1			
Δ LASTO N 51 07 44 O 011 06 38	O11,O				
		27,8			
Δ NARUS N 50 40 06 O 011 10 54					
		18,6	FL 240 6000ft MSL		
Δ LASGA N 50 21 38 O 011 13 41	354,5				
		17,2			
Δ LONLI N 50 04 29 O 011 13 35	O00,2 180,2			5.	
		18,4			
Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29	O00,2				
		33,3			
Δ Allersberg VOR/DME (ALB) N 49 12 52 O 011 13 17			FL 240 5000ft MSL		
		22,2			
Δ ERNAS N 48 50 41 O 011 13 10	O00,2				
		35,1	FL 240 3500ft MSL		
Δ Maisach DVOR/DME (MAH) N 48 15 48 O 011 18 43	354,O				
		24,6	FL 240 5500ft MSL		
Δ KONIN N 47 51 13 O 011 20 53					
		14,O	FL 240 9000ft MSL		
Δ KOGOL N 47 37 17 O 011 22 05					
		14,1	FL 240 12500ft MSL		
Δ NORIN N 47 23 14 O 011 23 18					
		9,5	FL 240 12000ft MSL		
Innsbruck NDB (INN) N 47 13 48 O 011 24 07	356,7				

<table>
<tr>
<td>N 624

Δ Tango DVORTAC (TGO)
N 48 37 06 O 009 15 33

Δ NOTGA
N 48 55 39 O 009 27 04

Δ LAMPU
N 49 20 24 O 009 40 05

Δ NIKUT
N 49 36 28 O 009 48 39

Δ ALUPO
N 49 41 34 O 009 48 21

Δ Hammelburg NDB (HAB)
N 50 05 35 O 009 46 53</td>
<td>O22,1

O19,O

357,8</td>
<td>20,1

26,2

17,O

5,1

24,1</td>
<td>FL240
5000ft MSL</td>
<td>  </td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Langen ACC
2. Für Flüge nach EDDE ist NIKUT - Z94 im Flugplan anzugeben.
3. Flüge in FL80 oder darunter sind zwischen ALUPO und HAB über MAMBU (R171-35,9 DME FUL, R331-19,4 NM WUR, N 50 00 00 O 009 42 15) nach FUL durchzuführen.</td>
</tr>
<tr>
<td>P 31

GOVEN
N 52 03 30 O 014 45 20

Δ BUKIG
N 51 44 39 O 014 27 50

Δ KOBUS
N 51 30 48 O 014 15 09

Δ GARKI
N 51 25 26 O 014 10 17

Δ RIKLU
N 50 55 52 O 013 48 40

Δ MAREM (FIR BDRY)
N 50 42 56 O 013 37 44

MEDOV
N 49 50 47 O 013 23 24

Δ CERNO
N 49 16 21 O 013 14 12

Δ ETIMA
N 49 08 11 O 013 09 20

Δ DEGIN
N 48 36 05 O 012 42 22

Δ VIBUG
N 48 26 19 O 012 28 51</td>
<td>210,O

029,5
204,8

024,5
208,2
190,1

201,4

209,2
222,7</td>
<td>21,8

16,O

6,2

32,6

14,7
53,O

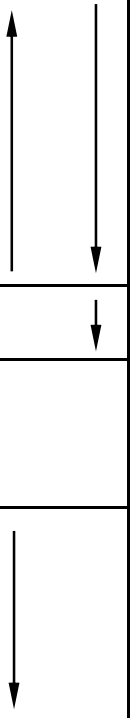
35,O
8,8

36,7
13,3</td>
<td>FL 240
4000ft MSL

FL 240
5000ft MSL

FL 240
6000ft MSL

FL 240
8000ft MSL

FL 240
5000ft MSL</td>
<td>  </td>
<td>1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, München ACC
2. Von GOVEN bis KOBUS nur für Flüge nach EDDC, EDAB.
3. Kein Übergang zur (U)L605 möglich.
4. Ab MAREM nicht verfügbar für Flüge nach EDDM, LOWS, LOWL. Für diese Flüge ist T106 im Flugplan anzugeben.
5. Zur Streckenführung zwischen MAREM und CERNO siehe AIP Tschechien.</td>
</tr>
<tr>
<td>Q 200

Δ GOVEN (FIR BDRY)
N 52 03 30 O 014 45 20

Δ LUROS
N 51 53 55 O 014 10 28

Δ OLBIK
N 51 39 45 O 013 20 28

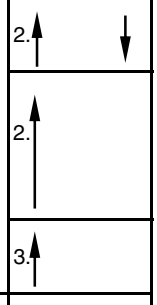
Δ TORVU
N 51 35 09 O 013 04 37

Δ TADUV
N 51 25 48 O 012 32 53</td>
<td>246,2

O64,5</td>
<td>23,6

34,1

10,9

21,9</td>
<td>FL 280
4000ft MSL</td>
<td>  </td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC
2. Von TORVU bis GOVEN nur für Abflüge von EDDP und für Flüge mit Z-Flugplan.
3. Von TADUV bis TORVU nur für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB sowie Abflüge von EDDP und für Flüge mit Y-Flugplan.</td>
</tr>
</table>

Q 246 Δ LISBA N 50 53 36 O 013 42 33 Δ RIKLU N 50 55 52 O 013 48 40 Δ PIRAP N 50 59 38 O 013 58 54 Δ ESLOR N 51 03 57 O 014 10 46 Δ BUSIR N 51 07 15 O 014 19 51 Δ Bautzen NDB (BA) N 51 11 56 O 014 32 52	O59,7 240,3	4,5 7,5 8,6 6,6 9,4	FL 240 5000ft MSL	↓ ↑	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Abflüge von / Flüge nach EDAB.
T 106 Δ KOLAD N 49 21 40 O 013 05 19 Δ ARBER N 49 13 22 O 013 01 31 Δ ABISI N 48 55 14 O 012 46 14 Δ STAUB N 48 47 09 O 012 39 29 Δ BIXEL N 48 41 51 O 012 35 05 Δ DINOG N 48 36 49 O 012 30 56 Δ LANDU N 48 35 47 O 012 16 26	196,7 209,1 263,9	8,7 20,7 9,2 6,1 5,7 9,7	FL 660 7500ft MSL FL 660 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München ACC/UAC 2. Nur für FLüge zu Zielen innerhalb EDMM, nach LOWS und LOWL. 3. Zwischen DINOG und LANDU CDR 1: FL360 - FL460 Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
T 125 Δ ROMIR N 47 42 47 O 009 06 28 Δ GARMO N 47 47 35 O 009 18 01 Δ LAPAG N 47 51 37 O 009 18 19 Δ ARSUT N 48 10 00 O 009 19 43 Δ REUTL N 48 22 08 O 009 21 40	O58,2 OO2,9 OO6,2	9,2 4,O 18,4 12,2	FL230 6000ft MSL FL230 6000ft MSL (8000ft MSL)	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Zürich ACC/UAC 2. Nur für Flüge nach EDDS.
T 126 Δ LUPEN N 48 26 06 O 007 44 01 Δ Sulz DVOR (SUL) N 48 22 54 O 008 38 41 Δ REUTL N 48 22 08 O 009 21 40	O94,7 O91,3	36,6 28,7	FL230 6500ft MSL FL230 6500ft MSL (8000ft MSL)	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDS, ETAR, ETOR, EDFM und Flüge mit Y-Flugplan.

T 161 Linz VOR/DME (LNZ) N 48 13 47 O 014 06 11 Δ SUBEN N 48 26 11 O 013 20 12 Δ ABABI N 48 32 19 O 012 56 52 Δ AKINI N 48 44 59 O 012 07 27 Δ NIMDI N 48 48 08 O 011 38 01 Δ ERNAS N 48 50 41 O 011 13 10 Δ REDNI N 49 04 48 O 010 53 25 Δ ASPAT N 49 11 46 O 010 43 33 Δ ROTAX N 49 19 31 O 010 31 19 Δ TALAK N 49 42 37 O 009 54 19 Δ LEPSA N 49 49 22 O 009 35 26 Δ Spessart NDB (PSA) N 49 51 44 O 009 20 54	292,3 279,4 317,5 314,2 299,1 284,2	33,1 16,7 35,1 19,7 16,6 19,2 9,5 11,2 33,4 14,O 9,7	FL 660 5500ft MSL FL660 5000ft MSL FL660 5500ft MSL FL 240 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: München ACC/UAC, Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDF, EDFM, ETOR, ETAR, ETOU, ETID und EDDN und für Flüge mit Y-Flugplan. 3. Je nach Verkehrssituation ist ab REDNI mit der Zuweisung von T160 durch ATC zu rechnen. 4. Zwischen AKINI und NIMDI 5000ft MSL-FL120: CDR1, ganztägig. Bei Aktivierung von ED-R138 ist mit Umleitungen durch ATC zu rechnen. 5. Der Übergang zur (U)L610 / (U)M726 ist nicht möglich. 6. Zwischen ABABI und ROTAX CDR 1 FL360-FL470. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen. 7. Zwischen NIMDI und ROTAX CDR 1 FL270-FL320. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
T 163 Δ KUDES N 47 31 15 O 008 51 26 Δ LADOL N 48 10 00 O 008 57 12 Δ NELLI N 48 37 40 O 009 01 25 Δ LOPNI N 49 07 49 O 009 20 31 Δ NOKSO N 49 13 51 O 009 20 35 Δ TUNEK N 49 36 11 O 009 06 52 Δ SUPIX N 49 43 40 O 009 18 19 Δ Spessart NDB (PSA) N 49 51 44 O 009 20 54	OO5,7 O22,6 OOO,4 338,3 O44,8 O11,7	39,0 27,8 32,7 6,0 24,1 10,6 8,3	FL660 6000ft MSL (FL250) FL250 5000ft MSL FL240 6000ft MSL FL240 5000ft MSL		1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDF, ETOU und ETID und Flüge mit Y-Flugplan. 3. Zwischen KUDES und NELLI für alle Flüge, die im unteren Luftraum fortgesetzt werden und für die ab NELLI UZ725 oder UZ726 im Flugplan angegeben wurde, ausgenommen Flüge nach EDFM, ETOR, EDDN, EDDC und ETAR.
T 172 Δ Dresden DVOR/DME(DRN) N 51 00 56 O 013 35 56 Δ EKPEK N 50 57 52 O 013 19 17 Δ GOLAT N 50 54 44 O 011 56 17 Δ MAGDA N 50 51 27 O 011 18 26 Δ GERDO N 50 50 39 O 011 08 14 Δ TAMEB N 50 48 28 O 010 43 48	253,9 267,1 262,7	10,9 52,6 24,2 6,5 15,6	FL 280 5000ft MSL FL 280 5000ft MSL (FL 160)		1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Zwischen EKPEK und GOLAT FL100 - FL240 a) CDR 1: Jedes Wochenende von Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC bis Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht von 2300 (2200*) bis 0600 (0500*) Uhr UTC b) CDR 2: während der übrigen Zeit Ausweichstrecke: (U)Z715 *) während der gesetzlichen Sommerzeit 3. Nur für Flüge nach EDDF, ETID, ETOU, EDDE, Abflüge von EDAC und für Flüge mit Y-Flugplan.

T 173 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53 Δ NOTGO N 51 12 39 O 011 56 48 Δ RELKO N 51 03 35 O 011 29 02 Δ WEMAR N 50 58 59 O 011 15 07 Δ TAMEB N 50 48 28 O 010 43 48 Δ GAPLA N 50 39 14 O 010 16 50 Δ DEMAB N 50 32 28 O 009 57 21 Δ SOLVU N 50 28 50 O 009 37 15 Δ Gedern DVORTAC (GED) N 50 24 43 O 009 14 57	240,1 242,8 254,3	26,2 19,7 9,9 22,4 19,5 14,1 13,3 14,8	FL 660 5000 ft MSL FL 660 5000ft MSL (FL 160) FL 240 6000 ft MSL FL 240 7000 ft MSL FL 240 5000 ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Langen ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDF, ETOU ETID, EDFE, EDDS, EDSB, EDTY, EDDE, EDTL, EDFM, EDFV, EDRY, EDMA, EDMO, ETOR, ETSI, ETSN und Flüge mit Y-Flugplan. 3. Ab TAMEB nur für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID und Flüge mit Y-Flugplan. 4. Kein Übergang zur UZ94 möglich.
T 202 Δ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53 Δ SULED N 51 09 43 O 012 13 48 Δ GOLAT N 50 54 44 O 011 56 17 Δ ALOSO N 50 42 27 O 011 42 06 Δ TABAT N 50 33 31 O 011 31 53 Δ LASGA N 50 21 38 O 011 13 41	216,8 O36,4 216,3 O36,O O44,2	20,1 18,6 15,2 11,1 16,6	FL 280 5000ft MSL FL 280 7000ft MSL	↑ ↑ ↓ 3.	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB, EDAC, EDDP. 3. Zwischen GOLAT und TABAT in südliche Richtung nur für Abflüge von EDAC verfügbar.
T 222 Δ RELKO N 51 03 35 O 011 29 02 Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	235,2	11,4	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach EDDE und Flüge mit Y-Flugplan.
T 223 Δ TABAT N 50 33 31 O 011 31 53 Δ MAGDA N 50 51 27 O 011 18 26 Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	334,6	19,9 6,2	FL 280 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach EDDE und Flüge mit Y-Flugplan.
T 230 Δ LASTO N 51 07 44 O 011 06 38 Δ Gotem DVOR/DME (GOT) N 51 20 35 O 011 35 51	O54,8	22,4	FL 280 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach EDDP.

T 703

Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04	152,4	18,6			1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC, München ACC/ UAC 2. Nur für Flüge - nach EDDM, EDMA, EDMO, LOWS, LOWL und Flüge mit Y-Flugplan. - ab EDDH, EDDV nach LOWW, LZIB, LHBP und beantragter Flughöhe FL330 und darüber. 3. Ab ARBER nur für - Flüge nach LOWL und Flüge mit Y-Flugplan - nach LOWW, LZIB, LHBP. Für diese Flüge ist PASAU-UL850-Q109-VENEN im Flugplan anzugeben. 4. Zwischen GALMA und ETIMA für Abflüge von EDDT, EDDI und EDDB nicht verfügbar. Für diese Flüge ist (U)Z36 im Flugplan anzugeben.
Δ NAMUB N 51 07 25 O 011 40 43	178,O	25,O	FL 660 5000ft MSL		
Δ ALOSO N 50 42 27 O 011 42 06	161,7	15,4			
Δ SODRO N 50 27 53 O 011 49 38		13,2			
Δ URONA N 50 15 15 O 011 55 57		11,7			
Δ ABERU N 50 04 10 O 012 01 43	151,1	5,5	FL 660 7000ft MSL		
Δ RONIG N 49 59 21 O 012 05 50		5,5			
Δ TIPAM N 49 54 35 O 012 09 54		12,8			
Δ ARMUT N 49 43 21 O 012 19 24	145,7	9,2			
Δ NIDAT N 49 35 45 O 012 27 23	134,9	13,5			
Δ ELSAL N 49 26 15 O 012 41 59		5,O			
Δ LEKMI N 49 22 42 O 012 47 23		13,1			
Δ ARBER N 49 13 22 O 013 01 31		7,3	FL 660 8000ft MSL		
Δ ETIMA N 49 08 11 O 013 09 20		20,O			
Δ BEPAS N 48 53 54 O 013 30 35		8,O			
Δ PASAU N 48 48 09 O 013 39 04	139,2	29,3			
Freistadt DVOR/DME (FRE) N 48 25 54 O 014 07 47					

T 726

Δ TAMEB N 50 48 28 O 010 43 48	220,6	32,O	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Nur für Flüge nach EDDS, EDSB, EDFM, EDFV, EDRY, EDTY, EDTL, EDMA, EDMO, ETSI, ETSN, ETOR.
Δ ALIBU N 50 24 10 O 010 11 16		24,3			
Δ Hammelburg NDB (HAB) N 50 05 35 O 009 46 53					

UL 87

PESEL (UIR BDRY)
N 53 30 28 O 014 19 33

Δ RAKIT
N 53 10 43 O 013 54 40

Δ KETAP
N 52 55 40 O 013 39 18

Δ BANSI
N 52 23 59 O 013 15 19

Δ KUBOG
N 51 57 04 O 012 55 27

Δ TADUV
N 51 25 48 O 012 32 53

Δ SULED
N 51 09 43 O 012 13 48

Δ GOLAT
N 50 54 44 O 011 56 17

Δ ALOSO
N 50 42 27 O 011 42 06

Δ TABAT
N 50 33 31 O 011 31 53

Δ ERETO
N 49 55 52 O 011 24 30

Δ ANELA
N 49 46 08 O 011 13 29

217,5	24,8	FL 660 / FL 250	↓
211,7	17,7		
204,9	34,9		
	29,6	FL 660 / FL 290	
	34,3		
216,8	20,1		
	18,6		
	15,2		
	11,1		
187,2	38,0	FL 660 / FL 280	↓
216,3	12,1		

1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Karlsruhe UAC
2. Zwischen TABAT und ERETO nicht verfügbar für Flüge nach EDDP, EDDE, EDAC und Flüge mit Y-Flugplan.
3. Ab TADUV nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDFE, EDFV, ETOU, ETID, EDDS, EDSB, EDTY, EDTL, EDFM.
4. Zwischen TABAT und ANELA FL280 nicht verfügbar.
5. Ab KETAB nicht verfügbar für Flüge nach EDDN, EDQD, EDDE, ETAR.

UL 602

Δ DONAD
N 50 04 51 O 013 00 00

Δ VARIK
N 50 17 28 O 012 22 52

Δ PEROX
N 50 20 41 O 012 11 58

Δ SODRO
N 50 27 53 O 011 49 38

Δ TABAT
N 50 33 31 O 011 31 53

Δ BAMKI
N 50 43 05 O 011 01 13

Δ TAMEB
N 50 48 28 O 010 43 48

Δ ROBEL
N 50 53 51 O 010 26 06

Δ KEMAD
N 51 07 25 O 009 40 30

Δ Hamm DVOR/DME (HMM)
N 51 51 25 O 007 42 30

RELBI (UIR BDRY)
N 52 07 06 O 006 48 49

Rekken VOR/DME (RKN)
N 52 08 00 O 006 45 50

297,5	27,0		
	7,7	FL 660 / FL 250	↓
	16,0		
	12,7		↕
	21,7		↓
	12,3		
	12,4		
	31,8	FL 660 / FL 320	
301,6	85,9		
295,7	36,8	FL 660 / FL 250	
	2,0		

1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Karlsruhe UAC, Maastricht UAC
2. Ab VARIK nicht verfügbar für Flüge zu Zielen innerhalb EDLL und EDWW.
3. Ab HMM nicht verfügbar für Flüge nach EHAM.
4. Von TABAT bis SODRO nur für Abflüge von EDDE und Flüge mit Z-Flugplan.

UL 610

Freistadt DVOR/DME (FRE)
N 48 25 54 O 014 07 47

Δ PABSA
N 48 31 42 O 013 44 17

Δ RENKA
N 48 35 05 O 013 30 19

Δ GONBA
N 48 41 16 O 013 04 33

Δ STAUB
N 48 47 09 O 012 39 29

Δ MAMOR
N 48 53 09 O 012 13 20

Δ UNKUL
N 49 08 14 O 011 27 35

Δ Allersberg VOR/DME (ALB)
N 49 12 52 O 011 13 17

Δ INBED
N 49 23 15 O 010 56 30

Δ LANGI
N 49 29 19 O 010 46 43

Δ VADRU
N 49 44 10 O 010 22 30

Δ LOHRE
N 50 04 01 O 009 29 11

Δ ESAMA
N 50 20 28 O 008 51 35

Δ TESGA
N 50 26 42 O 008 37 08

Δ MONAX
N 50 32 30 O 007 35 58

Δ MAKOB
N 50 34 54 O 006 59 47

LENDO (UIR BDRY)
N 50 37 31 O 006 16 43

BATTY
N 50 38 57 O 005 50 56

290,5	16,8	FL 660 / FL 250	↓
	9,9		
	18,2		
	17,6		
	18,3		
296,9	33,7		
	10,5		
313,8	15,1		
	8,8		
	21,7		
300,3	39,8		
304,5	29,2		
	11,2		
278,9	39,5		
276,2	23,2		
	27,6		
	16,5		

1. Bezirkskontrollstellen:
München UAC, Karlsruhe UAC, Maastricht UAC
2. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, EDDN, ETID, EDFM, ETOR, ETAR, ETOU.
3. Nicht verfügbar für Flüge in den Bereich EDLL. Für diese Flüge ist via (U)L604 im Flugplan anzugeben. Ausnahme: zwischen INBED und LOHRE verfügbar für Abflüge aus EDMM mit Ziel EDDL.
4. Bei ALB kein Übergang zur (U)M726 möglich.
5. Ab VADRU nicht verfügbar für Flüge nach EDDR, EDRZ, EDFH, EBLG, EHBK, LFSF, LFJL, LFSR, LFQA, LFQB, LFOK und ELLX. Für diese Flüge ist VADRU-Z104 im Flugplan anzugeben.
6. Ab ESAMA nicht verfügbar für Flüge nach EBBR, EBMB, EBAW, EBCV, EBCI, EHEH, EHWO, EHGR, EHVK. Für diese Flüge ist ESAMA - T880 im Flugplan anzugeben.
7. Zwischen STAUB und LOHRE CDR1: FL360 - FL470
Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
8. Zwischen ALB und LOHRE CDR1: FL270 - FL320
Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.
9. Bei GONBA kein Übergang zur UZ39/N871 möglich.
10. Bei MAMOR kein Übergang zur (U)L132 möglich.
11. Zwischen LOHRE und MAKOB steht FL260 nicht zur Verfügung.

UL 850

DEGAB
N 48 42 20 O 013 55 53

Δ PASAU
N 48 48 09 O 013 39 04

Δ LALIN
N 48 54 27 O 013 15 58

297,7	12,6	FL 660 / FL 250	↑ ↓
117,5			
292,6	16,5		↓

Bezirkskontrollstelle:
München UAC

UL 867

Δ RADEL
N 52 56 58 O 013 06 19

Δ GERGA
N 52 36 09 O 014 01 41

Subi VOR/DME (SUI)
N 52 22 47 O 014 35 08

121,4	39,6	FL 660 / FL 250	↓ ↑
302,2			
123,O	24,4		
303,4			

1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Karlsruhe UAC
2. Kein Übergang zur (U)M725 oder (U)Z400 möglich.

UL 986

Δ Leine DVOR/DME (DLE) N 52 15 01 O 009 53 01	102,2	35,6	FL 660 FL 250	↓ ↑	1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Zwischen BOLBO und MAG in westliche Richtung nur FL280 oder darunter. 3. Zwischen MAG und BOLBO in östliche Richtung - nur FL290 oder darüber - nicht verfügbar für Abflüge von EDVE. 4. Zwischen MAG und POVEL nicht verfügbar für Flüge nach EDDV. Für diese Flüge ist T804 im Flugplan anzugeben. 5. Zwischen BOLBO und LASIS nicht verfügbar für Flüge nach EPWR, EPKT, EPKK, EPRZ.
Δ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40		36,7			
Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40	282,2 102,9	15,6			
Δ ROSNO N 51 56 11 O 012 12 12		9,7			
Δ KOSIX N 51 53 58 O 012 27 22		26,6			
Δ BOLBO N 51 47 41 O 013 09 04	284,O 111,9	44,5	FL 660 FL 290	↓	
Δ KOBUS N 51 30 48 O 014 15 09	103,2	27,4			
Δ LASIS N 51 24 25 O 014 57 42					

UM 725

Δ SONAL (UIR BDRY) N 54 52 44 O 012 46 49	132,7	7,3		↓ ↑	1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Ab RODEP nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI, EDDB. 3. Zwischen KOBUS und HDO nicht verfügbar für Flüge nach EDDC. Für diese Flüge ist KOBUS-P31-GARKI(IAF) im Flugplan anzugeben. 4. Bei KOBUS Übergang zur - (U)Z220 nicht möglich, - (U)P31 nur für Flüge nach EDDC.
Δ BANKU N 54 47 45 O 012 56 07		4,6			
Δ SOTOT N 54 44 39 O 013 01 54		12,8			
Δ NONSA N 54 35 55 O 013 18 01	313,2 172,6	16,6		↓	
Δ ADUKI N 54 19 32 O 013 21 37		34,1			
Δ GEVNI N 53 45 43 O 013 28 53		4,3			
Δ RITEV N 53 41 25 O 013 29 48		13,6			
Δ RODEP N 53 27 55 O 013 32 39		8,1			
Δ TELDO N 53 19 55 O 013 34 19		12,8			
Δ GOLBO N 53 07 12 O 013 36 57		11,6			
Δ KETAP N 52 55 40 O 013 39 18	145,O	23,8			
Δ GERGA N 52 36 09 O 014 01 41	172,6	12,3	FL 660 FL 250	↓ ↑	
Δ TUVAK N 52 23 59 O 014 04 15		5,O			
Δ GORIG N 52 19 00 O 014 05 17		4,3			
Δ BESKO N 52 14 44 O 014 06 11		21,O			
Δ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28		23,3			
Δ KOBUS N 51 30 48 O 014 15 09		23,8			
Δ BUSIR N 51 07 15 O 014 19 51		11,7			
Δ Hermsdorf DVOR/DME (HDO) N 50 55 41 O 014 22 08	352,9				

UM 726

MONAK N 54 56 44 O 012 18 49					1. Bezirkskontrollstellen: München UAC, Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Für Flüge nach EDDM und EDMO ist T101 im Flugplan anzugeben. 3. Ab MAH nicht verfügbar für Flüge nach EDDT, EDDI und EDDB. Für diese Flüge ist (U)L132 im Flugplan anzugeben. 4. CDR 1: Zwischen KONIN und ALB FL270-FL320; zwischen KONIN und ANELA FL360-FL470 Ausweichstrecke: wird von ATC zugewiesen. 5. Zwischen NOBRI und NIKDA a) CDR1 ganztägig FL310-FL350 b) CDR1 FL250-FL300: jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC c) CDR2 während der übrigen Zeit Ausweichstrecke: BKD-UZ717-BATUX-UZ131-TORLO-UZ400-PENET-T299-MONAK. *) während der gesetzlichen Sommerzeit 6. Zwischen ROSOK und BKD in südliche Richtung nur für Abflüge von ETNL und EDBH. 7. Zwischen ANELA und NARUS FL270 oder darüber nicht verfügbar für Abflüge von EDDS, EDDF, EDFM, EDSB, EDTY. Hinweis: Zur Streckenführung südlich INN siehe AIP Österreich oder Italien
		20,3			
NIKDA (UIR BDRY) N 54 36 31 O 012 17 08	O02,8				
		25,1			
Δ ROSOK N 54 12 36 O 012 04 36	O16,9				
	196,9	29,8		5.	
Δ TAGOB N 53 44 05 O 011 49 59					
		20,7			
Δ PABMI N 53 24 19 O 011 40 03					
		9,7			
Δ NOBRI N 53 15 05 O 011 35 27	O16,5				
	187,1	13,1			
Δ Brünkendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	O06,8				
		23,6			
Δ GARGU N 52 38 40 O 011 28 00					
		16,1			
Δ LEGDA N 52 22 40 O 011 24 47					
		19,4			
Δ EMBOX N 52 03 27 O 011 20 59					
		26,5			
Δ KENIG N 51 37 10 O 011 15 52	O06,8				
		19,9			
Δ MITRU N 51 17 38 O 011 09 43					
		10,1	FL660 FL 250		
Δ LASTO N 51 07 44 O 011 06 38	O11,O				
		27,8			
Δ NARUS N 50 40 06 O 011 10 54					
		18,6			
Δ LASGA N 50 21 38 O 011 13 41	354,5				
		17,2			
Δ LONLI N 50 04 29 O 011 13 35					
		18,4			
Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29					
		13,1			
Δ KEMES N 49 33 00 O 011 13 27					
		20,2			
Δ Allersberg VOR/DME (ALB) N 49 12 52 O 011 13 17					
		22,2			
Δ ERNAS N 48 50 41 O 011 13 10	O00,2				
		35,1			
Δ Maisach DVOR/DME (MAH) N 48 15 48 O 011 18 43	354,O				
		24,6			
Δ KONIN N 47 51 13 O 011 20 53					
		14,O			
Δ KOGOL N 47 37 17 O 011 22 05					
		23,6			
Innsbruck NDB (INN) N 47 13 48 O 011 24 07	356,7				

UM 736

SALLO (UIR BDRY)
N 54 55 00 O 013 23 10

188,9 | 19,3

Δ NONSA
N 54 35 55 O 013 18 01

199,7 | 53,9

Δ LEGSA
N 53 45 12 O 012 47 23

206,4 | 45,O

Δ INTOK
N 53 04 53 O 012 14 13

20,O

Δ SUVAL
N 52 46 54 O 011 59 47

200,7 | 9,4

Δ SOGMA
N 52 38 07 O 011 54 19

186,1 | 11,8

Δ GUGSU
N 52 26 24 O 011 52 16

5,8

Δ BUREL
N 52 20 40 O 011 51 16

13,3

Δ LODRO
N 52 07 26 O 011 48 59

7,8

Δ Magdeburg DVOR/DME (MAG)
N 51 59 42 O 011 47 40

199,8 | 13,1

Δ ELTED
N 51 47 24 O 011 40 31

25,O

Δ GALMA
N 51 23 53 O 011 27 04

176,5 | 6,3

Δ SONDU
N 51 17 34 O 011 27 41

14,O

Δ RELKO
N 51 03 35 O 011 29 02

30,2

Δ TABAT
N 50 33 31 O 011 31 53

172,5 | 29,4

Δ KULOK
N 50 04 22 O 011 37 50

FL 660 / FL 250

140,9 | 11,8

Δ NOGRA
N 49 55 14 O 011 49 18

16,4

Δ AKOSI
N 49 42 28 O 012 05 10

28,6

Δ RUDNO
N 49 20 09 O 012 32 29

181,9 | 17,8

Δ Roding VORTAC (RDG)
N 49 02 25 O 012 31 36

O01,9 | 182,9 | 36,2

Δ VIBUG
N 48 26 19 O 012 28 51

220,4 | 28,9

Δ LAKOL
N 48 04 16 O 012 00 53

13,5

Δ MANAL
N 47 53 58 O 011 48 00

182,2 | 11,9

Δ TULSI
N 47 42 06 O 011 47 20

20,6

Δ BERAS
N 47 21 34 O 011 46 10

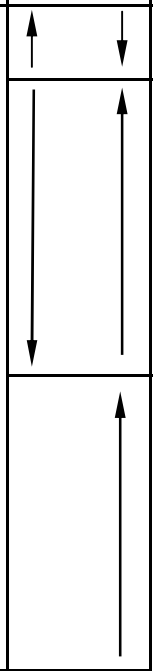
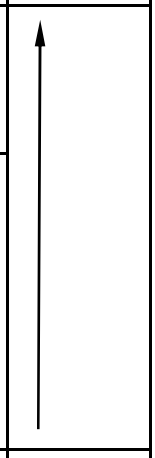
14,7

LIZUM
N 47 06 54 O 011 45 22

10.

1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Karlsruhe UAC, München UAC
2. Zwischen NONSA und INTOK:
CDR 1: ganztägig FL310 – FL350;
CDR 1: FL250 – FL300 Freitag 1100 (1000*) – Montag 0700 (0600*) Uhr UTC
CDR 2: FL250 – FL300 Montag 0700 (0600*) – Freitag 1100 (1000*) Uhr UTC
Ausweichstrecke: NONSA-UM725-RITEV-UZ130-EBARA-UZ717-INTOK.
*) während der gesetzlichen Sommerzeit
3. Zwischen KULOK und VIBUG nicht verfügbar für Abflüge von EDDT, EDDI, EDDB.
4. Kein Übergang zur T173, T222, (U)L856 und (U)L984 möglich.
5. Der Übergang zur (U)L605 ist nicht möglich ausgenommen für Flüge nach EDME.
6. Ab GALMA nicht verfügbar für Flüge nach EDDM, EDMA, EDMO, LOWS, LOWL. Für diese Flüge ist T703 im Flugplan anzugeben.
7. Ab MAG nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID, EDFE, LKPR, LKKB und LKVO.
8. Zwischen RDG und RUDNO in nördliche Richtung nur für Abflüge von EDMS.
9. Zwischen NONSA und MAG nicht verfügbar für Flüge nach EDDP, EDDC, EDAC.
10. Zwischen BUREL und MAG gerade Flugflächen für Abflüge von EDDT, EDDI, EDDB bei Weiterflug über MAG-UZ20.
11. Für Flüge in FL270 oder darüber ist kein Übergang zur UZ715 möglich.

Hinweis: Zur weiteren Streckenführung siehe AIP Österreich

UM 852 Alsie VOR (ALS) N 54 54 19 O 009 59 36 ALASA (UIR BDRY) N 54 48 31 O 009 57 42 ∆ EKERN N 54 30 21 O 009 51 50 ∆ Hamburg DVORTAC (HAM) N 53 41 08 O 010 12 18 ∆ AMLUH N 53 25 44 O 010 19 21 ∆ Hehlingen DVOR/DME (HLZ) N 52 21 48 O 010 47 43 ∆ POVEL N 52 07 42 O 010 49 40 ∆ LARET N 51 50 04 O 010 52 10 ∆ BIRKA N 51 22 46 O 010 55 54 ∆ SOMIX N 51 15 19 O 011 01 15 ∆ LASTO N 51 07 44 O 011 06 38	190,7 010,6 166,1 346,4 164,7 345,2 175,1 355,1 335,9	5,9 18,5 50,7 16,0 66,3 14,2 17,7 27,4 8,2 8,3	FL 660 FL 250		1. Bezirkskontrollstellen: Maastricht UAC, Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Zwischen EKERN und HAM a) CDR 1: FL250 – FL280 jedes Wochenende Freitag 1100 (1000*) - Montag 0700 (0600*) Uhr UTC; jede Nacht Montag-Freitag 2300 (2200*) - 0600 (0500*) Uhr UTC. b) CDR 2: FL250 - FL280 in der übrigen Zeit *) während der gesetzlichen Sommerzeit 3. Zwischen HLZ und HAM nicht verfügbar für Flüge nach EDDH und EDHI. 4. Zwischen LASTO und BIRKA nicht verfügbar für Flüge nach EKCH.
UN 746 ∆ BINKA (UIR BDRY) N 53 45 34 O 014 16 32 ∆ TELDO N 53 19 55 O 013 34 19 ∆ BATUX N 53 08 39 O 013 16 10 ∆ SOBLU N 52 23 32 O 012 16 22 ∆ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40 ∆ KENIG N 51 37 10 O 011 15 52 ∆ ESOBU N 51 10 59 O 010 45 33	O43,9 O38,4 O36,3 O41,O O35,7	36,O 15,7 58,O 29,7 30,O 32,4	FL 660 FL 250 FL 660 FL 290		1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Ab SOBLU nicht verfügbar für Flüge nach EPSC.

UN 869

Cheb VOR (OKG)
N 50 03 55 O 012 24 21

Δ UIR Boundary
N 50 02 41 O 012 19 17

Δ RONIG
N 49 59 21 O 012 05 50

Δ NOGRA
N 49 55 14 O 011 49 18

Δ ANELA
N 49 46 08 O 011 13 29

Δ KEGOS
N 49 39 38 O 011 03 05

Δ NORAS
N 49 24 24 O 010 38 57

Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB)
N 49 08 34 O 010 14 18

Δ Tango DVORTAC (TGO)
N 48 37 06 O 009 15 33

Δ NATOR
N 48 10 12 O 008 19 17

Δ OLBEN
N 47 18 16 O 007 37 46

249,2	4,O		
	9,3		
	11,4	FL 660 / FL 250	
	24,9		
226,1	9,4	3. FL 660 / FL 280	
	21,9		
	22,6		
231,3	50,O		
234,7	46,2	FL 660 / FL 250	
208,5	58,9		

1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Karlsruhe UAC
2. Zwischen KEGOS und TGO
CDR1: FL270 - FL320, FL360 - FL460
Ausweichstrecke: wird von ATC zugewiesen.
3. Zwischen ANELA und DKB nicht verfügbar zwischen FL250 und FL270. Für betroffene Flüge ist OKG-UZ160-VADRU-UZ161-DKB im Flugplan anzugeben.
4. Zwischen OKG und ANELA nicht verfügbar für
- Abflüge von LKPR, LKKB, LKVO
- Flüge nach EDDS.
Für diese Flüge ist via UL984-KULOK UZ715-ANELA im Flugplan anzugeben.
5. Zwischen OKG und ANELA nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID, ETAR, EDFM, ETOR.
6. Zwischen OKG und DKB nicht verfügbar für Abflüge von LKKV.

UP 31

GOVEN
N 52 03 30 O 014 45 20

Δ BUKIG
N 51 44 39 O 014 27 50

Δ KOBUS
N 51 30 48 O 014 15 09

Δ GARKI
N 51 25 26 O 014 10 17

Δ RIKLU
N 50 55 52 O 013 48 40

Δ MAREM (FIR BDRY)
N 50 42 56 O 013 37 44

MEDOV
N 49 50 47 O 013 23 24

Δ CERNO
N 49 16 21 O 013 14 12

Δ ETIMA
N 49 08 11 O 013 09 20

Δ DEGIN
N 48 36 05 O 012 42 22

Δ VIBUG
N 48 26 19 O 012 28 51

210,O	21,8		
	16,O		
	6,2	FL 660 / FL 250	
204,8	32,6		
208,2	14,7		
190,1	53,O		
	35,O		
201,4	8,8		
209,2	36,7	FL 660 / FL 250	
222,7	13,3		

1. Bezirkskontrollstellen:
Berlin ACC, Karlsruhe UAC, München UAC
2. Von GOVEN bis KOBUS in FL280 oder darunter nur für Flüge nach EDDC, EDAB.
3. Zwischen RIKLU und GOVEN in nördliche Richtung maximal FL270.
4. Kein Übergang zur (U)L605 möglich.
5. Ab MAREM nicht verfügbar für Flüge nach EDDM, LOWS, LOWL. Für diese Flüge ist T106 im Flugplan anzugeben.
6. Zur Streckenführung zwischen MAREM und CERNO siehe AIP Tschechien.

UZ 39

Δ ABABI N 48 32 19 O 012 56 52	O29,6	10,3	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstelle: München UAC 2. Ab LALIN nur für Flüge mit Ziel LKAA.
Δ GONBA N 48 41 16 O 013 04 33		15,2			
Δ LALIN N 48 54 27 O 013 15 58		6,8			
Δ LUSAN N 49 00 19 O 013 21 05		6,2			
Δ DOMAL N 49 05 40 O 013 25 43					

UZ 94

Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04	196,8	26,0	FL 660 FL 250	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Ab BAMKI nur für Abflüge von EDDP, EDDE, EDAC, EDBM. 3. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID, EDFE.
Δ WEMAR N 50 58 59 O 011 15 07		2,O			
Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	210,6	7,4			
Δ GERDO N 50 50 39 O 011 08 14		8,8			
Δ BAMKI N 50 43 05 O 011 01 13	215,O	20,7		↓	
Δ PILAM N 50 26 06 O 010 42 40		6,9			
Δ BOKNI N 50 20 27 O 010 36 32		8,5			
Δ GORKO N 50 13 28 O 010 29 02		11,O			
Δ PIGMI N 50 04 26 O 010 19 23					

UZ 130

Δ RITEV N 53 41 25 O 013 29 48	205,O	29,2	FL 660 FL 250	↓	Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC
Δ LINVO N 53 14 59 O 013 09 18	214,O	8,7		↓	
Δ EBARA N 53 07 47 O 013 01 14		12,3			
Δ PODUS N 52 57 33 O 012 49 50					

UZ 131 Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48 Δ RODEP N 53 27 55 O 013 32 39 Δ BATUX N 53 08 39 O 013 16 10 Δ GUDOP N 53 01 47 O 013 10 15 Δ EVOKI N 52 44 44 O 012 56 05 Δ PENEK N 52 23 45 O 012 38 48 Δ BUROK N 52 05 04 O 012 23 51 Δ DESAR N 51 38 24 O 012 02 34					Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC
		20,O	FL 660 FL 250	↑	
	O26,8	21,7			
		7,8	FL 280 FL 250	↑	
		19,1			
		23,5			
		20,9			
	O26,0	29,8			
UZ 160 Δ Cheb VOR/DME (OKG) N 50 03 55 O 012 24 21 Δ ERETO N 49 55 52 O 011 24 30 Δ BAMAS N 49 52 48 O 011 02 45 Δ ALAXA N 49 48 21 O 010 41 47 Δ VADRU N 49 44 10 O 010 22 30 Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Nur für Flüge nach ELLX, EHBK, EBLG, EDDR, EDRZ, EDFH, EDTL, EDSB, ETAD, LFSF, LFJL, LFSR, LFQA, LFQB, LFOK und für Flüge mit Y-Flugplan. 3. Zwischen OKG und VADRU zusätzlich verfügbar zwischen FL250 und FL270 für den Weiterflug via UZ161-DKB-UN869 (siehe auch UN869). 4. Zwischen OKG und ERETO nicht verfügbar für Abflüge von LKPR, LKKB, LKVO. Für diese Flüge ist via UL984-KULOK-UZ715-ERETO im Flugplan anzugeben.
	258,6	39,5	FL660 FL250	↓	
		14,4			
	251,9	14,3			
		13,2			
	266,3	16,7			
UZ 400 BAKLI (UIR BDRY) N 54 55 00 O 013 33 39 Δ ARGAD N 54 41 36 O 013 36 27 Δ PENET N 54 06 01 O 013 43 44 Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48 Δ PADKU N 53 31 39 O 013 50 35 Δ PEKIP N 53 18 20 O 013 53 11 Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40 Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42 Δ GERGA N 52 36 09 O 014 01 41					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Bei RAKIT kein Übergang zur UZ717 möglich. 3. Zwischen RAKIT und GERGA in südliche Richtung nur in FL290 oder darüber.
		13,5	FL 660 FL 250	↑	
		35,9			
		20,5			
		14,2			
		13,4			
		7,7			
		16,O		3. ↓ ↑	
	353,4	18,9			
	352,7				

<table>
<tr>
<td>UZ 715

Δ RIKLU
N 50 55 52 O 013 48 40

Δ LISBA
N 50 53 36 O 013 42 33

Δ ABKIS
N 50 37 47 O 013 03 26

Δ NOKSI
N 50 35 54 O 012 57 41

Δ PEROX
N 50 20 41 O 012 11 58

Δ URONA
N 50 15 15 O 011 55 57

Δ KULOK
N 50 04 22 O 011 37 50

Δ ERETO
N 49 55 52 O 011 24 30

Δ ANELA
N 49 46 08 O 011 13 29</td>
<td>

O59,7
237,7

O57,2
242,8

O62,O
227,1

O46,8
225,4

O45,2
216,3

O36,1</td>
<td>

4,5

29,5

4,1

32,9

11,6

15,9

12,1

12,1</td>
<td>

FL 280
FL 250

FL 660
FL 250</td>
<td>

5.</td>
<td>1. Bezirkskontrollstellen:
Karlsruhe UAC, Berlin ACC
2. Zwischen KULOK und ERETO FL300 und darüber nur für Abflüge von EDDC, LKPR, LKKB, LKVO, EDAB und Flüge nach EDDS, EDSB, EDTY.
3. Ab URONA in südwestliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID.
4. Zwischen KULOK und PEROX maximal FL250 für Abflüge von EDDF, EDFM, EDDS, EDSB, EDTY.
5. Zwischen ERETO und ANELA in südliche Richtung nur FL280 oder darüber.</td>
</tr>
<tr>
<td>Y 101

Δ GIVMI
N 48 42 04 O 011 21 53

Δ ERNAS
N 48 50 41 O 011 13 10

Δ ERMEL
N 49 11 16 O 011 02 41

Δ INBED
N 49 23 15 O 010 56 30</td>
<td>

326,2

341,6

341,4</td>
<td>

10,4

21,7

12,7</td>
<td>

FL660
3500ft MSL

FL660
5000ft MSL</td>
<td></td>
<td>1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, München ACC/UAC
2. Nur für Abflüge aus EDMM mit Weiterflug über
- INBED-UL610 in FL260 oder darüber;
- INBED-L610;
- ERNAS-T161;
- ERMEL-Y109.
3. Bei Abflügen aus EDMM mit Weiterflug über UL610 in FL260 oder darüber muss INBED in FL250 oder darüber überflogen werden können, andernfalls ist Y101-ERMEL-Y109-SULUS-UL984-LOHRE im Flugplan anzugeben.
4. Bei ERNAS kein Übergang zur (U)M726 möglich.
5. Zwischen GIVMI und INBED CDR1: FL270-FL320, FL360-FL470. Ausweichstrecke wird von ATC zugewiesen.</td>
</tr>
<tr>
<td>Y 712

Δ PABLA
N 48 47 19 O 008 21 07

Δ BADSO
N 48 49 14 O 008 36 17

Δ Luburg VOR/DME (LBU)
N 48 54 47 O 009 20 24

Δ NOTGA
N 48 55 39 O 009 27 04

Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB)
N 49 08 34 O 010 14 18</td>
<td>O78,8

O67,1</td>
<td>10,2

29,7

4,5

33,7</td>
<td>

FL230
6500ft MSL

FL230
5000ft MSL</td>
<td></td>
<td>1. Bezirkskontrollstelle:
Langen ACC
2. Nur verfügbar für
- Abflüge von EDSB, ETAR, EDDR, EDRZ;
- Flüge nach EDTY, EDDN, EDDS.</td>
</tr>
</table>

Z 12 Δ FRANK N 49 27 16 O 08 01 33					1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Berlin ACC, München ACC 2. Zwischen NEKOM und FRANK: FL100 CDR1 ganztägig.
	103,5	6,6			
Δ BADOT N 49 25 42 O 08 11 29	283,6		FL 100 5000ft MSL		
	104,3	21,9			
Δ NEKOM N 49 20 12 O 008 43 58	284,7				
	O57,4	13,O			
Δ BANIK N 49 27 10 O 009 00 42	237,9		FL 240 5500ft MSL		
	O89,5	14,4			
Δ OSBAN N 49 27 16 O 009 22 43	269,7				
	O41,2	17,1			
Δ GIBSA N 49 40 06 O 009 40 03	221,5				
	O74,7	5,6	FL 240 5000ft MSL		
Δ ALUPO N 49 41 34 O 009 48 21		4,O			
Δ TALAK N 49 42 37 O 009 54 19		1,7			
Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49	254,9				
	O34,1	5,2			
Δ OLIXA N 49 47 23 O 010 01 21	214,2				
	O61,4	15,1	FL 240 FL 140		
Δ ERMUT N 49 54 35 O 010 21 51	241,6				
	O54,4	17,2			
Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44	235,O				
	O48,1	11,1			
Δ KODUK N 50 11 52 O 010 56 32		14,7	FL250 6000ft MSL		
Δ LASGA N 50 21 38 O 011 13 41					
Z 74 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) N 50 03 14 O 008 38 14					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Zugangsstrecke zur L603/T104.
	130,6	11,4	FL240 FL120		
Δ DONIS N 49 55 50 O 008 51 34	130,7	16,9			
Δ AKONI N 49 44 48 O 009 11 15		11,7	FL240 5000ft MSL		
Δ HAREM N 49 37 06 O 009 24 52					

Z 94

Δ NIKUT N 49 36 28 O 009 48 39	O38,8	8,5	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, Berlin ACC 2. Ab PIGMI in nördliche Richtung nur für Flüge nach EDDE. 3. Kein Übergang zur T172 möglich.
Δ Würzburg VOR (WUR) N 49 43 03 O 009 56 49	034,1	25,9		2. ↓	
Δ PIGMI N 50 04 26 O 010 19 23		11,0		↑	
Δ GORKO N 50 13 28 O 010 29 02		8,5			
Δ BOKNI N 50 20 27 O 010 36 32		6,9	FL 240 7000ft MSL		
Δ PILAM N 50 26 06 O 010 42 40		20,7			
Δ BAMKI N 50 43 05 O 011 01 13	215,0 O30,4	8,8			
Δ GERDO N 50 50 39 O 011 08 14		7,4			
Δ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12	21O,6	28,1	FL 240 5000ft MSL	↑	
Δ GALMA N 51 23 53 O 011 27 04	196,8				

Z 104

Δ MILKA N 49 30 52 O 010 28 27	343,8	13,9	FL 240 5000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC 2. Zwischen VADRU und OBERO nicht verfügbar für Flüge mit beantragter Flughöhe zwischen FL120 und FL200. Für diese Flüge ist L610-HAB-L984-BOMBI-Z75-NOKDI im Flugplan anzugeben. 3. Zwischen VADRU und ARKOK nicht verfügbar unterhalb FL120. Für diese Flüge ist VADRU-G103-NISTE dct RID dct OLIVI dct KIR dct KELUX im Flugplan anzugeben.
Δ VADRU N 49 44 10 O 010 22 30	283,3	14,1	2.+3. FL 240 5000ft MSL (FL220)		
Δ OLIXA N 49 47 23 O 010 01 21	276,9	16,9			
Δ LEPSA N 49 49 22 O 009 35 26	273,9	19,O			
Δ OBERO N 49 50 35 O 009 06 12		24,3			
Δ NOKDI N 49 51 59 O 008 28 45	283,3	20,7	FL 240 5000ft MSL (FL120)		
Δ MISGI N 49 56 43 O 007 57 32		10,7	FL 240 5500ft MSL (FL120)		
Δ ARKOK N 49 59 07 O 007 41 22		12,8	FL 240 5500ft MSL		
Δ LUKAR N 50 01 55 O 007 21 59		12,8	FL 240 5000ft MSL		
Δ KELUX N 50 04 36 O 007 02 33		4,8			
Δ DEPAX N 50 05 37 O 006 55 13	268,5	10,5			
Δ TALUK N 50 05 19 O 006 38 53		16,O			
Δ DIDUS N 50 04 48 O 006 14 00	269,8	4,5	FL 240 FL 80		
ROBON (FIR Boundary) N 50 04 42 O 006 07 05		4,4			
GESLO N 50 04 45 O 006 00 18					

Z 400					1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Bei RAKIT kein Übergang zur Z717 möglich.
Δ BAKLI (FIR BDRY) N 54 55 00 O 013 33 39					
		13,5	FL 240 4000ft MSL	↑	
Δ ARGAD N 54 41 36 O 013 36 27					
		35,9			
Δ PENET N 54 06 01 O 013 43 44					
		20,5			
Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48					
		14,2			
Δ PADKU N 53 31 39 O 013 50 35					
		13,4			
Δ PEKIP N 53 18 20 O 013 53 11					
		7,7			
Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40					
	353,4	16,O			
Δ RENKI N 52 54 53 O 013 57 42					
	352,7	18,9			
Δ GERGA N 52 36 09 O 014 01 41					
Z 715					1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC 2. Ab URONA in südwestliche Richtung nicht verfügbar für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID.
Δ RIKLU N 50 55 52 O 013 48 40					
	O59,7	4,5	FL 240 5000ft MSL	↑	
Δ LISBA N 50 53 36 O 013 42 33					
	237,7 O57,2	29,5	FL 240 7000ft MSL	↑ ↓	
Δ ABKIS N 50 37 47 O 013 03 26					
	242,8	4,1			
Δ NOKSI N 50 35 54 O 012 57 41					
		32,9			
Δ PEROX N 50 20 41 O 012 11 58					
	O62,O	11,6			
Δ URONA N 50 15 15 O 011 55 57					
	227,1 O46,8	15,9			
Δ KULOK N 50 04 22 O 011 37 50					
	225,4 O45,2	12,1			
Δ ERETO N 49 55 52 O 011 24 30					
	216,3 O36,1	12,1	FL 240 5000ft MSL		
Δ ANELA N 49 46 08 O 011 13 29					
Z 738					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Kein Übergang zur G103 möglich.
Δ RUDUS N 50 02 51 O 008 04 42					
	124,9	19,O	FL240 5500ft MSL (FL120)	↓	
Δ NOKDI N 49 51 59 O 008 28 45					
	124,9 305,3	9,3		↓ ↑	
Δ NISTE N 49 46 38 O 008 40 28					
	319,9	15,9		↑	
Δ VADNU N 49 34 30 O 008 56 16					

y) Die folgenden Strecken werden eingefügt:

Streckenführungen/Meldepunkte Bezeichnung	Rechtweisender-Anfangskurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen Höchste / Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
T 128 ∆ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) N 48 59 35 O 008 35 03						1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Nur für Flüge nach EDDS und Flüge mit Y-Flugplan.
	175,5	10,4	FL240 / 6000ft MSL	↓		
∆ BADSO N 48 49 14 O 008 36 17						
T 160 ∆ REDNI N 49 04 48 O 010 53 25						1. Bezirkskontrollstellen: München ACC/UAC , Langen ACC 2. Die Strecke wird zwischen REDNI und MILKA nur von ATC zugewiesen und ist im Flugplan nicht anzugeben. 3. Ab MILKA nur für Flüge nach EDDF, ETOU, ETID und Flüge mit Y-Flugplan.
	341,3	16,6	FL660 / 5000ft MSL	↓		
∆ PETIX N 49 20 28 O 010 45 17	313,6	8,1				
∆ TUNOX N 49 26 03 O 010 36 16		7,O	FL240 / 5000ft MSL			
∆ MILKA N 49 30 52 O 010 28 27		24,2				
∆ OLIXA N 49 47 23 O 010 01 21	297,7	15,8				
∆ REPTO N 49 54 42 O 009 39 40	256,4	12,5				
∆ Spessart NDB (PSA) N 49 51 44 O 009 20 54						
T 224 ∆ Erfurt DVOR/DME (ERF) N 50 57 03 O 011 14 12						1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, München ACC 2. Nur für Flüge nach EDDE und Flüge mit Y-Flugplan. 3. In südliche Richtung nur verfügbar für Flüge nach EDQC in FL130 oder darunter.
	O00,5	35,5	FL280 / 6000ft MSL	↑		
∆ LASGA N 50 21 38 O 011 13 41						
UL 735 ∆ GOVEN (FIR BDRY) N 52 03 30 O 014 45 20						Bezirkskontrollstelle: München UAC
	246,2	23,6	FL 660 / FL 290	↓		
∆ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28		34,1				
∆ OLBIK N 51 39 45 O 013 20 28		32,8				
∆ TADUV N 51 25 48 O 012 32 53						
UZ 36 ∆ Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08						1. Bezirkskontrollstellen: Berlin ACC, Karlsruhe UAC 2. Von LUROS nach SUI nur für Abflüge von EDDP, EDDC, EDAC, EDAB, EDCD, LKPR, LKVO, LKKB. 2. Abflüge von EDDT, EDDI, EDDB in den Bereich EDMM in maximal FL280.
	32,7			↑		
∆ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28	O27,6					
	196,3	26,7	FL 660 / FL 250			
∆ BEBKU N 51 28 21 O 013 58 28		12,2				
∆ RENDO N 51 16 41 O 013 53 05		24,O				
∆ LISBA N 50 53 36 O 013 42 33		11,1		↓		
∆ MAREM (FIR Boundary) N 50 42 56 O 013 37 44						

UZ 161 Δ VADRU N 49 44 10 O 010 22 30 Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) N 49 08 34 O 010 14 18	188,6	36,O	FL270 FL250	↓	1. Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC 2. Nicht verfügbar für Flüge nach EDDS, EDSB, EDTY.
UZ 871 Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40 Δ GUDOP N 53 01 47 O 013 10 15 Δ PODUS N 52 57 33 O 012 49 50 Δ RUPIR N 52 49 05 O 012 41 25 Δ SOBLU N 52 23 32 O 012 16 22 Δ Magdeburg VOR/DME (MAG) N 51 59 42 O 011 47 40	251,8 O70,9 211,1 216,7	28,2 13,O 9,9 29,8 29,7	FL280 FL250	↑ ↓ ↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Zwischen PODUS und MAG nicht verfügbar für Flüge nach EDVE, EDDP, EDAC.
Y 223 Δ PILAM N 50 26 06 O 010 42 40 Δ EBESI N 50 04 31 O 011 02 24	149,5	25,1	FL 660 7000ft MSL	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Nur für Abflüge von EDDE mit Weiterflug ab EBESI in FL260 oder darüber.
Y 231 Δ BAMKI N 50 43 05 O 011 01 13 Δ PIBAD N 50 23 19 O 011 01 49 Δ EBESI N 50 04 31 O 011 02 24 Δ BAMAS N 49 52 48 O 011 02 45 Δ KEGOS N 49 39 38 O 011 03 05	178,9 	19,8 18,8 11,7 13,2	FL 660 FL 270 FL 660 FL 260 FL 660 FL 280	↓	1. Bezirkskontrollstellen: Karlsruhe UAC, Berlin ACC 2. Nur für Abflüge von EDDP, EDDE, EDAC, EDBM mit beantragter Flughöhe FL270 oder darüber. 3. Zwischen EBESI und BAMAS FL260 nur für Abflüge von EDDE. 4. Ab BAMAS nur für Flüge mit beantragter Flughöhe FL280 oder darüber.
Z 36 Δ Subi VOR/DME (SUI) N 52 22 47 O 014 35 08 Δ LUROS N 51 53 55 O 014 10 28 Δ BEBKU N 51 28 21 O 013 58 28 Δ RENDO N 51 16 41 O 013 53 05 Δ LISBA N 50 53 36 O 013 42 33 Δ MAREM (FIR Boundary) N 50 42 56 O 013 37 44	 O27,6 196,3 	32,7 26,7 12,2 24,O 11,1	FL 240 7000ft MSL	↑ ↓	1. Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC 2. Von LUROS nach SUI nur für Abflüge von EDDP, EDDC, EDAC, EDAB, EDCD, LKPR, LKVO, LKKB.

Z 75 Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01 Δ NOKDI N 49 51 59 O 008 28 45					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Zugangsstrecke zur Z104 nur für Flüge zwischen FL120 und FL200, die die Ausweichstrecke für Z104 über L610-HAB-L984-BOMBI benutzen (siehe auch Z104).
	227,5	16,9	2. FL200 4000ft MSL (FL120)	↓	
Z 76 Δ Nördlingen NDB (NDG) N 48 49 46 O 010 25 08 Δ ELVAG N 48 57 06 O 010 14 47 Δ NOMBO N 49 03 49 O 010 05 17 Δ GEBNO N 49 10 00 O 009 55 56 Δ NIKUT N 49 36 28 O 009 48 39					1. Bezirkskontrollstellen: Langen ACC, München ACC 2. Zwischen NDG und GEBNO nur verfügbar für - Abflüge aus EDMM ausgenommen Abflüge von EDDM, - Flüge in den Bereich EDFF.
	317,2	10,0	FL200 5500ft MSL	↓	
	317,0	9,2	FL200 5000ft MSL		
	315,3	8,7			
	349,9	26,9	FL240 5000ft MSL		
Z 77 Δ NORAS N 49 24 24 O 010 38 57 Δ BUGEK N 49 44 57 O 010 41 23 Δ SULUS N 50 04 31 O 010 43 44					1. Bezirkskontrollstelle: Langen ACC 2. Kein Übergang zur (U)L984 möglich.
	OO4,4	20,6	FL240 5000ft MSL	↓	
		19,6			
Z 871 Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40 Δ GUDOP N 53 01 47 O 013 10 15 Δ PODUS N 52 57 33 O 012 49 50					Bezirkskontrollstelle: Berlin ACC
	251,8	28,2	FL 240 4000 ft MSL	↑ ↓	
		13,O			
	O70,9				

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 13. Oktober 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 267/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 26. VO zur Änderung der 121. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-267/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Sechsundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 15 811, am 9. November 2005 verkündete Verordnung vom 18. Oktober 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 9. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Sechsundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Vom 18. Oktober 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Fughafen Nürnberg) vom 24. Juni 1993 (BAnz. S. 6501, NfL I-202/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. August 2005 (BAnz. S. 13 088, NfL I-228/05), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

   a) Der folgende Meldepunkt wird angefügt:

Meldepunkt	Koordinaten	Definition
DOSIS	N 49 14 19 O 011 24 24	

   b) Die Meldepunkte GISEL, LETKU und PESIP werden wie folgt gefasst:

Meldepunkt	Koordinaten	Definition
GISEL	N 49 44 54 O 010 34 50	R 283 - 23 DME ERL
LETKU	N 49 20 51 O 010 33 13	R 044 - 18 DME DKB
PESIP	N 49 40 01 O 011 24 58	

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Einflugstrecken, für die BRNAV-Ausrüstung erforderlich ist:

Hinweis : Mit der Zuweisung einer GPS/FMS RNAV-Verbindungsstrecke oder Radarführung zum Endanflug ist zu rechnen.

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
DINKELSBÜHL TWO TANGO ARRIVAL (DKB 2T)				LETKU ist Freigabegrenze. Ohne Freigabe ist das Warteverfahren zu fliegen.
Δ Dinkelsbühl DVORTAC	044 (045,1)	17,5	5000	
Δ LETKU	105 (106,7)	27,4		
Δ Allersberg VOR/DME				
ROTEN TWO TANGO ARRIVAL (ROTEN 2T)				LETKU ist Freigabegrenze. Ohne Freigabe ist das Warteverfahren zu fliegen.
Δ ROTEN	071 (071,9)	20,2	5000	
Δ LETKU	105 (106,7)	27,4		
Δ Allersberg VOR/DME				
HAMMELBURG TWO TANGO ARRIVAL (HAB 2T)				GISEL ist Freigabegrenze. Ohne Freigabe ist das Warteverfahren zu fliegen.
Δ Hammelburg NDB	114 (115,8)	25,1	5000 (FL 90)*	
Δ ERMUT	138 (139,0)	12,8	5000	
Δ GISEL	103 (103,9)	22,9		* Operationelle Flughöhe bedingt durch ED-R 135
Δ Erlangen VOR/DME				
VELIS TWO TANGO ARRIVAL (VELIS 2T)				1. GISEL ist Freigabegrenze. Ohne Freigabe ist das Warteverfahren zu fliegen. 2. Die Strecke ist im Flugplan nicht anzugeben.
Δ VELIS	177 (178,7)	14,7	7000	
Δ GORKO	171 (172,5)	28,8	5000	
Δ GISEL	103 (103,9)	22,9		
Δ Erlangen VOR/DME				
NIBIL TWO TANGO ARRIVAL (NIBIL 2T)				PESIP ist Freigabegrenze. Ohne Freigabe ist das Warteverfahren zu fliegen.
Δ NIBIL	206 (207,1)	12,7	6000	
Δ PESIP	265 (266,2)	10,4	5000	
Δ Erlangen VOR/DME				
AKINI TWO TANGO ARRIVAL (AKINI 2T)				1. DOSIS ist Freigabegrenze. Ohne Freigabe ist der Flug bis ALB fortzusetzen und das Warteverfahren zu fliegen. 2. Während der Aktivierung von ED-R 138, ED-R 144 oder ED-R 210B (TRA) muss mit Umleitungen durch ATC gerechnet werden.
Δ AKINI	310 (311,8)	35,1	5000	
Δ UNKUL	340 (341,1)	6,4		
Δ DOSIS	257 (258,8)	7,4		
Δ Allersberg VOR/DME				

b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 28“ durch die Angabe „ Fehlanflugpunkt: MM ILS 28 (1,3 DME NGD)“ ersetzt.

bb) In Nummer 3 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 10“ durch die Angabe „ Fehlanflugpunkt: MM ILS 10 (1,3 DME NGD)“ ersetzt.

cc) In Nummer 5 wird die Angabe „Schwellenüberflughöhe: 51“ durch die Angabe „Schwellenüberflughöhe: 50“ ersetzt.

dd) In den Nummern 1 bis 4 wird die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung“ jeweils durch die Angabe “Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)“ ersetzt.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) GPS/FMS-RNAV – Verbindungsstrecken

Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Nürnberg basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01.

ALB 10	ALB – DN453 [R] – DN445 [F080+; L] – DN440 [R] – DN430 [R] – DN432 [A4200] – VENUB [A4200] (FAF) – Endanflug 10 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]
DOSIS 10	DOSIS – DN446 [L] – DN445 [F080+] – DN440 [R] – DN430 [R] – DN432 [A4200] – VENUB [A4200] (FAF) – Endanflug 10 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]
GISEL 10	GISEL – DN413 [R] – DN425 [F080+; R] - DN420 [L] – DN430 [L] - DN432 [A4200] – VENUB [A4200] (FAF) – Endanflug 10 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]
LETKU 10	LETKU – DN453 [L] – DN445 [F080+; L] – DN440 [R] – DN430 [R] – DN432 [A4200] – VENUB [A4200] (FAF) – Endanflug 10 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]
PESIP 10	PESIP – DN426 [R] – DN425 [F080+] – DN420 [L] – DN430 [L] – DN432 [A4200] – VENUB [A4200] (FAF) – Endanflug 10 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]
ALB 28	ALB – DN453 [L] – DN451 [R] – DN442 [F080+; R] – DN449 [L] – DN436 [L] – DN434 [A4000] – OSNUB [A4000] (FAF) – Endanflug 28 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]
DOSIS 28	DOSIS – DN454 [L] – DN451 [R] – DN442 [F080+; R] – DN449 [L] – DN436 [L] – DN434 [A4000] – OSNUB [A4000] (FAF) – Endanflug 28 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]
GISEL 28	GISEL – DN422 [F080+; L] – DN429 [R] – DN436 [R] – DN434 [A4000] – OSNUB [A4000] (FAF) – Endanflug 28 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]
LETKU 28	LETKU – DN442 [F080+; R] – DN449 [L] – DN436 [L] – DN434 [A4000] – OSNUB [A4000] (FAF) – Endanflug 28 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]
PESIP 28	PESIP – DN411 [L] – DN422 [F080+; L] – DN429 [R] – DN436 [R] – DN434 [A4000] – OSNUB [A4000] (FAF) – Endanflug 28 [ILS; LOC-DME; NDB-DME]

Anmerkungen:
1. Die Verbindungsstrecken zum Endanflug sind nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle (ATC) benutzbar.
2. Auf dem Gegenanflugteil der Verbindungsstrecke ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Die Flughöhen werden von ATC zugewiesen.
4. Das Eindrehen zum Endanflug darf nur nach Freigabe durch ATC oder bei Funkausfall erfolgen.“

b) In Absatz 2 wird der Freigabegrenzpunkt „DOSIS“ angefügt.

c) In Absatz 3 wird die Tabelle der Warteverfahren wie folgt gefasst:

Freigabegrenzpunkt/ Anfangsanflugfix	Missweisender Anflugkurs	Mindest- wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
GISEL	103	5000*	links	* Operationelle Flughöhe FL80
PESIP	206	6000*	rechts	
Allersberg VOR (ALB)	294	5000	rechts	
LETKU	044	5000	links	

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 18. Oktober 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 268/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 10. VO zur Änderung der 155. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-268/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zehnten Verordnung zur Änderung der Hundertfünfundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 15 812, am 9. November 2005 verkündete Verordnung vom 18. Oktober 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 9. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zehnte Verordnung zur Änderung der Hundertfünfundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz)

Vom 18. Oktober 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertfünfundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Altenburg-Nobitz) vom 6. September 1995 (BAnz. S. 10 722, NfL I-257/95), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. August 2005 (BAnz. S. 12 873, NfL I-229/05), wird wie folgt geändert:

In § 2 Absatz 5 Nr. 1 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 22“ durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 22 (0,8 DME AGD)“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 18. Oktober 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 269/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 4. VO zur Änderung der 218. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-269/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierten Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 15 812, am 9. November 2005 verkündete Verordnung vom 18. Oktober 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 9. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag
D ö l p

Vierte Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Vom 18. Oktober 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertachtzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) vom 20. August 2004 (BAnz. S. 21 673, NfL I-245/04), zuletzt geändert durch Verordnung vom 15. August 2005 (BAnz. S. 13 447, NfL I-249/05), wird wie folgt geändert:

§ 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

In Nummer 3 Abflugstrecke WARBURG THREE YANKEE DEPARTURE (WRB 3Y) und Nummer 4 Abflugstrecke WARBURG TWO JULIETT DEPARTURE (WRB 2J) wird in Spalte 1 jeweils die Angabe „R 267 WRB“ durch die Angabe „Kurs 087°“ ersetzt und in Spalte 4 wird der vorhandenen Anmerkung die Ziffer „1.“ vorangestellt und die Anmerkung „2. Ab 12,7 DME BAM BRNAV-Ausrüstung erforderlich.“ angefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.
Langen, den 18. Oktober 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag
D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 270/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 2. VO zur Änderung der 223. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-270/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweiten Verordung zur Änderung der Zweihundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 15 812, am 9. November 2005 verkündete Verordnung vom 18. Oktober 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 9. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zweite Verordnung zur Änderung der Zweihundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)

Vom 18. Oktober 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertdreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn) vom 2. Mai 2005 (BAnz. S. 7214, NfL I-122/05), geändert durch Verordnung vom 29. Juni 2005 (BAnz. S. 10 995, NfL I-197/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 5 Nr. 1.7 und 1.8 wird jeweils der Satz „5,0 NM vor RW25 nicht unter 1920 überfliegen.“ durch den Satz „3,0 NM vor RW 25 nicht unter 1280 und 5,0 NM vor RW25 nicht unter 1920 überfliegen.“ ersetzt.

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Der Luftfahrzeugführer hat nach dem Start Sprechfunkverbindung mit LANGEN RADAR auf der der jeweiligen Abflugstrecke zugeordneten Frequenz aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz*
07	WYP 4K, PODIP 2K, KUMIK 2K, COL 5K	118,750
	NOR 7K	126,325
25	WYP 3D, PODIP 1D, KUMIK 1D, COL 3D	118,750
	NOR 6D	126,325
14 L	WYP 7F, PODIP 2F, KUMIK 2F, COL 7F	118,750
	NOR 6F, NOR 7P	126,325
14 R	WYP 4E, PODIP 1E, KUMIK 1E, COL 4E	118,750
	NOR 6E, NOR 4C	126,325
32 R	WYP 4B, PODIP 2B, KUMIK 3B, COL 8B	118,750
	NOR 1B	126,325
32 L	WYP 3M, PODIP 2M, KUMIK 2M, COL 6M	118,750
	NOR 5M	126,325

* Die jeweilige Frequenz ist mit dem Erreichen von 2000 zu schalten.“

b) Absatz 2 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

3. Bei Benutzung der Startbahn 14 L:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
WIPPER SEVEN FOXTROT DEPARTURE (WYP 7F) Auf Kurs 138° bis 3,2 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL in Richtung COL; bei 11,5 DME COL Linkskurve, auf R 164 WYP bis WYP (Δ). Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt während der Kurven. **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK130 [A1500+; L] – DK143 [L] – DK144 [L] – DK145 [K220-] – WYP	5000		1. Streckenführung WYP-Y860 nur für Flüge in den oberen Luftraum. 2. Nur für Flüge, die über DOM-RKN fortgesetzt werden, mit beantragter Flughöhe FL245 und darunter. 3. Für Flüge mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber ist SID NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI im Flugplan anzugeben. 4. Kann die NAPSI-Einschränkung nicht eingehalten werden, ist bis RKN FL240 im Flugplan anzugeben.
PODIP TWO FOXTROT DEPARTURE (PODIP 2F) Auf Kurs 138° bis 3,2 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL bis COL (Δ); Linkskurve, auf R 036 COL bis PODIP (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] - DK130 [A1500+; L] - COL [L] - PODIP	5000		
COLA SEVEN FOXTROT DEPARTURE (COL 7F) Auf Kurs 138° bis 3,2 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL bis COL (Δ). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK130 [A1500+; L] – COL	5000		Nur für örtliche Ausbildungsflüge in EDDK und für Flüge von EDDK nach EDDF.

KUMIK TWO FOXTROT DEPARTURE (KUMIK 2F) Auf Kurs 138° bis 3,2 DME KBO oder 1500, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 278 COL bis COL (∆); Linkskurve, auf R 080 COL bis KUMIK (∆). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK130 [A1500+; L] – COL [L] – DK150 – KUMIK	5000	von 8,0 DME östl. COL bis KUMIK: 5000	Bei einem beabsichtigten Weiterflug auf Y854 ist Y854 wie folgt zu erfliegen: auf R 080 COL bis 14,5 DME COL, Rechtskurve, Y854 erfliegen.
NÖRVENICH SIX FOXTROT DEPARTURE (NOR 6F) Auf Kurs 138° bis 5,0 DME KBO; Rechtskurve, Kurs 190° LV erfliegen, Flug bis 7,0 DME KBO (Kat. D: kontinuierliche Rechtskurve anstelle von 190° LV); Rechtskurve, auf R 107 NOR bis NOR (∆). 5,0 DME KBO ist in 4000 oder darüber zu überfliegen. Angezeigte Eigengeschwindigkeit maximal 220 kt während der Kurven. **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK133 [A4000+; R] – DK134 [R] – DK136 [K220-] – NOR	5000		1. Verfahrensplanungsgradient 14,5% (880 ft/NM) aufgrund der Luftraumstruktur. Kann der Steiggradient nicht eingehalten werden, ist NOR 7P im Flugplan anzugeben. 2. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann. 3. Streckenführung NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber. 4. Luftfahrzeuge müssen NAPSI in FL260 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist SID WYP FL240 bis RKN im Flugplan anzugeben.
NÖRVENICH SEVEN PAPA DEPARTURE (NOR 7P) Auf Kurs 138° bis 4,3 DME KBO; Rechtskurve, auf Kurs 171° LV bis 12,5 DME KBO; Rechtskurve, auf R 125 NOR bis NOR (∆). **GPS/FMS RNAV:** [A700+] – DK132 [R] – DK146 [R] – DK147 – NOR	5000		1. Bei Flügen, die oberhalb FL190 geplant sind, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR/UIR-Grenze (23,0 DME nach Überfliegen von NOR) nicht in FL200 oder darüber überflogen werden kann. 2. Streckenführung NOR-Y868-GESBI-Y868-UBEXI-Y282-NAPSI nur für Abflüge von EDDK mit beantragter Flughöhe FL260 und darüber. 3. Luftfahrzeuge müssen NAPSI in FL260 oder darüber überfliegen können, andernfalls ist SID WYP FL240 bis RKN im Flugplan anzugeben.

c) In Absatz 2 Nr. 5 wird die Abflugstrecke NÖRVENICH NINE BRAVO DEPARTURE (NOR 9B) in NÖRVENICH ONE BRAVO DEPARTURE (NOR 1B) umbenannt und in der Streckenbeschreibung Spalte 1 wird die Angabe „2,8 DME KBO“ durch die Angabe „2,7 DME KBO“ ersetzt.

Artikel 2

1. Artikel 1 Nr. 1 und Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.
2. Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a und b tritt am 24. November 2005 in Kraft.

Langen, den 18. Oktober 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 271/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main, gültig ab 01. Januar 2006

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

I-271/05

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main, gültig ab 01. Januar 2006

Die nachfolgende Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main wird hiermit bekanntgegeben.

NfL I-35/05 und NfL I-212/05 werden mit Wirkung vom 01. Januar 2006 aufgehoben.

Wiesbaden, den 03.11.2005
V 5 – 66m 04-03-10-01
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung

i. A. Prof. Dr. H e r r m a n n

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main, gültig ab 01. Januar 2006

Lande- und Startentgelte
Passagierentgelte
Sicherheitsentgelte
Abstellentgelte
Lärmzuschläge

1.1 Allgemeine Bedingungen

(1) Schuldnerregelung

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie der Lärmzuschläge sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

b) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),

c) der Luftfahrzeughalter,

d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

(2) Ausnahmeregelung

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start-, Passagier- und Sicherheitsentgelte sowie Lärmzuschläge zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstops sind keine Notlandungen.

(3) Zahlungszeitpunkt

Die Lande- und Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind vor dem Abflug in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

(4) Umsatzsteuer

Die Lande- und Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.2 Lande- und Startentgelte

(1) Zahlungspflicht

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen ist ein Lande- bzw. Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Dies gilt bei einer Landung auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

(2) Berechnungsgrundlage gewichtsbezogene Entgelte

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOW).

Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Eine Reduzierung dieses MTOW in den Zulassungsunterlagen findet bei der Entgeltberechnung nur ab Beginn der Flugplanperiode Berücksichtigung, zu der die Änderung wenigstens vier Monate zuvor mit der Vorlage der geänderten Unterlagen angekündigt wurde. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichts des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen. Saisonal reduzierte Höchstabfluggewichte werden nicht anerkannt.

(3) Gewichtsbezogene Entgelte

Das Entgelt für Landungen und Starts von Luftfahrzeugen beträgt für innerdeutsche, europäische und internationale Flüge :

je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts pro Bewegung für Passagier-, Fracht- und Postflüge EUR 1,43.

je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts pro Bewegung für Überführungsflüge und Flüge mit Hubschraubern EUR 1,60

Abweichend von der Berechnung des vorgenannten Basisentgelts werden bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 35.000 kg Mindestentgelte berechnet. Diese betragen für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht ganztägig und pro Bewegung

a) bis 6.000 kg EUR 130,00

b) über 6.000 kg bis 35.000 kg EUR 150,00

Diese Berechnung von Mindestlande- und Startentgelten gilt nicht für Hubschrauber.
Hinzu kommt die jeweilige S/L-Lärmkomponente gemäß Absatz 1.2 (4).

(3) Passagiermengenbezogene Entgelte; fracht- und postmengenbezogene Entgelte

Zusätzlich zum gewichtsbezogenen Lande- und Startentgelt ist bei Passagierflügen ein variables Lande- und Startentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst. Bei Fracht- und Postflügen ist ebenfalls ein variables Lande- und Startentgelt zu entrichten, das sich nach der sich bei Landung und / oder Start an Bord befindlichen Fracht- und / oder Postmenge bemisst.

(a) Bemessungsgrundlage Passagiere
pro Passagier an Bord bei Abflug EUR 0,40

(b) Bemessungsgrundlage Fracht und Post
pro angefangene 100 kg an Bord bei Ankunft und / oder Abflug EUR 0,10

Die Bemessungsgrundlage gilt ausschließlich für die auf Nur-Frachtflugzeugen bzw. Nur-Postflugzeugen transportierte Fracht oder Post

(4) Berechnungsgrundlage lärmbezogene Entgelte (S/L-Lärmkomponente)

Die Entgelte für die S/L-Lärmkomponente werden pro Bewegung berechnet. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

Die Einteilung der Fluggeräte erfolgt zunächst nach ihrer ICAO-Klassifizierung. Dabei entsprechen Strahlturbinen-Luftfahrzeuge den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 bzw. 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 2 bzw. 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Zuordnung in den Tabellen ist insoweit die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2002, 2003 und 2004 nach DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel der einzeln betrachteten oder als Gruppen zusammengefassten Flugzeugtypen. In den Tabellen nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Frankfurt Main zur Verfügung stehen.

(5) Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB(A) Alle Kap. 3-Jets mit MTOW < 34 t Alle Propellerflugzeuge mit MTOW < 34 t Alle Hubschrauber A 318, A319, A 320, A 321 AN 72 / AN 74 B 717 B 737-300 bis -900 B 757 BAe146/Avro RJ Fokker 70, Fokker 100 Gulfstream IV/V L 188 MD 90	**Kategorie 2:** LAZ 70,0 bis 73,9 dB(A) A 300 A 310 B 727-100 Reengined B 767 B 777 DC 6 IL 18 TU 204 YK 42/142
Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB(A) A 330 A 340 AN 12 B 727 Hushkit DC 8-70-Serie DC 9 Hushkit IL 96 L 1011 Tristar MD 80 bis MD 88 MD 11 SC 5 (Shorts Belfast)	**Kategorie 4:** LAZ 77,0 bis 79,9 dB(A) AN 22 BAC 111 Hushkit B 737-200 Hushkit B 747-S B 747-400 DC 10 TU 154 M
Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB(A) B 747-100 bis –300 IL 62	**Kategorie 6:** LAZ 83,0 bis 85,9 dB(A) -
Kategorie 7: LAZ 86,0 dB(A) und darüber AN 124	

S/L-Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
0,00	**21,00**	**47,00**	**150,00**	**335,00**	**3.800,00**	**8.000,00**

Zusätzliche S/L-Lärmkomponente Nachtrandzeit pro Bewegung (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59) Ortszeit in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
33,00	**84,00**	**153,50**	**288,00**	**1.020,00**	**11.000,00**	**23.500,00**
Alternativ : Zusätzliche S/L-Lärmkomponente Nachtkernzeit pro Bewegung (23.00 –04.59) Ortszeit in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
34,50	**87,00**	**158,00**	**300,00**	**1.100,00**	**12.300,00**	**26.500,00**

(6) Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahlturbinen-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch)

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB(A) C 160/ND 16 (Transall)	**Kategorie 2:** LAZ 70,0 bis 73,9 dB(A)
Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB(A) C 130 (Hercules)	**Kategorie 4:** LAZ 77,0 bis 79,9 dB(A) Alle Kap. 2-Jets mit MTOW < 34 t B 747-S C 17 (Globemaster) DC 9 Fokker 28 KC 10
Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB(A) B 737-200 B 747-100 bis –200 DC 8 (außer -70-Serie) IL 62 TU 134 TU 154 M	**Kategorie 6:** LAZ 83,0 bis 85,9 dB(A) C 141 (Starlifter) IL 86
Kategorie 7: LAZ 86,0 dB(A) und darüber BAC 111 B 727 C 5 (Galaxy) E 3 AWAX (B707) IL 76	

S/L-Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
0,00	**21,00**	**47,00**	**150,00**	**335,00**	**3.800,00**	**8.000,00**

Zusätzliche S/L-Lärmkomponente pro Bewegung in **EUR** An allen Tagen : 00.00-23.59 Uhr Ortszeit (Flüge nur mit Ausnahmegenehmigung gestattet sowie Militärflüge)						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
34,50	**87,00**	**158,00**	**300,00**	**1.100,00**	**12.300,00**	**26.500,00**

1.3 Passagierentgelte

(1) Zahlungspflicht

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst.

(2) Ausnahmeregelungen

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.

(3) Passagierbezogene Entgelte

Das Passagierentgelt beträgt

- im innerdeutschen Verkehr für Zusteiger	EUR	13,20
- im europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie für die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für Zusteiger	EUR	15,30
- im europäischen Verkehr (restliche Länder) für Zusteiger	EUR	16,45
- im interkontinentalen Verkehr für Zusteiger	EUR	18,50
- für nachgewiesene Transfer- und Transitfluggäste zu allen Flugzielen	EUR	10,00

je Fluggast.

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im Anhang 1.

(4) Definition Kappungsgrenze

Für die Laufzeit dieser Entgeltordnung kommt eine Kappungsgrenze für Passagierflüge zur Anwendung. Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (Anzahl der abfliegenden Passagiere dividiert durch die pro Flugzeugtyp standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzen auf Passagierflügen) bezogen auf alle abgehenden Passagierflüge eines Kalenderjahres über 80% (Kappungsgrenze), so erfolgt für die darüber hinaus gehende Anzahl der abfliegenden Passagiere eine Rückerstattung von € 9,75 pro Passagier. Die pro Flugzeugtyp festgelegte standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzplätzen ist in Anhang 3 aufgelistet. Passagierflüge mit Fluggerät, das in dieser Anlage nicht aufgeführt ist, werden nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Sitzplatzkonfiguration berücksichtigt. Die Erstattung erfolgt zu Beginn des jeweiligen Folgejahres zinslos als Gutschrift.

(5) Definition Transferfluggäste

Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Frankfurt unterbrechen und noch am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

(6) Definition Transitfluggäste

Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Frankfurt unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

1.4 Sicherheitsentgelte

(1) Zahlungspflicht

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bzw. nach der bei der Landung und / oder beim Start an Bord befindlichen Fracht und / oder Post bemisst.

(2) Ausnahmeregelungen

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.

(3) Passagierbezogenes Entgelt

Das Sicherheitsentgelt beträgt

- pro abfliegendem Fluggast	EUR	1,33

(4) Fracht / Post bezogenes Entgelt

Das Sicherheitsentgelt beträgt

- pro angefangene 100 kg bei Ankunft bzw. Abflug	EUR	0,50

1.5 Abstellentgelte

(1) Zahlungspflicht

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Die Höhe des Abstellentgelts wird nach der von dem Luftfahrzeug benötigten Positionsgröße (siehe Anhang 2) und der Dauer des Abstellvorgangs bemessen. Für die Benutzung einer Gebäudeposition wird ein von der Flugzeuggröße abhängiger Zuschlag erhoben.

(2) Flugzeuggrößenbezogene Basisentgelte

Für jeden Abstellvorgang wird ein Grundentgelt berechnet. Es beträgt für Luftfahrzeuge der

Positionsgruppe 1	EUR 28,00	pro angefangene 24 Stunden

von 06.00 Uhr
bis 21.59 Uhr Ortszeit

Positionsgruppe 2	EUR 22,00	pro angefangene Stunde bis zu 2 Stunden
Positionsgruppe 3	EUR 33,00	pro angefangene Stunde bis zu 3 Stunden
Positionsgruppe 4	EUR 44,00	pro angefangene Stunde bis zu 4 Stunden
Positionsgruppe 5	EUR 50,00	pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden
Positionsgruppe 6	EUR 52,50	pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden
Positionsgruppe 7	EUR 55,00	pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden
Positionsgruppe 8	EUR 57,50	pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden

von 22.00 Uhr
bis 05.59 Uhr Ortszeit

Positionsgruppe 2	EUR 16,50	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 3	EUR 28,00	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 4	EUR 39,50	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 5	EUR 46,00	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 6	EUR 48,50	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 7	EUR 51,00	pro angefangene Stunde
Positionsgruppe 8	EUR 53,50	pro angefangene Stunde

(3) Flugzeuggrößenbezogene Zeitzuschläge

Bei Überschreitung der in (2) genannten Zeiten (mit Ausnahme von Positionsgruppe 1) beträgt das Entgelt für jede angefangene zusätzliche Stunde in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.59 Ortszeit Uhr für Luftfahrzeuge der

Positionsgruppe 2	EUR 33,00
Positionsgruppe 3	EUR 44,00
Positionsgruppe 4	EUR 55,00
Positionsgruppe 5	EUR 61,00

Positionsgruppe 6	EUR 63,50
Positionsgruppe 7	EUR 66,00
Positionsgruppe 8	EUR 68,50

(4) Gebäudezuschlag

Für Abstellvorgänge auf dem Vorfeld wird kein weiteres Zusatzentgelt berechnet.
Für Abstellvorgänge auf einer Gebäudeposition werden pro Vorgang zusätzlich berechnet

Positionsgruppe 2	EUR 27,50
Positionsgruppe 3	EUR 55,00
Positionsgruppe 4	EUR 82,50
Positionsgruppe 5-8	EUR 110,00

Finden Ankunfts- und Abflugvorgang auf einer Gebäudeposition statt, werden somit zusätzlich berechnet

Positionsgruppe 2	EUR 55,00
Positionsgruppe 3	EUR 110,00
Positionsgruppe 4	EUR 165,00
Positionsgruppe 5-8	EUR 220,00

(5) Ausnahmeregelungen

Für die regelmäßige Abstellung von Luftfahrzeugen kann zwischen dem Luftfahrzeughalter und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. Dies gilt auch für eine ununterbrochene Abstellung, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfasst.

1.6 Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt zum 01. Januar 2006 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt Main, gültig ab 01. Januar 2005 (NfL I-35/2005), geändert mit Wirkung vom 01. September 2005 (NfL I-212/05), außer Kraft.

Anhang 1

Ländereinteilung

Ziele			
Inland	**Europa (EU) (ohne Deutschland)**	**Europa (Non-EU)**	**Interkontinental**
Deutschland	Belgien Dänemark Estland Finnland Frankreich Griechenland Großbritannien Irland Island Italien Lettland Liechtenstein Litauen Luxemburg Malta Niederlande Norwegen Österreich Polen Portugal Schweden Schweiz Slowakei Slowenien Spanien Tschech. Republik Ungarn Zypern	Albanien Bosnien-Herzegowina Bulgarien (GUS) Armenien (GUS) Aserbaidschan (GUS) Weißrussland (GUS) Georgien (GUS) Moldawien (GUS) Russland* (GUS) Ukraine Kroatien Mazedonien Rumänien Serbien/Jugoslawien Türkei	Alle anderen

- nur für Flughäfen mit den Location Indicators UL, UM, UR, UU, UW an 1. und 2. Stelle.

Anhang 2

Positionsgruppen Abstellentgelte

Positionsgruppe 1 **Nur für Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“**	**Positionsgruppe 2** **Alle Flugzeugmuster bis zu einer max. Spannweite 30m max. Länge 32m**		**Positionsgruppe 3** **max. Spannweite 38m max. Länge 47m**		**Positionsgruppe 4** **max. Spannweite 48m max. Länge 58m**	
Abrechnung nur für Fluggerät der allgemeinen Luftfahrt, soweit dieses in Positionsgruppe 2 eingestuft ist **und** auf den Positionen S 401 bis S452 abgestellt wird. 1), 2)	AN26	DH8A	AN12	DC6	AN22	T154M
	AN30/32	DH8B	AN28	DC91	A30B	T204
	ATP	DH8C	AN72	DC92	A306	
	AT43	DH8D	A318	DC93	A310	
	AT44	E190	A319	DC94	B701	
	AT45	F27	A320	DC95	B703	
	AT72	F28	A321	F100	B752	
	A748	F50	BA11	L188	B753	
	B461-3	F60	B712	MD81-83	B762	
	B732	F70	B721	MD87-88	B763	
	B735	RJ1H	B722	MD90	C130	
	CRJ1/2/7	RJ70/85	B733	T134	C160	
	DC3	SB20	B734	YK42	DC85	
	DHC5	SF34	B736		DC86	
	DHC7	SH33	B737		DC87	
		SH36	B738		IL18	
		YK40	B739		IL62	

Positionsgruppe 5 **max. Spannweite 52m max. Länge 62m**	**Positionsgruppe 6** **max. Spannweite 61m max. Länge 64m**	**Positionsgruppe 7** **max. Spannweite 65m max. Länge 71m**	**Positionsgruppe 8** **max. Spannweite 65m max. Länge 76m**
B764	A332	A345	A346
IL76	A333	B741	AN124
MD 11	A342	B742	B773
	A343	B743	
	B74S	B744	
	B772		
	IL 96		

1) Für alle Flugzeugmuster im Linienverkehr, die andere Positionen als die im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“ des Flughafens benutzen, erfolgt die Abrechnung mit dem Entgeltsatz für die jeweilige Positionsgruppe, die der Größe des Fluggeräts entspricht. Zur Anwendung kommen daher mindestens die Entgeltsätze der Positionsgruppe 2.

2) Für alle Flugzeugmuster, deren Abmessungen größer als die der Positionsgruppe 2 sind, erfolgt die Abrechnung stundenweise mit dem Entgeltsatz für die jeweilige Positionsgruppe, die der Größe des Fluggeräts entspricht, auch wenn sie auf den genannten GAT-Positionen abgestellt sind.

Anhang 3

Kappungsgrenze Passagierentgelte

- Sitzplatzangebot – (Berechnungsgrundlage)

Airbus		Boeing				Sonstige					
Flugzeug-typ	Standard Sitzplatz-angebot	Flugzeug-typ	Standard Sitzplatz-angebot	Flugzeug-typ	Standard Sitzplatz-angebot	Flugzeug-typ	Standard Sitzplatz-angebot	Flugzeug-typ	Standard Sitzplatz-angebot	Flugzeug-typ	Standard Sitzplatz-angebot
A 306	267	B 712	105	B 752	202	A 140	50	DH 8A	36	MD 81	144
A 30B	286	B 732	119	B 753	252	AT 43	43	DH 8C	50	MD 82	142
A 310	231	B 733	118	B 762	204	AT 45	47	DH 8D	71	MD 83	164
A 318	113	B 734	148	B 763	238	AT 72	67	E 135	37	MD 87	111
A 319	121	B 735	99	B 764	235	B 461	74	E 145	49	MD 88	144
A 320	145	B 736	107	B 772	268	B 462	86	E 170	71	MD 90	147
A 321	173	B 737	128	B 773	380	B 463	92	F 100	101	RJ 1H	104
A 332	251	B 738	180			CRJ 1	49	F 50	50	RJ 85	87
A 333	261	B 741	441			CRJ 2	49	F 70	78	SB 20	50
A 342	248	B 742	388			CRJ 7	70	IL 96	235	T 154M	154
A 343	250	B 743	297			D 328	33	J 328	31	T 204	177
A 346	343	B 744	375			DC 10	275	L 101	307	YK 42	102
		B 74S	320			DC 93	115	MD 11	279		

Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge)

2.1 Allgemeine Bedingungen

(1) Zahlungspflicht

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen sind Lärmzuschläge an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Dies gilt bei einer Landung auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

(2) Verwendungsnachweis, Laufzeit

Die Fraport AG verbucht die Einnahmen aus den Lärmzuschlägen getrennt von den Flughafenentgelten in einem gesonderten Lärmschutzfonds. In diesen werden auch alle aus der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen entstehenden Kosten sowie der Verwaltungsaufwand verbucht. Die Fraport AG verpflichtet sich, über den Stand des Lärmschutzfonds im Rahmen der Konsultation den Verbänden der Fluggesellschaften und der Genehmigungsbehörde Rechenschaft abzulegen.

Die Zahlungspflicht für die Lärmzuschläge begann am 01. November 2002. Die Laufzeit der Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach der Höhe der Kosten für das Programm und der Dauer bis zur Erledigung aller Maßnahmen. Beides kann erst durch Einzelaufnahmen des Zustandes der unter das Schallschutzprogramm fallenden Immobilien bestimmt werden. Die Fraport AG geht nach derzeitigem Kenntnisstand von einem Abschluss des Schallschutzprogramms in 2006 aus, da letztmalig am 25. April 2006 Anträge auf Schallschutzmaßnahmen unter diesem Programm gestellt werden können. Sie wird das Ende des Programms den Verbänden der Fluggesellschaften und der Genehmigungsbehörde rechtzeitig mitteilen. Die Fraport AG wird bei der Genehmigungsbehörde die Aufhebung der Lärmzuschläge zu diesem Zeitpunkt beantragen.

(3) Ausnahmeregelungen

Es gelten die unter Abschnitt 1.3 (2) beschriebenen Ausnahmeregelungen für Passagierentgelte.

2.2 Beschreibung

(1) Allgemein

Zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen innerhalb eines durch definierte Lärmgrenzwerte bestimmten Schallschutzgebietes werden Lärmzuschläge erhoben, die sich gliedern in

variable Zuschläge

a) nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste sowie

b) nach der bei Landung und / oder Start an Bord befindlichen Fracht oder Post richten und

fixe Zuschläge

c) nach der Zuordnung des Fluggeräts zu Lärmkategorien entsprechend der Beschreibung unter Ziffer 1.2 (4) bis (6) und nach der Tageszeit, zu der die Flugbewegung stattfindet.

(2) Bemessungsgrundlage Passagiere
pro Passagier an Bord bei Abflug EUR 0,40

(3) Bemessungsgrundlage Fracht und Post
pro angefangene 100 kg an Bord bei Ankunft
und / oder Abflug EUR 0,20

Die Bemessungsgrundlage Fracht und Post gilt ausschließlich für die auf Nur-Frachtflugzeugen bzw. Nur-Postflugzeugen transportierte Fracht oder Post.

(4) Bemessungsgrundlage Lärmkategorie

Die Entgelte für den Lärmzuschlag werden pro Bewegung berechnet. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie. Es gelten die Bedingungen gemäß 1.2 (4) und die Einstufung des Fluggeräts gemäß 1.2 (5) bis (6). Die Lärmzuschläge in der Nachtzeit bzw. in der Sperrzeit werden additiv zu den ganztägigen Zuschlägen erhoben. Eine Unterscheidung in Nachtrand- und Nachtkernzeit erfolgt nicht.

(5) Entgelte für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge sowie Propellerflugzeuge und Hubschrauber mit Einstufung nach ICAO Annex 16 Chapter 3

a) Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung

S/L-Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
5,00	**10,00**	**15,00**	**20,00**	**25,00**	**250,00**	**500,00**

b) Lärmzuschläge Nachtzeit (22.00 Uhr bis 05.59 Uhr Ortszeit)

S/L-Lärmzuschläge 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr Ortszeit pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
12,50	**20,00**	**27,50**	**35,00**	**42,50**	**500,00**	**1.000,00**

(6) Entgelte für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge und Propellerflugzeuge mit Einstufung nach ICAO Annex 16 Chapter 2 und Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch)

a) Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung

S/L-Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
5,00	**10,00**	**15,00**	**20,00**	**25,00**	**250,00**	**500,00**

b) Lärmzuschläge Sperrzeit (00.00 Uhr bis 23.59 Uhr Ortszeit)

S/L-Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung in **EUR**						
Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
12,50	**20,00**	**27,50**	**35,00**	**42,50**	**500,00**	**1.000,00**

(7) Für die Dauer der Laufzeit des Programms sollen die Entgeltsätze gemäß 2.2 (2) bis 2.2 (6) grundsätzlich konstant bleiben.

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV)

4.1 Allgemeine Bedingungen

4.1.1 Rechtsgrundlage

In Ziff. 2.5.3 der geltenden Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Frankfurt Main sind zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) definiert.

4.1.2 Genehmigungspflicht

Dienstleister und Selbstabfertiger haben diese Zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen und dafür ein Entgelt zu zahlen, das nicht nach § 43 LuftVZO genehmigungspflichtig ist.

4.1.3 Gültigkeit

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“ ist gültig bis auf Widerruf ab dem 1. Januar 2006. Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.

4.1.4 Schuldnerregelung

Schuldner der Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte sind als Gesamtschuldner

a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird;
b) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing);
c) der Luftfahrzeughalter;
d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

4.1.5 Zahlungspflicht

Für die Nutzung der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und -leistungen sind folgende Entgelte an den Flughafenunternehmer zu entrichten:

a) Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrasturktureinrichtungen (je Abfertigung)

Für Pax-Flüge ist ein Entgelt je Abfertigung (Landung und Start) zu zahlen, das sich aus einem Basisentgelt und einem variablen Entgelt zusammensetzt. Das Basisentgelt variiert je nach Flugzeugtyp und der Positionierung des Flugzeuges am Gebäude (mit Brücken) oder auf dem Vorfeld. Das variable Entgelt wird auf der Basis der Anzahl der Outbound Passagiere (abfliegende Lokal und Transfer Passagiere) mit einem Entgeltsatz je Outbound Passagier (Outbound Pax) berechnet.
Für Nur-Frachtflüge, Postflüge, Überführungsflüge und technische Landungen wird zur Abdeckung der Vorhaltekosten ein einheitliches Entgelt je Abfertigung erhoben.

b) Entgelte für Gepäckzuführung bei 100% Reisegepäckkontrolle inklusive Non-EU Transfergepäckkontrolle

Für die Leistungen im Rahmen der 100%igen Reisegepäckkontrolle inklusive Non-EU-Transfergepäckkontrollen wird jeweils ein Entgelt je abfliegendem Lokal Passagier (Lokal Pax) sowie je abfliegendem Transfer Passagier (Transfer Pax) erhoben.

4.1.6 Zahlungszeitpunkt

Die Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte sind vor dem Abflug in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

4.1.7 Umsatzsteuer

Die Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

4.1.8 Ausnahmeregelungen

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen.
Ausgenommen von der Berechnung für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Struktureinrichtungen sind Hubschrauber.

4.1.9 Leistungsumfang

Zu den Zentralen Bodenverkehrs-Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gehören unter anderem gemäß der Flughafenbenutzungsordnung (FBO, Schlüssel 5.1.1, Abschnitt 2.5.3)

- Zentrale Gepäckförderanlage für das Abflug- und Umsteigergepäck
- Gate-Gepäckeinrichtungen für das Abfluggepäck
- Sperrgepäckeinrichtungen
- Zentrale Gepäckanlagen für das Ankunftsgepäck
- Zentrale Enteisungseinrichtungen
- Zentrale Gepäcksicherheitseinrichtungen
- Fluggastbrücken einschließlich mobiler Fluggasttreppen als Ersatz bei Ausfall
- 400 Hertz Stromversorgung (einschließlich mobilem Back-up-Gerät)

- Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung
- Kommunikationsnetz und zentrale Informations-Technologie-Einrichtungen zur Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen
- Zentrale Anlagen der Hydranten-Betriebs-Gesellschaft HBG zur Treibstoffversorgung der Flugzeuge.
- Zollgepäcksammellager
- Gepäck-Fehlerbahn, Rush- und Umbuchungsbearbeitung sowie Baggage Tracing

Bei nicht aufgelisteten Luftfahrzeugen erfolgt die Entgeltfestsetzung anhand der vorgelegten Flugzeugdokumente und vorhandenen Flugdaten.

4.2 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrasturktureinrichtungen (je Abfertigung)

4.2.1 Basisentgelt für Pax-Flüge

	Position	
ICAO	Vorfeld	Gebäude
A140	157,00 €	157,00 €
A306	1.091,00 €	1.133,00 €
A30B	1.091,00 €	1.133,00 €
A310	1.091,00 €	1.133,00 €
A318	396,00 €	409,00 €
A319	396,00 €	409,00 €
A320	396,00 €	409,00 €
A321	396,00 €	409,00 €
A332	1.905,00 €	2.163,00 €
A333	1.905,00 €	2.163,00 €
A342	1.905,00 €	2.163,00 €
A343	1.905,00 €	2.163,00 €
A346	1.905,00 €	2.163,00 €
AT43	157,00 €	157,00 €
AT44	157,00 €	157,00 €
AT45	157,00 €	157,00 €
AT72	157,00 €	157,00 €
B461	212,00 €	212,00 €
B462	212,00 €	212,00 €
B463	212,00 €	212,00 €
B712	396,00 €	409,00 €
B722	396,00 €	409,00 €
B732	396,00 €	409,00 €
B733	396,00 €	409,00 €
B734	396,00 €	409,00 €
B735	396,00 €	409,00 €
B736	396,00 €	409,00 €
B737	396,00 €	409,00 €
B738	396,00 €	409,00 €
B741	2.622,00 €	2.985,00 €
B742	2.622,00 €	2.985,00 €
B743	2.622,00 €	2.985,00 €
B744	2.622,00 €	2.985,00 €
B74S	2.622,00 €	2.985,00 €
B752	1.091,00 €	1.133,00 €
B753	1.091,00 €	1.133,00 €
B762	1.091,00 €	1.133,00 €
B763	1.091,00 €	1.133,00 €
B764	1.905,00 €	2.163,00 €
B772	1.905,00 €	2.163,00 €
B773	1.905,00 €	2.163,00 €
CRJ1	157,00 €	157,00 €
CRJ2	157,00 €	157,00 €
CRJ7	212,00 €	212,00 €
D328	157,00 €	157,00 €
DC10	1.905,00 €	2.163,00 €
DH8C	157,00 €	157,00 €
DH8D	212,00 €	212,00 €
E135	157,00 €	157,00 €
E145	157,00 €	157,00 €
E170	212,00 €	212,00 €
F100	212,00 €	212,00 €
F50	157,00 €	157,00 €
F70	212,00 €	212,00 €
IL96	1.905,00 €	2.163,00 €
J328	157,00 €	157,00 €
JU52	157,00 €	157,00 €
L101	1.905,00 €	2.163,00 €
MD11	1.905,00 €	2.163,00 €
MD81	396,00 €	409,00 €
MD82	396,00 €	409,00 €
MD83	396,00 €	409,00 €
MD87	396,00 €	409,00 €
MD88	396,00 €	409,00 €
MD90	396,00 €	409,00 €
RJ1H	212,00 €	212,00 €
RJ70	212,00 €	212,00 €
RJ85	212,00 €	212,00 €
SB20	157,00 €	157,00 €
T154	1.091,00 €	1.133,00 €
T204	1.091,00 €	1.133,00 €
YK42	396,00 €	409,00 €

4.2.1 Variables Entgelt für Pax-Flüge

(Outbound Pax = abfliegende Lokal Pax + abfliegende Transfer Pax)

Entgelt je Outbound Pax: 0,74 €

4.2.2 Entgelt für Nicht-Pax-Flüge

(Nur-Fracht-, Post- & Überführungsflüge, sowie technische Landungen)

Entgelt je Abfertigung: 69,00 €

Das vorliegende Verzeichnis "Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen" ist gültig bis auf Widerruf ab dem 01.01.2006 und ersetzt alle vorhergehenden Verzeichnisse. Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.

4.3 Entgelte für Gepäckzuführung bei 100% Reisegepäckkontrolle inklusive Non-EU Transfergepäckkontrolle

		in €
Entgelt für Gepäckzuführung bei 100% Reisegepäckkontrolle inklusive Non-EU Transfergepäckkontrolle Lokal	**Lokal Pax**	**0,17**
Entgelt für Gepäckzuführung bei 100% Reisegepäckkontrolle inklusive Non-EU Transfergepäckkontrolle Transfer	**Transfer Pax**	**0,20**

Das vorliegende Verzeichnis "Entgelte für Gepäckzuführung bei 100% Reisegepäckkontrolle inklusive Non-EU Transfergepäckkontrolle" ist gültig bis auf Widerruf ab dem 01.01.2006 und ersetzt alle vorhergehenden Verzeichnisse. Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 272/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 24. November 2005

Änderung der Genehmigung zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Allendorf/Eder

Die Genehmigung zu Anlage und Betrieb des Verkehrslandeplatzes Allendorf (Eder) vom 04.12.1996 wurde von mir geändert, die Änderungen vom 01.03.1999 und vom 18.12.2001 wurden gleichzeitig aufgehoben.

Aufgrund des Neubaus der Platzanlage wurden folgende Parameter geändert:

Bezugspunkt:	
geopraphische Lage:	51° 02' 07" N
	08° 40' 51" E
Höhe über NN:	342,4 m
Start- und Landebahn	
Belag:	Asphalt
Richtung:	113° / 293° rw
Länge/ Breite:	1240 m / 30 m

Weitere Einzelheiten ergeben sich aus dem Luftfahrthandbuch für Deutschland, Band-VFR.

Mit Schreiben vom 31.10.2005 wurde gem. § 53 Abs. 1, § 44 Abs. 1 LuftVZO die Aufnahme des Betriebes nach Sichtflugregeln am Tag und bei Nacht gestattet.

NfL I-57/97 wird hiermit geändert.

Kassel, 1.11.2005
22-66 m 08/01
Regierungspräsidium Kassel

i . A . H e n n i n g

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 273/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Elfte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 17. Oktober 2005

Auf Grund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), der zuletzt durch Artikel 445 Nr. 4 Buchstabe b der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, macht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekannt:

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 2. Mai 2002 (NfL I-172/02), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 20. Juli 2005 (NfL I-190/05), wird wie folgt geändert:

A) Abschnitt II Nr. 4.1 (Kontrollzonen) wird wie folgt geändert:

Die Angaben zum Abschnitt "**Fürstenfeldbruck**" werden gestrichen.

B) Abschnitt II Nr. 6.1 (Lufträume in der Umgebung unkontrollierter Flugplätze mit Instrumentenflugbetrieb) wird wie folgt geändert:

Vor dem Abschnitt "Barth" wird der folgende Abschnitt "**Allendorf-Eder**" neu eingefügt:

"**Allendorf/Eder** (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Allendorf/Eder 510207 N 084051 O)

Seitliche Begrenzung:
511045 N 083201 O - 510434 N 085638 O - Kreisbogen mit einem Radius von 10 sm um 510159 N 084120 O bis 505327 N 084933 O - 505934 N 082507 O - Kreisbogen mit einem Radius von 10 sm um 510215 N 084022 O - bis 511045 N 083201 O.

Untere Begrenzung:

a) Erdoberfläche in dem Gebiet
510739 N 083131 O - 510210 N 085323 O - 505636 N 084951 O - 510204 N 082801 O - 510739 N 083131 O.

b) 1500 Fuß über Grund in dem Gebiet
511045 N 083201 O - 510434 N 085638 O - Kreisbogen mit einem Radius von 10 sm um 510159 N 084120 O bis 505327 N 084933 O - 505934 N 082507 O - Kreisbogen mit einem Radius von 10 sm um 510215 N 084022 O - bis 511045 N 083201 O, ausgenommen das unter Buchstabe a) beschriebene Gebiet.

Obere Begrenzung:
2500 Fuß über Grund."

Diese Bekanntmachung tritt am 19. Januar 2006 in Kraft.

Bonn, 17.10.2005
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

i . A . M a t t h e s

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 274/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Genehmigung und Gestattung der Betriebsaufnahme des Hubschraubersonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) Barsbüttel

Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit den §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wird der Krieger Grundstück GmbH, Am Rondell 1, 15732 Waltersdorf die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz Barsbüttel

2. Lage: 22885 Barsbüttel
Einrichtungs- und Logistikzentrum
auf dem Dach des Gebäudes BT 1

3. Bezugspunkt:
a) Geographische Lage: 53° 36 ' 00" N
10° 13 ' 30" E

b) Höhe über NN: 62,50 m

4. Start- und Landefläche (Hubschrauber)
a) Abmessungen
TLOF 26,00 m
FATO 19,00 m

b) An- und Abflugbereiche
Hauptan-/-abflugrichtung: NW/SO

II. Der Landeplatz darf von folgenden <u>Arten von Luftfahrzeugen</u> benutzt werden

Hubschrauber bis zu 4.000,00 kg höchstzulässiger Flugmasse.

III. <u>Zweck</u> des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Flugbetrieb im Geschäfts- und Werkverkehr für das Unternehmen Krieger Grundstück GmbH.

Die Gestattung der Betriebsaufnahme wurde am 01. November 2005 erteilt.

Kiel, 15. November 2005
LS 172 623.511.5-68
Landesamt für Straßenbau und Verkehr S-H
Luftfahrtbehörde

i . A . H i l d e b r a n d t

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 275/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Aufhebung der Genehmigung des Hubschrauber- Sonderlandeplatzes Calden

Die der Fa. Helicopter- Flug- Service GmbH, 34379 Calden, am 01.07.1993 erteilte Genehmigung zum Anlegen und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) in der Gemarkung von Calden ist mit Wirkung vom 01.01.2005 erloschen.

NfL I-316/93 wird hiermit aufgehoben.

Kassel, 14.11.2005
22-66m 08/02
Regierungspräsidium Kassel

i . A . V i e h m a n n

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 276/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Gestattung der Betriebsaufnahme des Sonderlandeplatzes für Hubschrauber (Dachlandeplatz) am Kreiskrankenhaus Calw

Dem Landkreis Calw als Träger des Kreiskrankenhauses Calw wurde aufgrund der Abnahmeprüfung vom 02.11.2005 gem. §§ 53, 44 LuftVZO die Gestattung der Betriebsaufnahme auf dem Sonderlandeplatz (Dachlandeplatz) für Hubschrauber auf dem Dach des Kreiskrankenhauses Calw erteilt.

Karlsruhe, 07.11.2005-11-08
Az.: 46-3846.1-3-1
Regierungspräsidium Karlsruhe

i . A . H i l p p

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 277/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Bodenlandeplatz) Nordhausen, Südharz-Krankenhaus

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I, S. 550), zuletzt geändert am 19.April 2005 (BGBI. I, S. 1070) in Verbindung mit §§ 49 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBI. I, S. 610, zuletzt geändert am 04. April 2005 (BGBI. I, S. 992) wurde der

Südharz-Krankenhaus Nordhausen gGmbH
Dr. Robert-Koch-Straße 39
99734 Nordhausen

die Genehmigung zum Anlegen und Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandplatze (Bodenlandeplatz) zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Bodenlandeplatz) ergeben sich aus den Platzdarstellungskarten vom 19.05.2003, M 1 : 500 M 1 : 250), die Bestandteil dieser Genehmigung sind.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz Südharz-Krankenhaus Nordhausen gGmbH

2. Lage: Dr. Robert-Koch-Straße 39
99734 Nordhausen

3. Bezugspunkt:
a) geographische Lage nach WGS 84
51° 30' 49" 685 N
10° 47' 41" 406 E

b) Höhe über NN: 257 m ü. NN (842 ft)

4. Größe des Geländes:
siehe Platzdarstellungskarten vom 19.05.2003, M 1:500; M 1:250

5. Betriebsflächen:

Start- und Landefläche

a) Abmaße:	18,28 m x 18,28 m
b) Belag:	befestigt (Verbundpflaster)
c) Tragfähigkeit:	6000 kg
d) An- und Abflugrichtung:	026/244

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

Drehflügler bis zu einem höchstzulässigem Abfluggewicht von 6000 kg. VFR-Flugbetrieb am Tag und in der Nacht.

III. Betriebszeiten

Flüge von Rettungshubschraubern sind uneingeschränkt zulässig.
Planbare Sekundäreinsätze sind nur werktags zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr (local) durchzuführen.

IV. Zweck des Landeplatzes

Hubschrauber-Sonderlandeplatz für Krankentransport, Rettungsdienst und Katastrophenschutz im Primär- und Sekundäreinsatz sowie im Werkverkehr.

Weimar, 14.11.2005
520.3.31-3721-04-02/05
Thüringer Landesverwaltungsamt

i . A . F e i l c k e

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:
DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 278/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Gönnersdorf, Firma Meyer Lissendorf

Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG in Verbindung mit §§ 49 ff Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO), in der jeweils gültigen Fassung, wird der

Firma
Meyer Lissendorf
54584 Gönnersdorf

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes für Hubschrauber zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

1. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz Gönnersdorf

2. Lage: Der Landeplatz befindet sich in Rheinland-Pfalz innerhalb der politischen Grenzen der Gemeinde Gönnersdorf-Gemarkung Gönnersdorf, Flur 5

3. Bezugspunkt: geographische Lage-WGS 84
(Mitte des Lande-H):
50° 19,62 N
006 ° 34,95 E

4. Höhe: 1748 ft über NN

5. Betriebsflächen: Endanflug- und Startfläche (FATO) und Aufsetz- und Abhebfläche (TLOF): rund, Durchmesser 21 m
Sicherheitsfläche (safety area): Radius 15,75 m um den Mittelpunkt der FATO (Breite 5,25 m bezogen auf die Mittellinie des Hauptanflugsektors)
Gesamtabmessung: 31,5 m Durchmesser
An- und Abflugrichtungen: 270/90° rwN, 55/235° rwN, 345/165° rwN

6. Neigung: Betriebsflächen: maximal 3%

7. Tragfähigkeit: Betriebsflächen bis 6 t Höchstabflugmasse (MTOM)

8. Oberfläche: Betriebsflächen Gras (befestigt)

9. An- und Abflugflächen: Hauptanflugrichtung 270° rwN
Nebenanflugrichtung 345°rwN
Abflugrichtungen 90° rwN,
165° rwN, 235° rwN

Maße und Neigungen der Hauptan- und -abflugflächen nach Sicht (VMC).

Die An- und Abflugflächen werden in drei Abschnitte unterteilt.

Die Divergenz des ersten und des zweiten Abschnittes beträgt 10 % der dritte Abschnitt verläuft parallel.
Die geforderte äußere Breite des ersten Abschnittes beträgt 49 m zzgl. der inneren Breite von 31,5 m. Dadurch ergibt sich eine Länge des ersten Abschnittes von 245 m.

Die maximale Neigung des ersten Abschnittes beträgt 8 %. Dadurch ergibt sich eine Höhe nach 245 m an der äußeren Breite von 19,6 m.

Die maximale geforderte äußere Breite beträgt 7 Rotordurchmesser. Bei einem Rotordurchmesser von max. 14 m sind dies 98 m. Dadurch ergibt sich eine Länge des zweiten Abschnittes von 87,5 m.

Die Länge des dritten Abschnittes richtet sich nach dem Punkt, an dem die Höhe 150 m über der Höhe der inneren Breite erreicht. Dies sind beim Abflug 781 m und beim Anflug 796 m (bedingt durch die unterschiedliche Neigung des zweiten Abschnittes. Anflug = 12,5 %, Abflug = 15 %).

Somit ergibt sich eine Gesamtlänge der Hindernisbegrenzungsfläche von 1.113,5 m beim Abflug bzw. 1.128,5 m beim Anflug.

Der Einfachheit halber werden die Anflugmaße angenommen (geringere Neigung des zweiten Abschnittes; längerer dritter Abschnitt).

Es ragen keine Hindernisse in die Hindernisbegrenzungsflächen hinein.

Empfehlung: Bei Windstille oder bei schwachen Windstärken wird empfohlen, die Anflugrichtung 345° und die Abflugrichtung 165 °zu benutzen.

1. Abschnitt	Länge:	245 m
	Innere Breite	31,5 m
	äußere Breite:	80,5 m
	Divergenz:	10 %
	Neigung:	8 %
	Höhe an der	19,6 m über dem
	äußeren Breite:	Innenrand
2.Abschnitt	Länge:	87,5 m
	Innere Breite:	80,5 m
	äußere Breite:	98 m
	Divergenz:	10 %
	Neigung:	12,5 %
	Höhe an der	30,54 m über dem
	äußeren Breite:	Innenrand
3. Abschnitt	Länge:	796 m
	Innere Breite:	98 m
	äußere Breite	98 m
	Divergenz:	Parallel
	Neigung:	15 %
	Höhe an der	150 m über dem
	äußeren Breite	Innenrand

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

2. Notlandemöglichkeiten

Die An- und Abflugflächen führen ausschließlich über land- oder forstwirtschaftlich genutztes Gebiet. Es werden keine Ortschaften oder Gebäude überflogen. Dadurch sind Notlandemöglichkeiten in großer Zahl vorhanden, so dass eine Autorotation oder Sicherheitslandung ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden kann. Es besteht keine Gefahr, dass bei einer Notlandung Personen am Boden oder im Hubschrauber zu Schaden kommen oder die öffentliche Sicherheit gefährdet wird.

Daher kann das Hubschraubersonderlandeplatz ohne Einschränkungen von Hubschraubern der Leistungsklassen 1, 2 und 3 benutzt werden.

3. Aerodynamische Eignung

Das Gelände, auf dem sich der Landeplatz befindet, hat eine Größe von ca. 60.000 m^2.

Aufgrund der Ausrichtung der An- und Abflugsektoren sind aerodynamische Einschränkungen des Flugbetriebes, z.B. durch Verwirbelungen, bei normalen Windverhältnissen oder durch Wärmebelastung oder Kältereize nicht erkennbar.

4. Windrichtungsanzeiger

Auf dem Hubschrauberlandeplatz muss ein Windrichtungsanzeiger vorhanden sein.

Der Windrichtungsanzeiger muss so beschaffen sein, dass er eine eindeutige Anzeige der Windrichtung und eine grobe Anzeige der Windgeschwindigkeit gibt.

Der Windrichtungsanzeiger muss eine konische Form haben, aus leichten Gewebe sein und die folgenden Abmessungen haben:

Länge	2,4 m
Durchmesser (dickeres Ende)	0,6 m
Durchmesser (dünneres Ende)	0,3 m

Die Farbe des Windrichtungsanzeigers muss unter Berücksichtigung des Hindergrundes so gewählt werden, dass er aus einer Höhe von 200 m über dem Landeplatz klar sichtbar und verständlich ist. Als Farbe kann eine Einzelfarbe (Weiß oder Orange) verwendet werden. Bei wechselnden Hintergründen ist allerdings eine Kombination zweier Farben (Orange und Weiß - Rot und Weiß - Schwarz und Weiß) in fünf abwechselnden Streifen auffälliger, dabei sollten der erste und der letzte Streifen die dunkle Farbe haben.

Es wird empfohlen, einen Windrichtungsanzeiger an dem Giebel des Geräteschuppens anzubringen. Durch diese erhöhte Anbringung wird der Windsack frei angeströmt und ergibt ein eindeutige Anzeige.

5. Betriebszeit

Der Hubschraubersonderlandeplatz ist für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) bei Tag zugelassen.

Die Benutzung des Landeplatzes erfordert die vorherige Zustimmung des Genehmigungsinhabers bzw. Platzhalters (PPR). Es besteht keine Betriebspflicht.

6. Luftfahrzeugarten

Der Sonderlandeplatz ist zugelassen für:
ein- und -mehrmotorige Hubschrauber bis zu 6 t maximaler Startmasse (MTOM)

7. Zweckgebundenheit

Der Landeplatz ist ein Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz). Zulässig sind Flüge im Rahmen des Werksverkehrs, geschäftliche Gelegenheitsverkehr der Firma Meyer Lissendorf und Flüge im Rahmen des Katastrophenschutzes, des Rettungsdienstes sowie des Krankentransportes und damit in Zusammenhang stehende Flüge wie Transport von medizinischem Personal und Gerät, Arzneimittel, Blutkonserven und Transplantaten.

Hahn-Flughafen, 8.11.2005
V/23-202-1530 -
Landesbetrieb Strassen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Referat Luftverkehr

i . A . W i l l w e r s

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 279/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Änderung des Verfahrens zur Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Pisten

Die Veröffentlichung NfL I-257/05 der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vom 26.10.2005 über die Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Pisten, gültig ab 24.11.2005, wird wie folgt geändert:

In Abweichung zur ICAO wird das Verfahren auch in der Nacht durchgeführt.

Der Punkt 1.1 "das Verfahren findet am Tag statt;" wird aus diesem Grund gestrichen.

Diese Änderung tritt mit dem Datum der Veröffentlichung in Kraft.

NfL I-257/05 wird hiermit geändert.

Langen, 24.11.2005
Deutsche Flugsicherung GmbH
TWR/FP

i.V. Gebauer i.V. Schaller

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 280/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Braunschweig

Die der Flughafengesellschaft Braunschweig mbH am 31.10.2001 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Flughafens des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughafen) habe ich auf die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH übertragen und die Bezeichnung des Verkehrsflughafens geändert.

Ziffer 1.1 der Genehmigung des Verkehrsflughafens Braunschweig erhält folgende Fassung:

"1.1 Bezeichnung: Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg".

NfL I-323/01 wird hiermit geändert.

Hannover, 22.11.2005
40.1-21.40
Niedersächsisches Ministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

i . A . M e n g e

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 281/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Bekanntmachung der Genehmigung und Gestattung der Betriebsfreigabe des Hubschraubersonderlandeplatzes Sangerhausen, Krankenhaus am Rosarium

Gemäß § 6 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), in Verbindung mit den §§ 49 ff Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), in der jeweils gültigen Fassung, wird der

Krankenhaus am Rosarium GmbH
Am Beinschuh 2 a
06526 Sangerhausen

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschraubersonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

Die Genehmigung und die Betriebsfreigabe wird gem. § 52 Abs. 3 LuftVZO mit den folgenden Angaben bekannt gemacht:

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung:	Hubschraubersonderlandeplatz auf dem Dach des Krankenhausgebäudes am Rosarium
2. Lage:	ca. 500 m südöstlich des Stadtzentrums der Stadt Sangerhausen
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	51° 28,293' N 11° 18,581' E
b) Höhe über NN:	727 ft (221,70 m)
4. Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) sowie Endanflug- und Startfläche (FATO):	
a) Abmessungen:	19,50 m x 19,50 m
b) Oberfläche:	Beton
5. Sicherheitsfläche (Safety Area) Streifen (an den 4 Seiten):	
a) Breite:	3,25 m
b) Oberfläche:	Stahl
6. Anflugrichtung:	050° / 230° rw und
7. Abflugrichtung:	230° / 050° rw.

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

Hubschrauber bis zu 6 000 kg höchstzulässiger Abflugmasse.

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem Einsatz von Hubschraubern im Rahmen des Notfallrettungsdienstes und des Katastrophenschutzes sowie der Durchführung von Krankentransporten mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters.

IV. Bauschutzbereich:

Ein Bauschutzbereich nach dem Luftverkehrsgesetz wird nicht bestimmt.

V. Internationale Richtlinien und Empfehlungen der ICAO:

Die Forderungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) Anhang 14 Band II aus dem Jahr 1995 werden eingehalten.

VI. Einfriedung:

Von der Verpflichtung, den Landeplatz gemäß § 46 Abs. 1 LuftVZO i.V.m. § 53 Abs. 2 LuftVZO einzufrieden, wird befreit, da sich der Landeplatz auf dem Dach des Krankenhausgebäudes am Rosarium befindet und entsprechende Gefahrenhinweisschilder am Zugang anzubringen sind.

VII. Versicherung

Für die Regelung von Personen- und Sachschäden muss eine Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung mit den Mindestdeckungssummen von 153.387,56 EUR (300.000,- DM) für Personenschäden und 153.387,56 EUR (300.000,- DM) für Sachschäden abgeschlossen sein und für die Dauer dieser Genehmigung aufrechterhalten werden.

VIII. Betriebsfreigabe

Die Betriebsfreigabe wurde aufgrund der Abnahmeprüfung gem. § 44 Abs. 1 LuftVZO am 04.11.05 mit Bescheid vom 18.11.05 erteilt.

Halle, 18.11.2005
Az: 307.5.5.30312/2-18/05-03
Landesverwaltungsamt
Sachsen-Anhalt

i . A . S t a n e k

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 282/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 22. VO zur Änderung der 134. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

I-282/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweiundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertvierunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 083, am 22. November 2005 verkündete Verordnung vom 4. November 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 22. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertvierunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)

Vom 4. November 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder) vom 20. Oktober 1993 (BAnz. S. 9966, NfL I-323/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. Juli 2005 (BAnz. S. 11 561, NfL I-199/05), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird die Liste der Meldepunkte wie folgt gefasst:

„Meldepunkt AMLUH	R 117 - 29 DME LBE
N 53 25 44 O 010 19 21	R 164 - 16 DME HAM
Meldepunkt BASUM	R 028 OSN / R 292 NIE
N 52 46 19 O 008 47 19	R 208 - 60 DME LBE
Meldepunkt BOREP	R 345 – 30 DME HAM
N 54 10 35 O 010 00 11	
Meldepunkt IDEKO	R 187 – 40 DME LBE
N 52 59 38 O 009 27 02	R 340 – 47 DME DLE
Meldepunkt RATIP	R 110 – 18 DME HAM
N 53 34 39 O 010 40 44	
Meldepunkt RITSI	R 290 - 29 DME HAM
N 53 51 31 O 009 26 51	

Meldepunkt ULSEN R 164 - 52 DME HAM
N 52 50 45 O 010 34 55 R 035 - 44 DME DLE"

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt gefasst:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BOREP ONE ALPHA ARRIVAL (BOREP 1A)				BOREP ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug via LUB bis LBE zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen.
Δ BOREP				
	120	27	4000	
Δ Lübeck VOR				
	245	42		
Δ Elbe VOR/DME				
RITSI ONE ALPHA ARRIVAL (RITSI 1A)				RITSI ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug via LUB bis LBE zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen.
Δ RITSI				
	082	44	4000	
Δ Lübeck VOR				
	245	42		
Δ Elbe VOR/DME				
RATIP ONE ALPHA ARRIVAL (RATIP 1A)				RATIP ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug via LUB bis LBE zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen.
Δ RATIP				
	358	22	4000	
Δ Lübeck VOR				
	245	42		
Δ Elbe VOR/DME				

b) In Absatz 3 wird die Tabelle der Warteverfahren wie folgt gefasst:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Elbe VOR/DME	112	4000	rechts	
Hamburg DVORTAC	009	3000	rechts	
Lübeck DVOR	345	4000	rechts	
Kurskreuzung RITSI	032	4000	rechts	
Kurskreuzung BOREP	165	4000	rechts	
Kurskreuzung RATIP	358	4000	rechts	

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 4. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 283/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 16. VO zur Änderung der 135. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-283/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Sechzehnten Verordnung zur Änderung der Hundertfünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 247, am 26. November 2005 verkündete Verordnung vom 4. November 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 28. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Sechzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertfünfunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee)

Vom 4. November 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertfünfunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee) vom 21. Oktober 1993 (BAnz. S. 9967, NfL I-325/93), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Juni 2005 (BAnz. S. 9987, NfL I-169/05), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 und 4 wird wie folgt gefasst:

   „(3) Die nachstehend aufgeführten Meldepunkte werden als Schnittpunkte der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen und, soweit zutreffend, durch Angabe von DME-Werten in Seemeilen festgelegt.

Meldepunkt LUGAX N 53 54 31 O 010 10 07	R 353 - 14 DME HAM
Meldepunkt RAMAR N 53 42 39 O 010 56 20	R 085 HAM / 26 DME HAM R 183 MIC / 10 DME LUD
Meldepunkt RATIP N 53 34 39 O 010 40 44	R 110 - 18 DME HAM

   (4) Die Koordinaten der in § 2 Abs. 5 und § 3 Abs. 1 genannten Wegpunkte sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, aufgelistet.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt gefasst:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindest-Reiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LUGAX ONE LIMA ARRIVAL (LUGAX 1L) Δ LUGAX Δ Lübeck DVOR	083	18	4000	1. LUGAX ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug bis LUB zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen. 2. Für Luftfahrzeuge mit BRNAV- und ohne RNAV-Ausrüstung ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen. 3. Für Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung ist mit der Zuweisung der Verbindungsstrecken LUGAX 07/25 zum Endanflug zu rechnen.
RATIP ONE LIMA ARRIVAL (RATIP 1L) Δ RATIP Δ Lübeck DVOR	358	22	4000	1. RATIP ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug bis LUB zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen. 2. Für Luftfahrzeuge mit BRNAV- und ohne RNAV-Ausrüstung ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen. 3. Für Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung ist mit der Zuweisung der Verbindungsstrecken RATIP 07/25 zum Endanflug zu rechnen.

   b) Die Absätze 3 und 5 werden wie folgt gefasst:
   „(3) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Lübeck DVOR	345	4000	rechts	
LUGAX	173	4000	rechts	
RATIP	358	4000	rechts“	

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Lübeck DVOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 097, Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 11,8 DME LUD (Peillinie 237° zu LYE) Rechtskurve und ILS-Landekurs 251° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM in 1280 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei ROXEM (9,6 DME LUD) beginnen (FAF); 6,5 DME LUD nicht unter 2010 und 4,2 DME LUD nicht unter 1280 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 (0,9 DME LUD)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	269 (222)	279 (232)	289 (242)	299 (252)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	480 (430)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME LUD, Rechtskurve, Flug bis LUB und Steigflug auf 4000.
Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 345 LUB bis 11,0 DME LUD, Linkskurve, Flug bis LUB (IAF) fortsetzen.
Warnung: Bei kurzen Anflügen muss bei Wind aus nordwestlichen Richtungen mit Windscherungen gerechnet werden.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Lübeck DVOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 227, Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 11,6 DME LUD (Peillinie 087° zu LYE) Linkskurve und ILS-Landekurs 071° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,5 DME LUD in 1380 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei BITNA (9,6 DME LUD) beginnen (FAF); 6,5 DME LUD nicht unter 2020 und 4,5 DME LUD nicht unter 1380 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 (1,0 DME LUD)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	231 (178)	241 (188)	256 (203)	266 (213)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	530 (480)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME LUD, Linkskurve, Flug bis LUB und Steigflug auf 4000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 345 LUB bis 11,0 DME LUD, Rechtskurve, Flug bis LUB (IAF) fortsetzen.

3. NDB-DME (GPS)-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Lübeck DVOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 097, Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 11,8 DME LUD / HL001 (Peillinie 237° zu LYE) Rechtskurve und Endanflugkurs 251° in Richtung LYE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei RO-XEM (9,6 DME LUD) / HL002 beginnen (FAF); 6,5 DME LUD nicht unter 2010 und 3,0 DME LUD nicht unter 900 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME LUD / RW25

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
430 (390)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME LUD / HL003, Rechtskurve, Flug bis LUB und Steigflug auf 4000.
Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 345 LUB bis 11,0 DME LUD, Linkskurve, Flug bis LUB (IAF) fortsetzen.
Warnung: Bei kurzen Anflügen muss bei Wind aus nordwestlichen Richtungen mit Windscherungen gerechnet werden.

4. NDB-DME (GPS)-Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Lübeck DVOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 227, Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 11,6 DME LUD / HL004 (Peillinie 087° zu LYE) Linkskurve und Endanflugkurs 071° in Richtung LYE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei BITNA (9,6 DME LUD) / HL005 beginnen (FAF); 6,5 DME LUD nicht unter 2020 und 3,0 DME LUD nicht unter 900 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME LUD / RW07

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
440 (390)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3,5 DME LUD / HL006, Linkskurve, Flug bis LUB und Steigflug auf 4000.
Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 345 LUB bis 11,0 DME LUD, Rechtskurve, Flug bis LUB (IAF) fortsetzen."

3. § 3 und § 4 werden zu § 4 und § 5.
4. Nach § 2 wird der folgende neue § 3 eingefügt:

„§ 3

(1) GPS/FMS RNAV – Verbindungsstrecken zum Endanflug

Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01.

LUGAX 25	LUGAX – HL100 [K220; R] – HL102 [R] - ROXEM [A3000+; K170+] - Endanflug 25 (ILS / LOC-DME / NDB-DME)
RATIP 25	RATIP – HL101 [K220; L] – HL102 [L] - ROXEM [A3000+; K170+] - Endanflug 25 (ILS / LOC-DME / NDB-DME)
LUGAX 07	LUGAX – HL201 [K220; R] – HL202 [L] - BITNA [A3000+; K170+] - Endanflug 07 (ILS / LOC-DME / NDB-DME)
RATIP 07	RATIP – HL200 [K220; R] – HL202 [R] - BITNA [A3000+; K170+] - Endanflug 07 (ILS / LOC-DME / NDB-DME)

Anmerkungen:
1. Benutzung der Verbindungsstrecken nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle.
2. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Verbindungsstrecke sind stets bindend, es sei denn sie werden von ATC aufgehoben.

(2) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Wartefix	Missweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LUGAX	173	4000	rechts	
RATIP	358	4000	rechts“	

5. In § 4 Abs. 2 Nr. 2 werden vor der Tabelle die folgenden Angaben eingefügt:

„Warnung: Hindernisse im Abflugbereich (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A)."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.
Langen, den 4. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag
C r a t z

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 284/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 7. VO zur Änderung der 146. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Schwäbisch-Hall)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-284/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Siebten Verordnung zur Änderung der Hundertsechsundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 032, am 18. November 2005 verkündete Verordnung vom 31. Oktober 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 21. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Siebte Verordnung zur Änderung der Hundertsechsundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall)

Vom 31. Oktober 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsechsundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall) vom 25. April 1994 (BAnz. S. 5122, NfL I-158/94), zuletzt geändert durch Verordnung vom 7. Oktober 2004 (BAnz. S. 22 297, NfL I-264/04), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 4 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

   a) Die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung“ wird jeweils durch die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)“ ersetzt.

   b) Die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 26“ wird durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 (1,2 DME SHD)“ ersetzt.

2. § 4 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

   a) In der Abflugstrecke DINKELSBÜHL FOUR ZULU DEPARTURE (DKB 4Z) werden die Angaben in Spalte 4 wie folgt gefasst:

      „1. Steht während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht zur Verfügung.
      2. Ab DKB ist G5 in nördliche Richtung bis WUR benutzbar.“

b) In der Abflugstrecke GOLTU ONE ZULU DEPARTURE (GOLTU 1Z) wird in Spalte 4 die Anmerkung „Steht während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht zur Verfügung.“ eingefügt.

3. § 4 Abs. 2 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

a) In der Abflugstrecke DINKELSBÜHL THREE X-RAY DEPARTURE (DKB 3X) wird in Spalte 4 die Anmerkung “4. Ab DKB ist G5 in nördliche Richtung bis WUR benutzbar.“ angefügt.

b) In der Abflugstrecke DINKELSBÜHL FOUR YANKEE DEPARTURE (DKB 4Y) werden die Angaben in Spalte 4 wie folgt gefasst:

„1. Steht während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems nicht zur Verfügung.
2. Ab DKB ist G5 in nördliche Richtung bis WUR benutzbar.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 31. Oktober 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 285/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 26. VO zur Änderung der 168. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-285/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Sechsundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertachtundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 053, am 19. November 2005 verkündete Verordnung vom 2. November 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 21. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Sechsundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertachtundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)

Vom 2. November 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertachtundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart) vom 20. Mai 1996 (BAnz. S. 6475, NfL I-141/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. August 2005 (BAnz. S. 13 559, NfL I-247/05), wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 wird die Tabelle der GPS/FMS-RNAV–Verbindungsstrecken wie folgt geändert:

      aa) Die Verbindungsstrecke TGO 25 wird wie folgt gefasst:

TGO 25	TGO [F070+] - DS526 [R] - DS525 [L] - DS512 [A6000+; K220-; L] - DS511 [A4000+; K210-] - UNSER [A4000] - Endanflug 25 [ILS - LOC-DME - RNAV (GPS)]

      bb) In den Verbindungsstrecken WUR 25*, DKB 25*, TEKSI 25*, REUTL 25* und LBU 25 wird in Spalte 2 jeweils die Angabe „[ILS - LOC-DME - NDB-DME - RNAV (GPS)]“ durch die Angabe „[ILS - LOC-DME - RNAV (GPS)]“ ersetzt.

   b) In Absatz 5 Nr. 1.1 bis 1.4 wird das Wort „Fehlanflugwegpunkt“ jeweils durch das Wort „Fehlanflugpunkt“ ersetzt.

2. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 1 Abflugstrecke TANGO SIX BRAVO DEPARTURE (TGO 6B) und Nummer 2 Abflugstrecke TANGO SEVEN HOTEL DEPARTURE (TGO 7H) wird die Anmerkung in Spalte 4 jeweils wie folgt gefasst:

      „Nur für örtliche IFR-Ausbildungsflüge am Flughafen Stuttgart und Flüge nach ETHL“.

   b) In Nummer 1 Abflugstrecke GEBNO ONE BRAVO DEPARTURE (GEGNO 1B) wird in Spalte 1 der Teilsatz „auf Kurs 341° NKR bis zum Erfliegen von R 234 LBU;“ durch den Teilsatz „auf Kurs 341° bis zum Erfliegen von R 234 LBU;“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 2. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 286/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 22. VO zur Änderung der 170. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-286/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweiundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 248, am 26. November 2005 verkündete Verordnung vom 7. November 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 28. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Hundertsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg)

Vom 7. November 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hamburg) vom 4. Juli 1996 (BAnz. S. 8405, NfL I-193/96), zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. Mai 2005 (BAnz. S. 7787, NfL I-132/05), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 3 wird die Liste der Meldepunkte wie folgt gefasst:

„Meldepunkt AMLUH	R 117 - 29 DME LBE
N 53 25 44 O 010 19 21	R 164 - 16 DME HAM
Meldepunkt BASUM	R 028 OSN / R 292 NIE
N 52 46 19 O 008 47 19	R 208 - 60 DME LBE
Meldepunkt BOREP	R 345 – 30 DME HAM
N 54 10 35 O 010 00 11	
Meldepunkt EKERN	R 346 - 51 DME HAM
N 54 30 21 O 009 51 50	
Meldepunkt IDEKO	R 187 – 40 DME LBE
N 52 59 38 O 009 27 02	R 340 – 47 DME DLE

Meldepunkt RATIP R 110 – 18 DME HAM
N 53 34 39 O 010 40 44

Meldepunkt RITSI R 290 - 29 DME HAM
N 53 51 31 O 009 26 51

Meldepunkt ULSEN R164 - 52 DME HAM
N 52 50 45 O 010 34 55 R 035 - 44 DME DLE"

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Koordinaten der in § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 2 genannten Overlay-Wegpunkte sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, aufgelistet."

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt gefasst:

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BOREP ONE ALPHA ARRIVAL (BOREP 1A)				1. BOREP ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug via LUB bis LBE zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen. 2. Für Luftfahrzeuge mit BRNAV- und ohne RNAV-Ausrüstung ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen. 3. Für Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung ist mit der Zuweisung der Verbindungsstrecken BOREP 05/15/23/33 zum Endanflug zu rechnen.
Δ BOREP				
	120	27	4000	
Δ Lübeck VOR				
	245	42		
Δ Elbe VOR/DME				
RITSI ONE ALPHA ARRIVAL (RITSI 1A)				1. RITSI ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug via LUB bis LBE zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen. 2. Für Luftfahrzeuge mit BRNAV- und ohne RNAV-Ausrüstung ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen. 3. Für Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung ist mit der Zuweisung der Verbindungsstrecken RITSI 05/15/23/33 zum Endanflug zu rechnen.
Δ RITSI				
	082	44	4000	
Δ Lübeck VOR				
	245	42		
Δ Elbe VOR/DME				
RATIP ONE ALPHA ARRIVAL (RATIP 1A)				1. RATIP ist Freigabegrenze. Bei Funkausfall ist der Flug via LUB bis LBE zur Einleitung des Standardanfluges fortzusetzen. 2. Für Luftfahrzeuge mit BRNAV- und ohne RNAV-Ausrüstung ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen. 3. Für Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung ist mit der Zuweisung der Verbindungsstrecken RATIP 05/15/23/33 zum Endanflug zu rechnen.
Δ RATIP				
	358	22	4000	
Δ Lübeck VOR				
	245	42		
Δ Elbe VOR/DME				

b) In Absatz 3 wird die Tabelle der Warteverfahren wie folgt gefasst:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Elbe VOR/DME	112	4000	rechts	
Hamburg DVORTAC	009	3000	rechts	
Lübeck DVOR	345	4000	rechts	
Kurskreuzung RITSI	032	4000	rechts	
Kurskreuzung BOREP	165	4000	rechts	
Kurskreuzung RATIP	358	4000	rechts	

3. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

(1) GPS/FMS RNAV – Verbindungsstrecken zum Endanflug

Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Hamburg basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01.

BOREP 05	BOREP – DH211 [K220; L] – DH213 [K220; R] - DH215 [K220; L] - DH255 [L] - ANEXI [A3000+; K170+] - Endanflug 05 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
RITSI 05	RITSI – DH210 [K220; R] - DH211 [K220; L] – DH213 [K220; R] - DH215 [K220; L] - DH255 [L] - ANEXI [A3000+; K170+] - Endanflug 05 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
RATIP 05	RATIP – DH225 [K220; L] – DH230 [K220] – DH235 [K220; R] - DH255 [R] - ANEXI [A3000+; K170+] - Endanflug 05 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
BOREP 15	BOREP – DH411 [K220; R] – DH412 [K220; R] – DH415 [K220; L] – DH455 [L] - DEVOD [A3000+; K170+] - Endanflug 15 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
RITSI 15	RITSI – DH434 [K220; L] – DH435 [K220; R] – DH455 [R] - DEVOD [A3000+; K170+] - Endanflug 15 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
RATIP 15	RATIP – DH410 [K220; L] – DH412 [K220; R] – DH415 [K220; L] – DH455 [L] - DEVOD [A3000+; K170+] - Endanflug 15 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
BOREP 23	BOREP – DH625 [L] – DH632 [K220; L] – DH633 [L] – DH635 [K220; R] – DH655 [R] - PISAS [A3000+; K170+] - Endanflug 23 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
RITSI 23	RITSI – DH630 [R] – DH632 [K220; L] – DH633 [L] – DH635 [K220; R] – DH655 [R] - PISAS [A3000+; K170+] - Endanflug 23 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
RATIP 23	RATIP – DH600 [L] – DH605 [K220; R] – DH609 [K220; R] – DH615 [K220; L] – DH655 [L] - PISAS [A3000+; K170+] - Endanflug 23 (ILS / LOC-DME / RNAV (GPS))
BOREP 33	BOREP – DH829 [K220; R] – DH830 [K220; L] – DH835 [K220; R] – DH855 [R] - SOSAX [A3000+; K170+] - Endanflug 33 (LOC-DME / RNAV (GPS))
RITSI 33	RITSI – DH804 [K220; R] – DH815 [K220; L] – DH855 [L] – SOSAX [A3000+; K170+] - Endanflug 33 (LOC-DME / RNAV (GPS))
RATIP 33	RATIP – DH828 [K220; L] – DH830 [K220; L] – DH835 [K220; R] – DH855 [R] - SOSAX [A3000+; K170+] - Endanflug 33 (LOC-DME / RNAV (GPS))

Anmerkungen:
1. Benutzung der Verbindungsstrecken nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle.
2. Im Gegenanflugteil der Verbindungsstrecke ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Verbindungsstrecke sind stets bindend, es sei denn, sie werden von ATC aufgehoben.

(2) Als Anfangsanflugfix für RNAV (GPS) – Anflüge wird für den Flughafen Hamburg Elbe VOR/DME festgelegt.

(3) Die Warteverfahren für Verbindungsstrecken und RNAV (GPS) – Anflüge werden wie folgt festgelegt:

Wartefix	Missweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Elbe VOR/DME	112	4000	rechts	
Hamburg DVORTAC	009	3000 (4000*)	rechts	* operationelle Flughöhe
Kurskreuzung RITSI	032	4000	rechts	
Kurskreuzung BOREP	165	4000	rechts	
Kurskreuzung RATIP	358	4000	rechts	

(4) Für RNAV (GPS) – Anflüge wird im Umkreis von 25 NM um den Flughafenbezugspunkt eine Sicherheitsmindesthöhe von 2000 festgelegt.

(5) RNAV (GPS)–Anflugverfahren

1. Die RNAV (GPS) – Anflugverfahren beginnen an dem in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfix, wobei unterstrichene Verfahrensfixe überflogen werden müssen.
Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt:

1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von Elbe VOR/DME (LBE)
Abflug von LBE (IAF) auf Kurs 064° und Sinkflug auf 3000 beginnen; DH060 (TF) mit Rechtskurve passieren und Kurs 140° erfliegen; DH065 (IF) mit Rechtskurve passieren und Kurs 230° in 3000 erfliegen; bei PISAS (FAF) Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) auf dem Endanflugkurs 229° beginnen. 3,0 NM vor RW23 nicht unter 1060 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW23
Schwellenüberflughöhe: 52

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
470 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 230° bis FU; Linkskurve, über DH070 auf Kurs 047° bis HAM mit Steigflug auf 4000.
FU [L] - DH070 - HAM [A4000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis FU (5,5 DME ALF); Linkskurve, Flug bis HAM DVORTAC mit Steigflug auf 4000.
Hinweis: Bei Funkausfall ist der Flug von HAM DVORTAC nach LBE fortzusetzen.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 15, ausgehend von Elbe VOR/DME (LBE)
Abflug von LBE (IAF) auf Kurs 021° und Sinkflug auf 3000 beginnen; DH040 (TF) mit Rechtskurve passieren und Kurs 062° in 3000 erfliegen; DH045 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 152° erfliegen; bei DE-VOD (FAF) weiterer Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) auf dem Endanflugkurs. 3,0 NM vor RW15 nicht unter 1060 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW15
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
470 (410)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 152° bis DH050; Linkskurve über DH051 auf Kurs 024° bis HAM mit Steigflug auf 4000.
DH050 [L] - DH051 - HAM [A4000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME ALF; Linkskurve, Direktflug bis HAM DVORTAC mit Steigflug auf 4000.
Hinweis: Bei Funkausfall ist der Flug von HAM DVORTAC nach LBE fortzusetzen.

1.3 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 05, ausgehend von Elbe VOR/DME (LBE)
Abflug von LBE (IAF) auf Kurs 174°; DH020 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 139° in 3000 erfliegen; DH025 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 049° in 3000 erfliegen; bei ANEXI (FAF) Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) auf dem Endanflugkurs beginnen. 3,0 NM vor RW05 nicht unter 1050 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW05
Schwellenüberflughöhe: 53

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
470 (440)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 049° bis DH030; Rechtskurve, auf Kurs 086° bis HAM mit Steigflug auf 4000.
DH030 [R] - HAM [A4000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis HAM NDB (4,1 DME ALF); Rechtskurve, Direktflug bis HAM DVORTAC mit Steigflug auf 4000.
Hinweis: Bei Funkausfall ist der Flug von HAM DVORTAC nach LBE fortzusetzen.

1.4 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 33, ausgehend von Elbe VOR/DME (LBE)
Abflug von LBE (IAF) auf Kurs 131° und Sinkflug auf 3000 beginnen; DH080 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 062° in 3000 erfliegen; DH085 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 332° erfliegen; bei SOSAX (FAF) weiterer Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) auf dem Endanflugkurs. 4,0 NM vor RW33 nicht unter 1360 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW33
Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
550 (510)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 332° bis GT; Rechtskurve über DH090 auf Kurs 114° bis HAM mit Steigflug auf 4000.
GT [R] - DH090 - HAM [A4000]
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis GT (5,4 DME ALF); Rechtskurve, Flug bis HAM DVORTAC mit Steigflug auf 4000.

Hinweis: Bei Funkausfall ist der Flug von HAM DVORTAC nach LBE fortzusetzen.

2. Liste der Verfahrensfixe:

2.1 RWY 23 von LBE

LBE	(IAF)	N 53 39 15,12	O 009 35 42,20
DH060	(TF)	N 53 49 35,73	O 010 12 42,12
DH065	(IF)	N 53 46 30,91	O 010 16 59,71
PISAS	(FAF)	N 53 43 58,40	O 010 11 47,87
RW23	(MAPt)	N 53 38 09,64	O 009 59 58,76
FU	(MATF)	N 53 34 31,74	O 009 52 32,92
DH070	(MATF)	N 53 32 15,85	O 009 55 50,08
HAM	(MAHF)	N 53 41 08,07	O 010 12 17,99

2.2 RWY 15 von LBE

LBE	(IAF)	N 53 39 15,12	O 009 35 42,20
DH040	(TF)	N 53 49 03,52	O 009 42 24,45
DH045	(IF)	N 53 50 53,65	O 009 48 24,19
DEVOD	(FAF)	N 53 47 20,74	O 009 51 29,94
RW15	(MAPt)	N 53 39 15,88	O 009 58 30,76
DH050	(MATF)	N 53 35 25,16	O 010 01 50,03
DH051	(MATF)	N 53 35 29,58	O 010 07 54,71
HAM	(MAHF)	N 53 41 08,07	O 010 12 17,99

2.3 RWY 05 von LBE

LBE	(IAF)	N 53 39 15,12	O 009 35 42,20
DH020	(TF)	N 53 31 49,80	O 009 36 46,47
DH025	(IF)	N 53 28 46,23	O 009 41 04,82
ANEXI	(FAF)	N 53 31 20,05	O 009 46 12,99
RW05	(MAPt)	N 53 37 11,85	O 009 58 01,79
DH030	(MATF)	N 53 40 55,82	O 010 05 37,74
HAM	(MAHF)	N 53 41 08,07	O 010 12 17,99

2.4 RWY 33 von LBE

LBE	(IAF)	N 53 39 15,12	O 009 35 42,20
DH080	(TF)	N 53 24 12,52	O 010 03 56,49
DH085	(IF)	N 53 26 01,62	O 010 09 53,65
SOSAX	(FAF)	N 53 29 35,01	O 010 06 50,96
RW33	(MAPt)	N 53 37 43,25	O 009 59 50,81
GT	(MATF)	N 53 42 51,00	O 009 55 27,48
DH090	(MATF)	N 53 44 53,54	O 009 58 46,69
HAM	(MAHF)	N 53 41 08,07	O 010 12 17,99

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 beschriebenen Verbindungsstrecken und RNAV (GPS)-Anflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 7. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 287/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 11. VO zur Änderung der 208. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-287/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Elften Verordnung zur Änderung der Zweihundertachten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 031, am 18. November 2005 verkündete Verordnung vom 28. Oktober 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 21. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag
D ö l p

Elfte Verordnung zur Änderung der Zweihundertachten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)

Vom 28. Oktober 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertachte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4585, NfL I-106/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. März 2005 (BAnz. S. 4981, NfL I-101/05), wird wie folgt geändert:

§ 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Abflugstrecke TUVAK THREE QUEBEC DEPARTURE (TUVAK 3Q) werden die Angaben in Spalte 4 wie folgt gefasst:
„1. Die Berechnung der Wendekurve bei 9,0 DME TOF basiert auf 20° Schräglage und 230 kt IAS.
2. Kein Zugang zu UL980.“
b) In Nummer 2 Abflugstrecke TUVAK TWO ROMEO DEPARTURE (TUVAK 2R) wird in Spalte 4 die Anmerkung “Kein Zugang zu UL980.“ eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.
Langen, den 28. Oktober 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag
D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 288/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 14. VO zur Änderung der 209. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

I-288/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Zweihundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 031, am 18. November 2005 verkündete Verordnung vom 28. Oktober 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 21. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)

Vom 28. Oktober 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertneunte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4588; NfL I-107/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. März 2005 (BAnz. S. 4982, NfL I-102/05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert

   a) In Nummer 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

   „Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	284 (138)	294 (148)	304 (158)	314 (168)	
Betriebsstufe II	196 (50)	212 (66)	225 (79)	238 (92)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 125 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	600 (450)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

b) In den Nummern 1 bis 6 wird jeweils die Angabe “Anflug ohne Gleitwegführung:“ durch die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME):“ ersetzt,

c) In den Nummern 17 und 18 wird der Teilsatz “4,4 DME SDD nicht unter 1800 überfliegen“ jeweils durch den Teilsatz „2,4 DME SDD nicht unter 1160 überfliegen“ ersetzt.

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„(2) Als Anfangsanflugfixe/Freigabegrenzpunkte für den Flughafen Berlin/Schönefeld werden festgelegt:

ATGUP	Klasdorf DVOR/DME (KLF)
LANUM	Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
NUKRO	TERDA

(3) Die Warteverfahren über den Anfangsanflugfixen/Freigabegrenzpunkten werden wie folgt festgelegt:

Wartefix	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
ATGUP	021	4000 (5000)*	rechts	* 5000 während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems
LANUM	135	4000	links	
Fürstenwalde VOR/DME (FWE)	344	4000	rechts	
Klasdorf DVOR/DME (KLF)	021	4000	rechts	
NUKRO	353	4000	rechts	
TERDA	161	4000	links“	

b) Nach Absatz 3 werden die folgenden Absätze 4 und 5 angefügt:

„(4) Für RNAV (GPS) – Flugverfahren wird im Umkreis von 25 NM um den Flughafenbezugspunkt eine Mindesthöhe von 2400 festgelegt.

(5) RNAV (GPS) – Anflugverfahren

1. Die RNAV (GPS) – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 07 L, ausgehend von LANUM
Abflug von LANUM (IAF) auf Kurs 133°; 19,0 NM vor DB752 nicht unter 4000 überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; DB752 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 067° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei LOMTO (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW07 nicht unter 1160 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW07L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
560 (410)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 071° bis DB770 auf maximal 3000; Rechtskurve, Flug über DB771 auf Kurs 193° bis KLF und weiterer Steigflug auf 4000.

DB770 [A3000-; R] - DB771 - KLF [A4000]
NON-RNAV: Steigflug auf Kurs 071° SL bis maximal 3000; bei 4,0 DME östlich SDD Steigflug auf 4000, Rechtskurve, Weiterflug bis KLF.

Dieser Anflug ist nur benutzbar, wenn RWY 07 R / 25 L nicht zur Verfügung steht.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 07 L, ausgehend von Klasdorf DVOR/DME (KLF)
Abflug von KLF (IAF) auf Kurs 314°; 6,0 NM vor DB742 nicht unter 4000 überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; DB742 (IF) mit Rechtskurve passieren und Kurs 337° erfliegen; DB752 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 067° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei LOMTO (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW07L nicht unter 1160 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW07L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

Dieser Anflug ist nur benutzbar, wenn RWY 07 R / 25 L nicht zur Verfügung steht.

1.3 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 25 R, ausgehend von TERDA
Abflug von TERDA (IAF) auf Kurs 185°; 5,0 NM vor DB652 nicht unter 4000 überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; DB652 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 247° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,30° bzw. 5,8%) bei AMEPA (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW25R nicht unter 1250 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW25R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
560 (410)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren:
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 247° bis DB670 auf maximal 3000; Linkskurve, Flug über DB671 auf Kurs 153° bis KLF und weiterer Steigflug auf 4000.
DB670 [A3000-; L] – DB671 - KLF [A4000]
NON-RNAV: Auf Startbahnkurs Steigflug auf maximal 3000; bei 4,0 DME westlich SDD Steigflug auf 4000, Linkskurve, Weiterflug bis KLF.

1.4 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 25 R, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf Kurs 285° und Sinkflug auf 3000 beginnen; DB652 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 247° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,30° bzw. 5,8%) bei AMEPA (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW25R nicht unter 1250 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW25R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.3
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.3

1.5 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 25 R, ausgehend von ATGUP
Abflug von ATGUP (IAF) auf Kurs 007°; DB642 (TF) mit Linkskurve nicht unter 4000 passieren, Kurs 337° erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; DB652 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 247° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,30° bzw. 5,8%) bei AMEPA (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW25R nicht unter 1250 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW25R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.3

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.3

1.6 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 25 R, ausgehend von Klasdorf DVOR/DME (KLF)
Abflug von KLF (IAF) auf Kurs 028°; DB642 (TF) mit Linkskurve nicht unter 4000 passieren, Kurs 337° erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; DB652 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 247° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,30° bzw. 5,8%) bei AMEPA (FAF) beginnen. 3,0 NM vor RW25R nicht unter 1250 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW25R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.3
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.3

2. Liste der Verfahrensfixe:

2.1 RWY 07 L von LANUM

LANUM (IAF)	N 52 47 45,32	O 012 23 13,81
DB752 (IF)	N 52 18 09,56	O 013 11 34,41
LOMTO (FAF)	N 52 19 37,05	O 013 17 38,74
RW07L (MAPt)	N 52 22 48,45	O 013 31 01,71
DB770 (MATF)	N 52 23 49,59	O 013 36 21,93
DB771(MATF)	N 52 20 21,13	O 013 42 15,91
KLF (MAHF)	N 52 01 10,78	O 013 33 49,69

2.2 RWY 07 L von KLF

KLF (IAF)	N 52 01 10,78	O 013 33 49,69
DB742 (TF)	N 52 13 30,49	O 013 14 32,82
DB752 (IF)	N 52 18 09,56	O 013 11 34,41
LOMTO (FAF)	N 52 19 37,05	O 013 17 38,74
RW07L (MAPt)	N 52 22 48,45	O 013 31 01,71
DB770 (MATF)	N 52 23 49,59	O 013 36 21,93
DB771(MATF)	N 52 20 21,13	O 013 42 15,91
KLF (MAHF)	N 52 01 10,78	O 013 33 49,69

2.3 RWY 25 R von TERDA

TERDA (IAF)	N 52 48 29,88	O 013 55 39,96
DB652 (IF)	N 52 27 38,17	O 013 51 33,13
AMEPA (FAF)	N 52 26 12,61	O 013 45 26,49
RW25R (MAPt)	N 52 23 20,11	O 013 33 15,31
DB670 (MATF)	N 52 21 09,02	O 013 24 03,52
DB671 (MATF)	N 52 17 18,21	O 013 21 32,80
KLF (MAHF)	N 52 01 10,78	O 013 33 49,69

2.4 RWY 25 R von FWE

FWE (IAF)	N 52 24 40,79	O 014 07 50,12
DB652 (IF)	N 52 27 38,17	O 013 51 33,13
AMEPA (FAF)	N 52 26 12,61	O 013 45 26,49
RW25R (MAPt)	N 52 23 20,11	O 013 33 15,31
DB670 (MATF)	N 52 21 09,02	O 013 24 03,52
DB671 (MATF)	N 52 17 18,21	O 013 21 32,80
KLF (MAHF)	N 52 01 10,78	O 013 33 49,69

2.5 RWY 25 R von ATGUP

ATGUP (IAF)	N 51 55 24,92	O 013 47 17,11
DB642 (TF)	N 52 22 58,13	O 013 54 27,99

DB652 (IF)	N 52 27 38,17	O 013 51 33,13
AMEPA (FAF)	N 52 26 12,61	O 013 45 26,49
RW25R (MAPt)	N 52 23 20,11	O 013 33 15,31
DB670 (MATF)	N 52 21 09,02	O 013 24 03,52
DB671 (MATF)	N 52 17 18,21	O 013 21 32,80
KLF (MAHF)	N 52 01 10,78	O 013 33 49,69

2.6 RWY 25 R von KLF

KLF (IAF)	N 52 01 10,78	O 013 33 49,69
DB642 (TF)	N 52 22 58,13	O 013 54 27,99
DB652 (IF)	N 52 27 38,17	O 013 51 33,13
AMEPA (FAF)	N 52 26 12,61	O 013 45 26,49
RW25R (MAPt)	N 52 23 20,11	O 013 33 15,31
DB670 (MATF)	N 52 21 09,02	O 013 24 03,52
DB671 (MATF)	N 52 17 18,21	O 013 21 32,80
KLF (MAHF)	N 52 01 10,78	O 013 33 49,69“

3. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Abflugstrecke TUVAK THREE X-RAY DEPARTURE (TUVAK 3X) werden die Angaben in Spalte 4 wie folgt gefasst:

„1. Die Berechnung der Wendekurve bei 10,0 DME SDD basiert auf 20° Schräglage und 220 kt IAS.
2. Kein Zugang zu UL980.“

b) In Nummer 2 Abflugstrecke TUVAK TWO SIERRA DEPARTURE (TUVAK 2S) wird in Spalte 4 die Anmerkung “Kein Zugang zu UL980.“ eingefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 28. Oktober 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 289/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 8. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 1. VO zur Änderung der 224. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-289/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Ersten Verordnung zur Änderung der Zweihundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 249, am 26. November 2005 verkündete Verordnung vom 11. November 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 28. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Erste Verordnung zur Änderung der Zweihundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)

Vom 11. November 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertvierundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund) vom 22. Juli 2005 (BAnz. S. 12 383, NfL I-217/05 wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift, in § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1 und 2, § 3 Abs. 1 und § 4 Abs.1 Nr. 1 werden die Wörter „Verkehrslandeplatz Dortmund“ durch die Wörter „Verkehrsflughafen Dortmund“ ersetzt.

2. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt BADSA gestrichen.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 werden die Wörter „und BADSA*)“ sowie die Fußnote gestrichen.

   b) Absatz 4 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

   „1. Die RNAV (GPS) – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt:

   Hinweis: Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

   1.1 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)

Abflug von DOR (IAF) auf Kurs 105°; LW001 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 060° erfliegen; LW002 (TF) mit Linkskurve nicht unter 3000 passieren und Kurs 331° erfliegen; LW004 (IF) mit Linkskurve in 2500 passieren und Kurs 241° erfliegen; Endanflugkurs 240° in 2500 bei IDELA (FAF) erfliegen und Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) beginnen. 4,3 NM vor RW24 nicht unter 1830 und 2,3 NM vor RW24 nicht unter 1190 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW24

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (440)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Auf Kurs 240° bis LW005; Linkskurve, über LW006 auf Kurs 022° bis DOR mit Steigflug auf 3000.
LW005[L] – LW006 - DOR [A3000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 5,8 DME DOR; Linkskurve, Flug bis DOR mit Steigflug auf 3000.

1.2 RNAV (GPS) - Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)
Abflug von DOR (IAF) auf Kurs 203°; LW007 (TF) mit Rechtskurve in 3000 passieren und Kurs 240° erfliegen; LW008 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 3000 passieren und Kurs 330° erfliegen; LW009 (IF) mit Rechtskurve in 2500 passieren und Endanflugkurs 060° in 2500 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2%) bei KOLOT (FAF) beginnen. 3,7 NM vor RW06 nicht unter 1650 und 2,5 NM vor RW06 nicht unter 1270 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: RW06

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren
RNAV (GPS): Steigflug auf Kurs 060° bis LW012; Linkskurve, über LW013 auf Kurs 188° bis DOR mit Steigflug auf 3000.
LW012 [L] - LW013 - DOR [A3000].
NON-RNAV: Geradeaussteigflug bis 3,0 DME DOR, Linkskurve, Flug bis DOR mit Steigflug auf 3000.“

c) Absatz 4 Nr. 2.1 und 2.3 wird aufgehoben. Die Nummern 2.2 und 2.4 werden zu den Nummern 2.1 und 2.2.

d) In Absatz 4 Nr. 2.1 und 2.2 werden für „DOR (IAF)“ und „DOR (MAHF)“ die Koordinaten „N 51 31 31,23 O 007 37 51,82“ jeweils durch die Koordinaten „N 51 31 31,23 O 007 37 51,80“ ersetzt.

4. § 5 wird aufgehoben.

5. § 6 wird in § 5 umbenannt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.
Langen, den 11. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag
D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 290/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines militärischen Übungsgebietes

Vom 22. Dezember 2005

Auf Grund des § 10 Abs. 4 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 132 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818) wird im Fluginformationsgebiet Berlin und im oberen Fluginformationsgebiet Berlin folgendes Gebiet zur Durchführung von militärischem Übungsverkehr festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit:

1.1 Seitliche Begrenzung:

53 20 00 N 11 30 00 O
54 25 00 N 12 04 00 O
54 39 00 N 12 30 00 O
54 33 20 N 12 42 09 O
54 36 00 N 12 45 26 O
54 43 51 N 13 01 29 O
54 44 48 N 13 48 10 O
54 40 01 N 13 49 09 O
54 40 00 N 14 00 00 O
53 13 00 N 14 00 00 O
52 55 00 N 13 45 00 O
52 55 00 N 13 35 00 O
52 55 00 N 13 10 00 O
52 55 00 N 12 45 00 O
52 55 00 N 12 39 26 O
52 45 56 N 12 05 06 O
52 53 33 N 11 42 44 O
53 04 51 N 11 42 33 O
53 10 00 N 11 36 00 O
53 16 00 N 11 30 00 O
53 20 00 N 11 30 00 O

1.2 Vertikale Begrenzungen:

Von Flugfläche 100 bis Flugfläche 660.

1.3 Daten und Zeiten:

Vom 02. Januar 2006 bis zum 23. Dezember 2006

Montags bis Freitags jeweils von 07:00 (06:00) Uhr UTC bis 22:30 (21:30) Uhr UTC

Ausnahmen:

- Freitags nicht nach 13:30 (12:30) Uhr UTC
- An Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen ist das Gebiet nicht wirksam.

2. Art der Flugbeschränkungen:

In dem unter Punkt 1. beschriebenen Luftraum werden militärische Übungsflüge innerhalb von wechselnden, flexibel zuweisbaren Luftraummodulen durchgeführt, die durch die Flugsicherung während des Übungsbetriebs von anderen Flügen freigehalten werden.

Der Durch- bzw. Einflug in das Gebiet zur Durchführung von militärischem Übungsverkehr ist grundsätzlich für alle Luftfahrzeuge unter Flugverkehrskontrolle zugelassen. Während des militärischen Übungsflugbetriebs muss auf den nachfolgend aufgelisteten Streckensegmenten mit kurzfristigen Umleitungen auf der Basis von Flugverkehrskontrollfreigaben durch die Flugsicherung gerechnet werden:

L619	BKD - RENKI
UL619	BKD - RENKI
M602	SOTOT - BINKA
UM602	SOTOT - BINKA
M725	SOTOT - RENKI
UM725	SOTOT - RENKI
M726	BKD - NIKDA
UM726	BKD - NIKDA
M736	SALLO - SUBAL
UM736	SALLO - GALKU
M748	GARMA - BKD
UM748	GARMA - BKD
M864	NONSA - ASDIN
UM864	SORIT - ASDIN
UN746	PENEK - BINKA
T299	KOSEB - PENET
Z15	NONSA - BKD
Z17	NONSA - GASBO
L87	PODUS - RAKIT
UL87	PODUS - RAKIT
Z102	BERIM - BINKA
UZ102	BERIM - BINKA
UZ130	RITEV - PODUS
Z131	GUDOP - TORLO
UZ131	GUDOP - TORLO
Z400	BAKLI - RENKI
UZ400	BAKLI - RENKI
UZ717	RAKIT - BKD
TB2	WISMA - TABOK
TR1	LUWIL - UBAKA
TL3	LUWIL - LAAGE

3. Weitere Informationen:

Abweichend von der bisherigen Regelung, dass der nicht im Einklang mit der Luftverkehrs-Ordnung durchzuführende militärische Übungsflugbetrieb innerhalb von Temporary Reserved Airspaces ED-R (TRA) stattfindet (vgl. LuftVO §11), soll der für militärische Übungsvorhaben benötigte Luftraum flexibel zugewiesen werden. Die vorübergehende Festlegung des Gebietes zur Durchführung von militärischem Übungsverkehr stellt die rechtliche Grundlage für den militärischen Flugbetrieb innerhalb des Gesamtgebiets dar.

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

Die vertikale und horizontale Ausdehnung des tatsächlichen Übungsgebietes wird von der Flugsicherung innerhalb der unter Punkt 1. beschriebenen Grenzen auf die konkreten Anforderungen der Nutzer hin festgelegt, so dass der Flugverkehr auf den angeführten ATS-Strecken möglichst wenig beeinträchtigt wird. Die Flugsicherung stellt durch taktische Zuweisung von Ausweichkursen sicher, dass ausreichende Staffelung zu dem militärisch genutzten Übungsgebiet besteht. Sämtliche in diesem Beschränkungsgebiet verlaufenden Conditional Routes werden grundsätzlich per Airspace Use Plan (AUP) und Conditional Route Availability Message (CRAM) als verfügbar veröffentlicht.

Da jedoch derzeit nur entsprechend eingewiesene militärische Nutzer an den flexiblen Verfahren teilnehmen, ist weiterhin parallel auch die Nutzung des Luftraums der ED-R (TRA) 206/306 durch andere militärische Nutzer vorgesehen. In diesem Fall werden die üblichen Verfahren des Konzepts zur Flexiblen Nutzung des Luftraums für den Bereich der ED-R (TRA) 206/306 angewandt. Aus diesem Grund ist bei Flügen durch dieses Gebiet weiterhin die per CRAM veröffentlichte Verfügbarkeit der Conditional Routes M726, Z15, Z102, UM726, UM736, UM864 und UZ102 bei der Flugplanung zu beachten.

Langen, 1. Dezember 2005
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i . V . A n g e n e n d t i . A . K l e i n

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 291/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Wiefelstede/Conneforde

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, hat die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Wiefelstede / Conneforde mit Bescheid vom 15.03.2005 erteilt.

Die Genehmigung wird gemäß § 52 Abs. 3 LuftVZO mit den nachstehenden Angaben bekannt gemacht:

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Art. 48 des Gesetzes vom 21.06.2005 (BGBl. I S. 1818) i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) i. d. F. der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27.07.2005 (BGBl. I S. 2275) wird Herrn

Herfried Brumund
Dorfstraße 11
26215 Wiefelstede

die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

I. Beschreibung des Geländes.

1. Bezeichnung — Sonderlandeplatz Wiefelstede/Conneforde

2. Lage — ca. 7 km nördlich von Wiefelstede

3. Bezugspunkt

a) geografische Lage: 08° 04' 50" Ost
53° 19' 27" Nord

b) Höhe über NN: ca. 9 m

4. Start- und Landebahn:

a) Richtung: 118° / 298°
b) Länge: 650 m
c) Breite: 30 m
d) Streifen: Rechteck von 710 x 60 m, das die Start- und Landebahn symmetrisch umgibt.
e) Oberfläche: Gras

Aufgrund versetzter Schwellen stehen zur Verfügung:

	TORA (m)	LDA (m)
RWY 12	399	650
RWY 30	650	399

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

a) Motorflugzeuge bis 2000 kg höchstzulässiges Abfluggewicht (MTOW)
b) Selbststartende Motorsegler
c) Ultraleichtflugzeuge
d) Drehflügler bis 3.500 kg höchstzulässiges Abfluggewicht (MTOW)
e) Freiballone

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Platzhalter zum Betrieb mit den unter II. a) bis e) genannten Luftfahrzeugen. Dritte bedürfen der vorherigen Zustimmung des Platzhalters (PPR).

NfL I-200/99 und I-206/02 werden hiermit aufgehoben.

Oldenburg, 30.11.2005
Az.: 6112-30312/4-5
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Oldenburg

i . A . U b b e n

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 292/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

2. Nachtrag zum Öffentlich-rechtlichen Vertrag über die Festsetzung und Anpassung regulierter Flughafenentgelte zwischen dem Land Niedersachsen (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (FHG) vom 14.11.2003

2. Nachtrag
zum
öffentlich-rechtlichen Vertrag vom 14.11.2003

zwischen

dem Land Niedersachsen, vertreten durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Friedrichswall 1, 30159 Hannover,
- nachfolgend "NMWAV" genannt -

und

der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Petzelstraße 84, 30855 Langenhagen,
- nachfolgend "FHG" genannt -

über die Festsetzung und Anpassung regulierter Flughafenentgelte.

I. Mit Wirkung zum 1.1.2006 wird der § 3 des Vertrages wie folgt ergänzt:

Für die Berechnung des Referenzquotienten ab dem 1.1.06 gilt die Anlage 1 unter Berücksichtigung des 2. Nachtrages zu der Rahmenvereinbarung Flughafenentgelte Hannover vom 24.10.2005 (Anlage zu diesem Nachtrag).

II. Alle übrigen Bestimmungen des Vertrages bleiben unverändert.

NfL I-294/03 wird hiermit geändert.

Hannover, 30.11.2005

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

D r . H i l l e p p a . H e n n i g h a u s e n

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

i . A . V e h l i n g

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 293/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

2. Nachtrag zur Rahmenvereinbarung Flughafenentgelte Hannover vom 10.11.2003

2. Nachtrag
zur
Rahmenvereinbarung Flughafenentgelte Hannover
vom 10.11.2003
(Lande-, Passagier-, Abstellentgelte)

zwischen

der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH,
Petzelstraße 84, 30855 Langenhagen,
- nachfolgend "FHG" genannt -

und den Mitgliedsgesellschaften

des Boards of Airline Representatives in Germany e.V.,
Unterschweinstiege 6, 60549 Frankfurt/Main,
- nachfolgend "BARIG" genannt -,

der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen,
Albrechtstr. 10, 10177 Berlin,
- nachfolgend "ADL" genannt -,

der AOPA-Germany, Verband der
Allgemeinen Luftfahrt e.V., Außenhalb 27,
63329 Egelsbach,
- nachfolgend "AOPA" genannt -,

sowie

der Deutschen Lufthansa AG, Von-Gablenz-Str. 2,
50679 Köln,

der Hapag-Lloyd Flug GmbH, Flughafenstr. 10,
30855 Langenhagen.

Präambel

In den Sitzungen des Nutzergremiums am 21.09.2005 und 11.10.2005 konnte zwischen den Vertragsparteien Einigung erzielt werden, dass das derzeitig von der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhobene Passagierentgelt einer weiteren außerordentlichen Anpassung bedarf. Zugleich konnte Einigung darüber erzielt werden, dass für die voraussichtlichen Aufwendungen der FHG für Sicherheitsmaßnahmen für 2006 und die Umsetzung der großen Lösung für die critical parts das bestehende Sicherheitsentgelt entsprechend angepasst werden soll.

I. Mit Wirkung zum 01.01.2006 wird die Anlage 1 der Rahmenvereinbarung wie folgt ergänzt:

>>> Der Referenzquotient für das Geschäftsjahr 2006 wird mit Wirkung zum 01.01.2006 zusätzlich um **EUR 0,06** erhöht. Dieser erhöhte Referenzquotient bildet die Basis für die Änderung des Referenzquotienten für die Jahre 2006 und 2007 und wird auf einen Höchstbetrag von **360.000 EUR / p.a.** begrenzt.

>>> Mit Wirkung ab dem 01.01.2006 wird angesichts der voraussichtlichen Aufwendungen der FHG für Sicherheitsmaßnahmen und der Einführung der "großen Lösung für die critical parts" das bestehende Sicherheitsentgelt bei Passagierflügen pro einsteigenden Fluggast von bisher **EUR 0,25** auf **EUR 0,97** erhöht und bei Nur-Fracht sowie Nur-Postflügen je 100 kg Fracht/Post für den An- und Abflug ein zusätzliches Entgelt in Höhe von **EUR 0,49** je VE erhoben.

II. Alle übrigen Bestimmungen der Rahmenvereinbarung bleiben unverändert.

NfL I-294/03 wird hiermit geändert.

Hannover, den 24.10.2005

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Board of Airline Representatives in Germany e.V.

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen

AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.

Deutsche Lufthansa AG

Hapag-Lloyd Flug GmbH

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 294/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Entgelteordnung für den Verkehrsflughafen Hannover

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

I-294/05

Entgelteordnung
für den Verkehrsflughafen Hannover

Teil I

Landeentgelte

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landeentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Landeentgelte ist/sind

   a) die Luftverkehrsgesellschaft unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird

   b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing)

   c) der Luftfahrzeughalter

   d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

2. Das Landeentgelt bemißt sich

   unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOW) *)

*) Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

aa)

- bis 1.200 kg MTOW

Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend *)	**10,00 EUR**
Non Annex 16	**25,00 EUR**

bb)

- über 1.200 kg - 2000 kg MTOW

Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11
entsprechend *) **14,00 EUR**

Non Annex 16 **40,00 EUR**

*) Luftfahrzeuge bis 1.200 kg und Luftfahrzeuge über 1.200 bis 2.000 kg MTOW entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltabrechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

cc)

- über
2.000 kg

bei Flügen	für Strahlturbinenflugzeuge			für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart		
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	mit Zulassung nach ICAO Annex 16, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen *)	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16
	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen *)		die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 entsprechen *)			
	Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind **)	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind				
	EUR je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes					
EUR	7,15	16,10	36,00	61,50	7,15	36,00

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 2 und 3 bzw. Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11
zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltabrechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

**) Es gelten die vom Bundesministerium für Verkehr veröffentlichten Bonuslisten für startende und landende Luftfahrzeuge in der jeweils gültigen Fassung

b) Die in Abs. 3 aa - cc genannten Landeentgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen

- bei Strahlturbinen-Luftfahrzeugen die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen und
- bei Luftfahrzeugen mit anderer Antriebsart, deren Zulassungen den Bedingungen ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen
- bei Luftfahrzeugen bis 2.000 kg MTOW deren Zulassungen den Bedingungen ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen

um 50 %.

Das ermäßigte Landeentgelt beträgt mindestens **7,50 EUR.**

c) Lärmzuschlag für nach ICAO Annex 16 Chapter 3 und nach ICAO Annex 16 Chapter 2 zertifizierte Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch) für den Zeitraum 22:00 bis 05:59 Uhr Ortszeit

aa) Für jedes Flugereignis (Start und/oder Landung) ist zusätzlich zu den in Abs. 3a) genannten Landeentgelten in der Zeit von 22:00 Uhr bis 05:59 Uhr Ortszeit an den Flughafenunternehmer ein lärmorientiertes Grundentgelt pro Bewegung zu entrichten.

Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

Die Zuordnung der Luftfahrzeuge in Lärmkategorien erfolgt auf der Basis gemessener durchschnittlicher Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen. Hier nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse am Flughafen Hannover vorliegen.

bb) Lärmkategorien – Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 zertifizierten Strahlturbinenluftfahrzeugen sowie Propellerflugzeugen und Hubschraubern

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB (A)	Kategorie 2: LAZ 70,0 bis 73,9 dB (A)
Alle Kap. 3-Jets mit MTOW < 34 t	A300
Alle Propellerflugz. mit MTOW < 34 t	A310
Alle Hubschrauber	B727-100 Reengined
A318, A319, A320, A321	B767
AN72/74	B777
B717	YK42/142
B737-300 bis –900	DC6
B757	IL18
Bae146 / Avro RJ	TU204
C160 / ND16 (Transall)	
CRJ7	
Fokker 70 / Fokker 100	
Gulfstream IV / V	
L188	
MD90	

Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB (A)	Kategorie 4: LAZ 77,0 bis 79,9 dB (A)
A330	AN22
A340	BAC 111 Hushkit
AN12	B737-200 Hushkit
B727 Hushkit	B747-S
DC8-70-Serie	B747-400
DC9 Hushkit	DC10
IL96	TU154
L1011 (Tristar)	
MD80 bis 88	
MD11	
SC5 (Shorts Belfast)	
C 130 (Herkules)	

Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB (A)	Kategorie 6: LAZ 83,0 bis 85,9 dB (A)
B747-100 bis 300	-
IL62	

Kategorie 7: LAZ 86,0 und darüber
AN 124

cc) Lärmzuschlag Nachtzeit pro Flugereignis (22:00 bis 05:59 Uhr Ortszeit) in EUR

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
40,00	100,00	200,00	350,00	650,00	1.300,00	2.500,00

dd) Lärmkategorien – Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahlturbinenluftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch)

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB (A)
-

Kategorie 2: LAZ 70,0 bis 73,9 dB (A)
-

Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB (A)
C17 (Globemaster)

Kategorie 4: LAZ 77,0 bis 79,9 dB (A)
Alle Kap. 2-Jets mit MTOW < 34 t
B747-S
C17 (Globemaster)
DC9
Fokker 28

Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB (A)
B737-200
B747-100 bis –200
IL62
TU134
TU154
DC8 (außer –70-Serie)

Kategorie 6: LAZ 83,0 bis 85,9 dB (A)
IL86

Kategorie 7: LAZ 86,0 und darüber
AN124
BAC111
B727
C5
E3 AWACS
VC10
IL 76

ee) Lärmzuschlag Nachtzeit pro Flugereignis (22:00 bis 05:59 Uhr Ortszeit) in EUR

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
100,00	200,00	400,00	700,00	1.300,00	2.600,00	5.000,00

d) Die in Abs. 3 cc genannten Landeentgelte ermäßigen sich an Werktagen (Montag bis Freitag) in der Zeit von

06.00 bis 20.00 Uhr Ortszeit (Start und Landung)

- für Nur-Frachtflugzeuge, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen und nicht in der Bonusliste enthalten sind

- für Nur-Frachtflugzeuge mit anderer Antriebsart, deren Zulassungen nicht den Bedingungen ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen

um 50 %.

Das ermäßigte Landeentgelt beträgt mindestens je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes

9,00 EUR.

e) Schulflüge im Sinne von Abs. b) sind Flüge, die denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

f) Einweisungsflüge im Sinne von Abs. b) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muß sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

4. Der nach dem Höchstabfluggewicht der Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

5. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Landeentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

6. Bei Flügen, die ausschließlich zu Wartungszwecken durchgeführt werden (ferry in/ ferry out), um in einer der ortsansässigen Flugzeugwerften gewartet oder instandgesetzt zu werden, reduzieren sich die Landeentgelte um 50 %. Die Flüge sind dem Flugplatzunternehmer rechtzeitig vorab schriftlich zu melden.

7. Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Landeentgelte zu entrichten.

8a. Die Landeentgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Landeentgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

8b. Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungsstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

9. Die Landeentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil II

Passagierentgelte

1. Die Luftfahrzeughalter haben vor dem Start ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Passagierentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Passagierentgelte ist/sind

   a) die Luftverkehrsgesellschaft unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird

   b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing)

   c) der Luftfahrzeughalter

   d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

2. Das Passagierentgelt bemißt sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

   *) Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftverkehrsgesellschaften.

3. Das Passagierentgelt in den Terminals A bis C beträgt

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

je Fluggast **9,51 EUR**

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb der EU sowie innerhalb durch internationale Verträge mit EU Mitgliedsstaaten im Luftverkehr gleichgestellten Ländern (Schweiz, Island, Norwegen) gelegenen Flugplatz erfolgt

je Fluggast **9,93 EUR**

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der EU sowie außerhalb durch internationale Verträge mit EU Mitgliedsstaaten im Luftverkehr gleichgestellten Ländern (Schweiz, Island, Norwegen) gelegenen Flugplatz erfolgt

je Fluggast **10,61 EUR**

Kappungsgrenze

Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (Anzahl der abfliegenden Passagiere dividiert durch Anzahl der angebotenen Sitze auf Passagierflügen) bezogen auf alle Passagierflüge eines Kalenderjahres über 80 % (Kappungsgrenze), so ist für die darüber hinausgehende Anzahl der Passagiere kein Passagierentgelt zu entrichten. Eine entsprechende Rückerstattung erfolgt auf Grundlage der im laufenden Jahr zunächst berechneten Passagierentgelte (Gesamtsumme Passagierentgelte dividiert durch Anzahl der insgesamt abgeflogenen Passagiere) für die Anzahl der die Kappungsgrenze übersteigenden Passagiere. Die Erstattung erfolgt Anfang Februar des jeweiligen Folgejahres zinslos als Gutschrift.

3aa. In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

3ab. In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Passagiere, die mit Militärflugzeugen (Verkehrsart 91, 92, 93) reisen, nicht einbezogen.

3ac. In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Passagiere, die mit voll vom Militär gecharterten Zivilflugzeugen (Verkehrsart 35) reisen, einbezogen.

4. Bei Notlandungen wegen technischen Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

5. Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Passagierentgelte zu entrichten.

6a. Die Passagierentgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Passagierentgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6b. Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungsstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

7. Die Passagierentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil III

Sicherheitsentgelt

1. Die Luftfahrzeughalter haben vor dem Start ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Sicherheitsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Sicherheitsentgelte ist/sind

   a) die Luftverkehrsgesellschaft unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird

   b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing)

   c) der Luftfahrzeughalter

   d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

2. Das Sicherheitsentgelt bemißt sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und beträgt **EUR 0,97** je Fluggast und bei NUR-Fracht- und NUR-Postflügen je angefangene Verkehrseinheit **EUR 0,49.**

*) Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit

eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftverkehrsgesellschaften.

3. Das Sicherheitsentgelt dient zur Refinanzierung der gemäß Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) sowie der erlassenen EU-Verordnungen für die Sicherheit in der Zivilen Luftfahrt anfallenden Kosten. Der Flughafenunternehmer wird dem Nutzergremium im Rahmen des Anhörungsverfahrens die jährlich erzielten Einnahmen und getätigten Ausgaben offen legen.

   Den jährlichen Aufwendungen für Sicherheitsleistungen werden nach Ablauf eines jeden Kalenderjahres die jährlichen Einnahmen aus den Sicherheitsleistungen gegenüber gestellt. Die sich ergebenden positiven und negativen Abweichungen werden im Folgejahr bei der Festsetzung des Sicherheitsentgelts berücksichtigt.

   Das Sicherheitsentgelt wird jährlich anhand der voraussichtlichen Ausgaben sowie der prognostizierten Einsteiger unter Berücksichtigung der vorgenannten Abweichungen neu festgesetzt.

4a. Das Sicherheitsentgelt ist vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen kann das Sicherheitsentgelt nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

4b. Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

5. Das Sicherheitsentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil IV

Entgelte für Luftschiffe und Ballone

1. Allgemeines

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen ist ein Ankermastentgelt sowie ein Landeentgelt, für die Benutzung mit Ballonen ein Startentgelt zu entrichten.

2. Entgelte

2 a) Luftschiffe

aa) Das Ankermastentgelt wird für die Errichtung eines Ankermastes erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden:

- für Luftschiffe bis 49,99 m Gesamtlänge	**105,00 EUR**
- für Luftschiffe ab 50,00 - 59,99 m Gesamtlänge	**130,00 EUR**
- für Luftschiffe ab 60,00 m Gesamtlänge	**155,00 EUR**

Der Zeitraum, der für die Berechnung des Ankermastentgeltes maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit seinem Abbau.

2 bb) Landeentgelt

Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt **7,15 EUR** je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes.

2 b) Ballone

Für den Start eines Ballons werden **45,00 EUR** berechnet.

3a. Das Ankermastentgelt, das Landeentgelt und das Startentgelt ist vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Entgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

3b. Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort

nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

4. Das Ankermastentgelt, das Landeentgelt und das Startentgelt sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil V

Abstellentgelte

1. Für jede Abstellung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Hannover ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner des Abstellentgeltes ist/sind

   a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird

   b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing)

   c) der Luftfahrzeughalter

   d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

   Soweit Luftverkehrsgesellschaften und natürliche oder juristische Personen Schuldner der Abstellentgelte nach Buchstaben a, b, c und d sind, haften sie als Gesamtschuldner.

2. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3. Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg das Höchstabfluggewichtes

2,18 EUR.

Es beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden

4,77 EUR

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

5a. Die Abstellentgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Abstellentgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

5b. Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, daß dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantieurkunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

6. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

7. Das Abstellentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil VI

Anhang zur Entgelteordnung für Sondervereinbarungen
Förderung von Neustrecken

1. Notwendigkeit der Förderung

Für das Landen, Starten und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und den Flughafenunternehmer vor Beginn der Flüge eine Sonderregelung vereinbart werden, sofern die Flüge im Zusammenhang mit der Aufnahme neuer Strecken stehen und dadurch langfristig und nachhaltig das Verbindungsangebot nach und von Hannover verbessert wird.

2. Anreiz und angestrebte Ziele

Ziele der Sondervereinbarung sind die wirtschaftliche Stärkung der Region Hannover, eine höhere Auslastung der Flughafeneinrichtungen sowie eine allgemeine Reduzierung der Flughafenentgelte aufgrund höherer Passagierzahlen.

Voraussetzungen für den Abschluss von Sondervereinbarungen:

3. Gleichbehandlung/Transparenz/Umfang

Anspruchsberechtigter ist jeder Luftfahrzeughalter sowie jede Fluggesellschaft, welche als operating carrier neue Flugverbindungen aufbaut.

4. Anforderung

Bei den Neustrecken muss es sich um Strecken handeln, die zwei Jahre vor der Neuaufnahme nicht beflogen worden sind. Zugrunde gelegt wird der City Code.

5. Ermäßigung

Der Flughafenunternehmer gewährt dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft auf Antrag nachfolgende Rückerstattung auf die Lande-, Passagier und Abstellentgelte:
Das Sicherheitsentgelt ist von der Förderung ausgenommen.

- in den Flugplanperioden 1 und 2 60 %
- in den Flugplanperioden 3 und 4 40 %
- in der Flugplanperiode 5 20 %

Ab der Flugplanperiode 6 entfällt eine Rückerstattung.

Eine Rückerstattung erfolgt erst nach Ablauf der ersten und zweiten Flugplanperiode, nach Ablauf der dritten und vierten Flugplanperiode sowie nach Ablauf der fünften Flugplanperiode nach Neuaufnahme der Flugstrecke.

Die Ermäßigung ist auf 5 Flugplanperioden befristet.

6. Kontrolle

Der Luftfahrzeughalter bzw. die Fluggesellschaft hat dem Flughafenunternehmer in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung, und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

7. Sanktionssystem für den Fall der Nichteinhaltung

Die Förderung darf nur aus wichtigem Grund versagt werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere Kapazitätsengpässe sowie die missbräuchliche Ausnutzung der Förderregelung. Eine missbräuchliche Ausnutzung kann unter anderen darin liegen, dass ein Luftfahrzeughalter bzw. eine Fluggesellschaft Verbindungen nicht kontinuierlich betreibt.

Wird ein Missbrauch festgestellt, werden die gewährten Vergünstigungen zurückgefordert.

8. Antrag auf Förderung

Zwischen dem Flughafenunternehmer und dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft ist eine schriftliche Vereinbarung über Details und die Bedingungen der Inanspruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Die neuen Flugstrecken werden in beiderseitigen Einvernehmen zwischen der jeweiligen Airline und dem Flughafen festgelegt.

9. Salvatorische Klausel

Sollte eine Bestimmung dieser Sondervereinbarung nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt geltend, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Parteiwillen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt dadurch unberührt.

Teil VII

Inkrafttreten

Diese Entgelteordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2006 in Kraft und ersetzt die Entgelteordnung in der Fassung vom 15. September 2005 (NfL I-223/05).

NfL I-223/05 wird mit Ablauf des 31.12.2005 aufgehoben.

Hannover, 4.11.2005

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Dr. H i l l e

genehmigt:
Hannover, 30.11.2005
Niedersächsisches Ministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

i. A. V e h l i n g

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 295/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Änderung der Flughafen-Benutzungsordnung für den Flughafen Frankfurt Main

Die Flughafen-Benutzungsordnung für den Flughafen Frankfurt Main, veröffentlicht in NfL I-373/97, wird wie folgt geändert:
Teil II, Nr. 2.5.3 erhält mit Wirkung vom 01.01.2006 folgende Fassung:

2.5.3

Folgende Einrichtungen sind zentrale Infrastruktureinrichtungen im Sinne von §-6 BADV:

- Zentrale Gepäckforderanlage für das Abflug- und Umsteigergepäck
- Gate-Gepäckeinrichtungen für das Abfluggepäck
- Sperrgepäckeinrichtungen
- Zentrale Gepäckanlagen für das Ankunftsgepäck
- Zentrale Enteisungseinrichtungen
- Zentrale Gepäcksicherheitseinrichtungen
- Fluggastbrücken einschließlich mobiler Fluggasttreppen als Ersatz bei Ausfall
- 400 Hertz Stromversorgung (einschließlich mobilem Back-up-Gerät)
- Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung
- Kommunikationsnetz und zentrale Informations-Technologie-Einrichtungen zur Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen
- Zentrale Anlagen der Hydranten-Betriebs-GesellschaftHBG zur Treibstoffversorgung der Flugzeuge
- Zollgepäcksammellager
- Gepäck-Fehlerbahn, Rush- und Umbuchungsbearbeitung sowie Baggage Tracing

Einzelheiten werden in Absprache mit dem Nutzerausschuss festgelegt und in Form eines MoU dokumentiert.

Die zentralen infrastruktureinrichtungen werden ausschließlich vom Flughafenunternehmer oder einem von ihm damit Beauftragten vorgehalten, verwaltet und betrieben. Die Dienstleister und Selbstabfertiger haben die zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen. Ihre Nutzung ist mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden.

NfL I-373/97 wird hiermit geändert.

Wiesbaden, 1.12.2005
V 6 66m 04-03-08
Hessisches Ministerium für Wirfschaft, Verkehr und Landesentwicklung

i . A . G r ö s s l e i n

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:
DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 296/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Flughafen-Benutzungsordnung für den Flughafen Münster Osnabrück

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

I-296/05

Flughafen-Benutzungsordnung für den Flughafen Münster Osnabrück

MÜNSTER OSNABRÜCK
INTERNATIONAL AIRPORT

Inhaltsangabe

		Seite
Teil I		
Beschreibung des Flughafens Münster/Osnabrück: EDDG		**908**
1.	Gelände des Flughafens	908
2.	Allgemeine Angaben	908
3.	Wetterverhältnisse	909
4.	Optische Bodenhilfen	910
5.	Bauschutzbereich	910
6.	Luftfahrthindernisse	910
7.	FMO GmbH und Behörden	910
8.	Verkehrsverbindungen und verfügbare Verkehrsmittel	910
Teil II		
Benutzungsvorschriften		**911**
1.	Anwendbarkeit der Benutzungsordnung	911
2.	Benutzung mit Luftfahrzeugen	911
2.1	Befugnis zum Starten und Landen	911
2.2	Start- und Landeeinrichtungen	911
2.3	Regelungen für die Durchführung der Verkehrslenkung auf den Bewegungsflächen des FMO	911
2.4	Abfertigungsvorfeld	913
2.5	Bodenabfertigungsdienste	913
2.6	Abstellen und Unterstellen	914
2.7	Lärmschutz	914
2.8	Betriebsstoffversorgung	914
2.9	Wartungsarbeiten	915
2.10	Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge	915

FMO
IATA CODE

		Seite
3.	Betreten und Befahren	915
3.1	Straßen, Plätze und Eingänge	915
3.2	Fahrzeugverkehr (Allgemeines)	915
3.3	Nicht allgemein zugängliche Anlagen	916
3.4	Mitführen von Hunden	917
3.5	Benutzung von funkwellengestützten Kommunikationsmedien	917
4.	Sonstige Betätigung	917
4.1	Gewerbliche Betätigung	917
4.2	Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften	917
4.3	Lagerung	917
4.4	Bauarbeiten	917
5.	Sicherheitsbestimmungen	917
6.	Fundsachen	917
7.	Umweltschutz	917
7.1	Verunreinigungen	917
7.2	Abwasser	918
7.3	Enteisungsmittel	918
8.	Einwilligungen und Erlaubnisse	918
9.	Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung	919
10.	Nicht öffentliche und sicherheitsempfindliche Bereiche	919
11.	Erfüllungsort und Gerichtsstand	919
12.	Zustellungsbevollmächtigter	919

Anlagen

Anlage 1

Sicherheitsbestimmungen zum Teil II 5 der Flughafen-Benutzungsordnung

1. Umgang mit Betriebsstoffen
2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken
3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer
4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren
5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten
6. Aufbewahren von Material, Geräten und Abfällen
7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

Anlage 2

Zentrale Infrastruktureinrichtungen zum Teil II 2.5.3

Anlage 3

Sonderverkehrsordnung - Luftseite -

Anlage 4

Sonderbestimmungen für den Bereich Segelflugbetriebsgelände zum Teil II 1.3

Anlage 5

Zuständigkeitsbereiche zur Absprache der DFS mit der FMO GmbH

Teil I

Beschreibung des Flughafens Münster/Osnabrück: EDDG

Änderungen der Beschreibung werden in den "Nachrichten für Luftfahrer" und im "Luftfahrthandbuch" - AIP - Deutschland bekanntgegeben.

1. Gelände des Flughafens

1.1	Lage des Flughafenbezugspunktes Geografische Breite und Länge: Entfernung u. Richtung von der Stadt: Höhe über NN: Örtliche Mißweisung:	 N 52 08 04.71 E 007 41 05.39 7 km nordöstl. der Stadt Greven, 25 km nördlich der Stadt Münster, 28 km süd- westl. der Stadt Osnabrück 48 m (160 ft) 0,4 E
1.2	Start- und Landeanlagen Abmessungen der Start- und Landebahnen Abmessungen der Start- und Landeflächen Start- und Landebahndecken Tragfähigkeiten Längsgefälle Startlauf- und Landestrecken: Landebereich für Hubschrauber:	 Start-/Landebahn 07/25: 2.170 x 45 m Start-/Landebahn 07/25: 2.290x300 m Start-/Landebahn 07/25: Asphalt Start-/Landebahn 07/25: PCN68F/B/X/T Start-/Landebahn 07/25: ab TWYC Richtung West 0,01 % Start-/Landebahn 07/25: 2.170 m Startlaufstecke nach Anweisung Tower
1.3	Befeuerungsanlagen: Notstrombefeuerung:	s. Luftfahrthandbuch- AIP -, AD2 EDDG 1-5 Notstromversorgung für Befeuerung vorhanden
1.4	Markierungshilfen	Schwellen, Start- und Landebahnbe- zeichnung, Aufsetzzone, Start- und Landebahnmittellinien, Start-/Landebahnrand, Rollbahnmittellinie, Rollhaltemarken, Rolleitlinien (Vorfeld), Rollbahneinmündungsmarkierung
1.5	Instrumenten-Lande-Anlagen	1 ILS CAT I RWY 07 1 ILS CAT III RWY 25
1.6	Sonstige Radaranlagen:	SSR – Anlage
1.7	Rollbahnen	Rollbahnsystem, das die Start- und Landebahnen mit den Vorfeldern verbindet, Rollbahnbreiten 23 m, Tragfähigkeit: A,B,C 68F/B/X/T D,G 75F/B/W/T
1.8	Vorfelder Größe und Tragfähigkeit	 Vorfeld Ost 116.000 qm CONC PCN75R/B/W/T 50.000 qm ASPH PCN75F/B/W/T Vorfeld West/Mitte 30.000 qm ASPH PCN68F/B/X/T

2. Allgemeine Angaben

2.1	Klassifizierung des Flughafens nach ICAO	 4 E
2.2	Betriebszeiten des Flughafens	H 24 örtl. Flugbetriebsbeschränkungen s. AIP AD 2 EDDG 1-7
2.3	Jahreszeitlich bedingte Be- nutzbarkeit	ständig benutzbar
2.4	Zulassung als Zoll- und Sani- tätsflughafen	Der Flughafen FMO ist als Zollflughafen zugelassen.

2.5	Übernachtungsmöglichkeiten Gaststättenbetriebe	Greven, Ladbergen, Münster, Osnabrück vorhanden
2.6	Luftfrachtabfertigung	FMO Cargo Services GmbH SITA FMOFFXH Tel. 94 32 02 Fax 94 32 19
2.7	Tankvorrichtungen Betriebszeit	Tankwagen, 2 x AVGAS 100 LL 6 x Jet A1 0500-2200
2.8	Flugbetriebsstoffe und Öle	EE80, EE100, ESSO TURBO 2380 20W50/AV OIL 100 unalloyed, Mobil Jet Oil 2, Oil 25, Oil 291
2.9	Sauerstoff und andere verfügbare Betriebsmittel	Stickstoff verfügbar (Eurowings/Air Berlin)
2.10	Verfügbarer Hallenraum für nicht stationierte Luftfahr- zeuge	kann auf Anforderung bereitgestellt werden.
2.11	Verfügbare Instand- setzungseinrichtungen	Flugzeugwerkstatt (Eurowings/Air Berlin) Avionic für GA
2.12	Feuerwehrfahrzeuge	1. Hauptlöschfahrzeug: 13.500 l Wasser, 1.600 l Lightwater AFFF 6%ige Zumischung 2. Hauptlöschfahrzeug: mit Snozzle Gelenklöscharm 11.000 l Wasser, 1.500 l Lightwater AFFF 6%ige Zumischung 750 kg Löschpulver 3. Hauptlöschfahrzeug: 6.000 l Wasser, 800 l Lightwater AFFF 6%ige Zumischung 250 kg Löschpulver Vorausfahrzeug: 2.500 l Wasser/300 l Lightwater AFFF 6%ige Zumischung, 1.000 kg Löschpulver Teleskopmastbühne: 32 m Arbeitshöhe 3.500 l Wasser, 500 l Lightwater AFFF 3 %ige Zumischung Wechsellader: mit Abrollcontainer Rettung Material zur Erstversorgung von 60 Verletzten Gebäudelöschfahrzeug: 3000 l/ 200 l Lightwater/ 3 %ige Zumischung
	Bergungsgeräte	bis 5,7 t MTOW verfügbar, > 5,7t MTOW stehen Bergungsgerätschaften in Frankfurt zur Verfügung
2.13	Schneeräumgeräte	Schneepflüge, Schneeschleuder, Kehr- maschinen, Streugeräte, Kehrblasgeräte, Startbahnenteiser und Enteisungsfahrzeuge
2.14	Abfertigungsgeräte	Zur Durchführung der Abfertigungsdienste stellt der Flughafenunternehmer oder ein Dienstleister alle erforderlichen Geräte und Einrichtungen nach Maßgabe der Bodendienstverträge zur Verfügung.
2.15	Örtliche Flugbeschränkungen	s. Luftfahrthandbuch -AIP- AD2 EDDG 1-7
2.16	Höhenmesserkontrolle	nicht vorhanden

3. Wetterverhältnisse

Vorherrschende Windrichtung Südwest
Mittl. tägl. Max. Temp. (Juli) 21,7 Grad C,
Mittl. tägl. Min. Temp. (Jan) -0,2 Grad C,
Mittelwert des Luftdrucks (1500 UTC) -Juli-
1009,7hPa,
Mittelwert des Luftdrucks (0600 UTC) -Jan- 1008,8hPa
Mittelwert der absoluten Feuchte (0600 UTC) -Juli- 10,8 gr/m,
Mittelwert der absoluten Feuchte (0600 UTC) -Jan- 4,7 gr/m

4. Optische Bodenhilfen

4.1	Wegweiseranlagen für das Rollen	Beleuchtete Start-, Rollbahn, Richtungsschilder
4.2	Optische Ortungshilfen	Flugplatzleuchtfeuer weiß/weiß auf dem Kontrollturm, Flughafen Münster/Osnabrück in waagerechter Leuchtschrift auf dem Dach des Terminals

5. Bauschutzbereich

Die für den Flughafen gem. § 12 LuftVG geltenden Baubeschränkungen (Bauschutzbereich) ergeben sich aus den jeweiligen Veröffentlichungen in NRW

6. Luftfahrthindernisse

s. Luftfahrthandbuch - AIP - (Band I). Alle Hindernisse sind nach ICAO Annex 14 markiert und befeuert.

7. FMO GmbH und Behörden

7.1	Der Flughafenunternehmer	Flughafen Münster/Osnabrück GmbH
	Postanschrift	Postfach 13 64 48252 Greven Hüttruper Heide 71-81 48268 Greven
	Fernsprechsammel-Nr.:	(02571) 94-0
	Fax (Verkehrszentrale):	(02571) 94-33 49
7.2	Behördliche Dienststellen	
	Deutsche Flugsicherung GmbH	Flugsicherungs-Niederlassung Münster/Osnabrück
	Bundesfinanzverwaltung	Hauptzollamt Münster
	PolizeiPolizeidienststelle Flughafen	
	Deutscher Wetterdienst	Flugwetterwarte Münster/Osnabrück
	Bezirksregierung Münster	(02571) 9 13 33
	Luftaufsicht FMO	(02571) 94-3871

8. Verkehrsverbindungen und verfügbare Verkehrsmittel

8.1	Zufahrtsstraßen	
	Bundesautobahnen	A 1, aus Richtung Bremen/Osnabrück: Abfahrt Ladbergen aus Richtung Dortmund/Münster: Abfahrt Greven
	Bundesstraßen	B 481, B 219
	Kreisstraßen	K 9, K 9a
	Parkplätze(Parkhaus)	ca. 4.000
8.2	Öffentlicher Zubringerverkehr	von den Hbf. Münster, Osnabrück und Ibbenbüren bringen Sie Schnellbusse direkt bis vor das Terminal

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmens unterworfen.

1.2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben oder mit deren Abfertigung auf dem Flughafen beauftragt sind, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

1.3 Für das im Luftfahrthandbuch (AIP) ausgewiesene Segelflugbetriebsgelände gelten die Sonderbestimmungen für den Bereich „Segelflugbetriebsgelände“ in Anlage 4.
Der Segelflugbetrieb wird gemäß Betriebsabsprache der Deutschen Flugsicherung (DFS) mit der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. durchgeführt.

1.4 Die Sicherheit des Flughafenbetriebes und damit der Passagiere und Kunden hat oberste Priorität für den Flughafen Münster/Osnabrück. Aus diesem Grunde wird am Flughafen Münster/Osnabrück entsprechend der Vorgaben des ICAO Annex 14 und der darauf abstellenden luftaufsichtlichen Anweisungen der Landesluftfahrtbehörden des Landes NRW ein sog. Safety Management System (SMS) ab dem 24.11.2005 eingerichtet und betrieben.
Wesentlicher Bestandteil und eine der grundlegenden Voraussetzungen dieses Systems ist die Einbeziehung der am Flughafen tätigen Unternehmen. Sie sind also insoweit verpflichtet, für die von ihnen verantworteten und durchgeführten Aufgaben und Prozesse im Hinblick auf das SMS die entsprechenden Vorgaben und Richtlinien des Flughafens Münster/Osnabrück zu beachten.
Die Einzelheiten des Safety Management Systems der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH und die Integration der Unternehmen werden (in Abstimmung mit den Landesluftfahrtbehörden) separat vorgegeben und kommuniziert. Diese Verpflichtung und ihre Durchsetzung ist Gegenstand der Weisungen der Luftfahrtbehörden.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1 Befugnis zum Starten und Landen

2.1.1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafengebührenordnung festgelegten Entgelte mit Flugzeugen und Drehflüglern gestattet, die mit einem betriebsbereiten Funksprech-, Empfangs- und Sendegerät ausgerüstet sind, mit dem aus einer Entfernung von mindestens 25 sm vom Flughafen Funksprechverbindung mit dem Kontrollturm aufgenommen werden kann, soweit dies nach den Eigenschaften der Luftfahrzeuge und den Einrichtungen und Anlagen des Flughafens ohne Gefährdung von Personen und Sachen möglich ist.

2.1.2 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig sind.

2.2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Rollpläne gebunden, sofern sie nicht von der Flugverkehrskontrollstelle andere Weisungen erhalten.

2.3 Regelungen für die Durchführung der Verkehrslenkung auf den Bewegungsflächen des FMO (Auszüge aus der Betriebsabsprache zwischen DFS und FMO vom 12.07.02).

2.3.1 Zuständigkeiten

Für die Bewegungslenkung auf dem Rollfeld des Flughafens Münster/Osnabrück ist die DFS zuständig.

Für die Regelung des Roll-, Fahr- und Personenverkehrs auf dem Vorfeld des Flughafens Münster/Osnabrück ist der FMO zuständig (siehe Anlage 1 – Karten Vorfelder). Diese Karte ist Bestandteil der Betriebsabsprache.

Die Abgrenzung der Zuständigkeiten, wie in der Anlage zu dieser Betriebsabsprache dargestellt, ist auch im Luftfahrthandbuch (AIP, AD 2 EDDG 2-5) veröffentlicht.

Der FMO delegiert die Aufgaben der Bewegungslenkung für Luftfahrzeuge, die aus eigener Kraft rollen und für das Schleppen von Luftfahrzeugen an die DFS. Die Zuständigkeit der DFS endet, wenn das Luftfahrzeug durch ein Leitfahrzeug / bzw. durch einen Einweiser geführt in den Bereich der markierten Stellflächen (Anlage 1) einrollt. Die Zuständigkeit der DFS beginnt, wenn das Luftfahrzeug den Bereich der markierten Stellflächen (Anlage 5) verläßt. Anderer Fahrzeug- oder Personenverkehr auf dem Vorfeld verbleibt in der Zuständigkeit des FMO.

2.3.2 Allgemeine Betriebsverfahren

Die Flugplatzkontrolle/DFS unterstützt den FMO bei der Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch Übermittlung von Anweisungen an die Luftfahrzeugführer sowie betrieblich relevanten Informationen (z.B. Statusanzeige Allwetterflugbetrieb, Pistensperrung usw.)an den FMO.
Ebenso übermittelt die Flugplatzkontrolle/DFS Informationen und Anfragen der Luftfahrzeugführer an die Verkehrszentrale des FMO (z.B. Betankung, Transport von Personen und Gepäck usw.).

Der FMO informiert die Flugplatzkontrolle/DFS in geeigneter Form (DAVIS o.ä.) rechtzeitig über Parkpositionen des ein- und abrollenden Luftverkehrs. Eventuell vorzusehende Technik wird durch den FMO bereitgestellt und gewartet.

Alle Leitfahrzeuge des FMO haben Funkverbindung mit der Flugplatzkontrolle /DFS und sind ständig hörbereit.

Für Bewegungen auf dem Vorfeld hat der Luftfahrzeugführer (durch Funk oder Lichtzeichen) eine Rollanweisung bei der Flugplatzkontrolle/DFS einzuholen. Rollende Luftfahrzeuge ohne Funksprechverbindung mit der Flugplatzkontrolle/DFS bedürfen der Führung durch ein Leitfahrzeug des FMO. (Ausnahme: nach vorheriger Zustimmung durch TWR auch ohne Funk)

Luftfahrzeuge, die aus eigener Kraft rollen, haben auf dem Vorfeld absoluten Vorrang vor Fahrzeugen oder Personen.
Über eine direkte Kommunikationsverbindung werden, wenn immer nötig, weitere Bewegungen auf dem Vorfeld mit der Flugplatzkontrolle/DFS koordiniert.

Der Verkehr auf dem Vorfeld ist durch die Flughafenbenutzungsordnung und den dazu ergangenen Ergänzungen geregelt. Alle Personen mit Berechtigung, sich auf dem Vorfeld zu bewegen, müssen durch den FMO in geeigneter Weise in diese Verfahren eingewiesen werden.
Abweichungen von der Flughafenbenutzungsordnung und den dazu ergangenen Ergänzungen bedürfen der Genehmigung der VZ nach vorheriger Zustimmung der Flugplatzkontrolle/DFS. Für gekennzeichnete Leitfahrzeuge des FMO sowie Rettungsfahrzeuge mit Sondersignal gilt diese Zustimmung der DFS als erteilt. Der Vorrang von aus eigener Kraft rollenden Luftfahrzeugen gegenüber den Leitfahrzeugen sowie den Rettungsfahrzeugen ist zu beachten.

Schleppvorgänge, auf den Flächen der Rollgassen dürfen nur mit einer Rollanweisung der Flugplatzkontrolle/DFS durchgeführt werden. Aus eigener Kraft rollende Luftfahrzeuge haben gegenüber diesen geschleppten Luftfahrzeugen Vorrang. Der verantwortliche Führer des Schleppzuges ist während des Schleppvorganges innerhalb des Bereiches der Rollgassen über Fahrzeugfunk ständig erreichbar und verantwortlich für die Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zu anderen Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Personen.

Gemäß § 29 (1) LuftVG werden zur Gefahrenabwehr Informationen und Anweisungen an Luftfahrzeuge durch die Flugplatzkontrolle/DFS, sofern einsehbar, auch im Zuständigkeitsbereich des FMO oder nach Aufforderung durch den FMO erteilt.

2.3.3 Verfahren für einrollenden Verkehr

Die Flugplatzkontrolle/DFS erteilt gelandeten Luftfahrzeugen eine Rollanweisung zum Vorfeld und bestimmt die Rollstrecke zur Abstellposition. VZ kann mit der Flugplatzkontrolle/DFS eine abweichende Rollstrecke vereinbaren.

Einrollendem Verkehr der allgemeinen Luftfahrt wird die Abstellposition nach Anweisung des FMO durch die Flugplatzkontrolle/DFS übermittelt, sofern kein Einweiser oder Leitfahrzeug zur Verfügung steht. Das Einparken geschieht in eigener Verantwortung des Luftfahrzeugführers.

Abweichend von den vorgenannten Verfahrensweisen erfolgt der Einsatz eines Leitfahrzeuges grundsätzlich

- bei CAT II/IIIa Betrieb
- auf Anforderung des Luftfahrzeugführers
- auf Anforderung des Platzverkehrslotsen/DFS
- nach Entscheidung durch die Verkehrszentrale des FMO.

Die vorgenannten Punkte gelten auch für Hubschrauber.

Ankommende Luftfahrzeuge werden vor Verlassen des Sichtbereiches der Flugplatzkontrolle/DFS durch Leitfahrzeuge oder Einweiser übernommen.

2.3.4 Verfahren für abrollenden Verkehr

Der Luftfahrzeugführer stellt vor Einleitung des Rollvorgangs Funkkontakt mit der Fluplatzkontrolle/DFS her, um eine Anlassfreigabe und/oder Rollanweisung einzuholen.
Pushback- oder Reverseverfahren erfolgen grundsätzlich mit einem Einweiser.
Erfolgen mehrere solcher Vorgänge gleichzeitig, so ist die Reihenfolge, soweit erforderlich, zwischen Flugplatzkontrolle/DFS und Verkehrsleitung/FMO zu koordinieren.

2.3.5 Besonderheiten

Auf dem Vorfeld West rollen Luftfahrzeugführer außerhalb der Hauptrolleitlinie (Anlage 5) in eigener Verantwortung. Sie werden durch Informationen und Hinweise seitens der Flugplatzkontrolle/DFS unterstützt oder, wenn nötig, durch ein Leitfahrzeug eingewiesen.
Die Zuweisung der Abstellpositionen 101 bis 203 erfolgt eigenständig durch die Flugplatzkontrolle/DFS gemäß nachfolgender Verfahrensweise.
Schleppvorgänge werden der Flugplatzkontrolle/DFS durch das LFZ oder durch die Verkehrsleitung bekannt gegeben.
- Ende des Auszugs aus der DFS/FMO Betriebsabsprache

2.3.6 Vorfeldstraßen

Beim Befahren des Vorfeldes sind die markierten Fahrstraßen zu benutzen. Die Abfertigungspositionen sind auf dem direkten Weg von den Fahrstraßen aus anzusteuern. Im Zuständigkeitsbereich der DFS dürfen Fahrzeuge nur bewegt werden, wenn vor Einfahrt in das Gelände der DFS eine Genehmigung über Funk beim Tower eingeholt wurde und das Fahrzeug über eine gelbe Rundumleuchte verfügt. Während des Aufenthalts im Bereich der DFS ist ständiger Funkkontakt mit dem Tower zu halten.

2.3.7 Rollen und Schleppen

Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.
Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.
Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder - nach näherer Vereinbarung - von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; beim Schleppen von LFZ > 5,7 to MTOW muß der Führerstand (Cockpit) mit einem Luftfahrzeugführer oder einem fachkundigem Mechaniker besetzt sein – Ausnahmen für LFZ > 5,7 to und < 10 to der GA im Rahmen des Ein- und Aushallens ohne Besetzung des Cockpits mit ausdrücklicher Ausnahmegenehmigung. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben und die zugelassenen Schleppstangen zur Verfügung zu stellen.

2.4 Abfertigungsvorfeld

2.4.1 Abstellpositionen sind für den Zeitraum gewerblicher Tätigkeit Abfertigungspositionen.

2.4.2 Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung - z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen - ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2.4.3 Abstell- und Abfertigungsplätze werden vom Flughafenunternehmer zugewiesen. Die Luftfahrzeuge werden von dem Personal des Flughafenunternehmers eingewunken.

2.5 Bodenabfertigungsdienste

2.5.1 Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, Bodenabfertigungsdienste (Bodenverkehrsdienste) gemäß dem Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste (BADV Anlage 2) durchzuführen. Selbstabfertiger werden im Rahmen der BADV zugelassen, sobald die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Sie haben ihre Abfertigungsgeräte ausschließlich an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen. Für das Abstellen und Unterstellen von Abfertigungsgerät gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.5.2 Der Flughafenunternehmer kann von den zugelassenen Selbstabfertigern für die Gestattung von Bodenabfertigungsdiensten ein Entgelt verlangen.

2.5.3 Folgende Einrichtungen sind zentrale Infrastruktureinrichtungen im Sinne von § 6 BADV:

1. Gepäckfördersystem für das abgehende Gepäck, Umsteigergepäck und das ankommende Gepäck.
2. Fluggastbrücken
3. Stationäre Bodenstromversorgung
4. Stationäre Anlagen zur Flugzeugklimatisierung
5. Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung und zur Entsorgung

fester Abfallstoffe im Vorfeldbereich

6. Kommunikationsnetz und zentrale technologische Informationseinrichtung (LAN) zur Erbringung von Bodenverkehrsdiensten

7. Abfertigungspositionen

8. Einrichtung zum Lotsen und Andocken von Flugzeugen auf dem Abfertigungsvorfeld

9. Tanklager für Flugbetriebsstoffe

10. Tanklager für Flugzeugenteisungsmittel

Einzelheiten werden in Absprache mit dem Nutzerausschuss festgelegt.

Die zentralen Infrastruktureinrichtungen werden ausschliesslich vom Flughafenunternehmer oder einem von ihm damit Beauftragten nach Maßgabe der Anlage 2 vorgehalten, verwaltet und betrieben. Soweit Leistungen, die mit diesen Einrichtungen verbracht werden können, benötigt werden, sind die zentralen Infrastruktureinrichtungen gegen Entgelt zu nutzen.

2.6 Abstellen und Unterstellen

2.6.1 Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als eine Stunde auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen des Flughafenunternehmers auf einer ihm zuzuweisenden Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterstellen zu lassen. Das Ein- und Aushallen von Luftfahrzeugen darf nur von eingewiesenen Mitarbeitern des Flughafenunternehmers durchgeführt werden. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeugs auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder - wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt - das Luftfahrzeug kostenpflichtig durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2.6.2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

2.6.3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.6.4 Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten.

2.6.4.1 Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Kräne und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2.6.4.2 Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2.6.4.3 Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2.6.4.4 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers in der Halle gewaschen und abgesprüht werden.

2.6.4.5 Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2.6.4.6 Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafenunternehmers.

2.7 Lärmschutz

Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2.8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmern, die Luftfahrzeuge, Fahrzeuge oder Geräte mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen sowie die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften und die jeweils gültigen Regeln für den Umgang mit Betriebsstoffen einzuhalten. Sie sind ferner verpflichtet, dafür Vorsorge zu tragen, dass das während der Betriebsstoffversorgung am Luftfahrzeug tätige Personal in die Brandmeldeeinrichtungen, die NOT-AUS-Schaltungen, die Brandbekämpfung sowie das Verhalten bei Betriebsstoffüberläufen eingewiesen und regelmäßig in Übung gehalten wird.

2.9 Wartungsarbeiten

Instandhaltungsarbeiten an sowie das Be- und Enttanken von Luftfahrzeugen, Kraftfahrzeugen und Geräten, anderen Gegenständen sowie das Waschen, das Reinigen und die Enteisung von Luftfahrzeugen dürfen nur an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen bzw. zentralen Infrastruktureinrichtungen erfolgen. Um Probleme mit Abscheider- oder Emulsionsspaltanlagen zu vermeiden, sind die eingesetzten Waschmittel sowie Flugzeugenteisungsmittel mit dem Flughafenunternehmer abzustimmen.

2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2.10.1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2.10.2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge

3.1.1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3.1.2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3.2.1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich. Alle Fahrzeuge, die auf dem Flughafengelände betrieben werden sollen, sind der Leitung des Flughafenbetriebs schriftlich anzuzeigen. Unternehmen, deren Fahrzeuge das Vorfeld befahren wollen, haben für das jeweilige Fahrzeug den Nachweis des unbegrenzten Haftpflicht-Versicherungsschutzes zu erbringen. Hierbei ist es unerheblich, ob das Unternehmen im Auftrag des Flughafenunternehmers oder eines am Flughafen ansässigen Unternehmens / Mieters tätig ist. Eine Kopie des Versicherungsschutzes als Nachweis ist ausreichend.
Die Fahrer der Fahrzeuge müssen über einen entsprechenden amtlichen Führerschein verfügen, seitens des FMO eingewiesen sein und einen Vorfeldführerschein besitzen. Kann dieser Nachweis nicht anhand des mitgeführten Versicherungsscheines oder einer Kopie desselben erbracht werden, wird den betreffenden Fahrzeugen die Zufahrt zum Vorfeld verweigert.

3.2.2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an der Straßenseite des Hauptgebäudes bzw. des GAT aufnehmen oder absetzen, Fracht darf nur an den Frachtanlagen abgeladen oder aufgeladen werden.

3.2.3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3.2.4 Kleinfahrzeuge (z.B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden.

3.2.5 Defekte Fahrzeuge oder Geräte dürfen weder auf den Flugbetriebsflächen noch im Vorfeldbereich aufgegeben und ohne Personal zurückgelassen werden. Sie sind unverzüglich vom Betreiber so zu entfernen, dass sie die Flug- oder Verkehrssicherheit nicht gefährden und keine Störung des Betriebes darstellen.
Sollte der Betreiber nicht in der Lage sein, die defekten Gerätschaften in angemessener Zeit zu entfernen, ist die FMO GmbH berechtigt, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3.3.1 Allgemeines

3.3.1.1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers - und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter - betreten oder befahren werden. Zu den Anlagen gehören insbesondere:

- das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen)
- das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder
- die Luftfahrzeughallen
- die Warteräume
- die Transiträume
- die Gepäck- und Frachthallen
- die Garagen und Werkstätten
- die Betriebs- und Bauhöfe
- die Baustellen

Satz 1 gilt entsprechend für Grundstücke und Anlagen der Flugsicherung außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes.

3.3.1.2 Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3.3.1.1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3.3.1.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden.

3.3.1.4 Die Beauftragen der Luftfahrt-, Zoll-, Pass- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen.

3.3.1.5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3.3.1.6 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3.3.2 Rollfeld

3.3.2.1 Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3.3.1.1 notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich zu unterrichten.

3.3.2.2. Will ein Beauftragter der in Absatz 3.3.1.4 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er - außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers - die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zu Absatz 3.3.2.1. Satz 2 zu beachten.

3.3.2.3 Bei CAT II/III darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die
- in ständiger Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind, oder
- von einem Leitfahrzeug geführt werden.

Der Flughafenunternehmer kann im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle Ausnahmen zulassen.

3.3.3 Vorfelder

3.3.3.1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf 25 km/h begrenzt.
Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3.3.3.2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrs- und Zulassungsregeln verbindlich.

3.3.3.3 Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3.4 Mitführen von Hunden

Hunde sind an der Leine zu führen.

3.5 Benutzung von funkwellengestützten Kommunikationsmedien

3.5.1 Funkwellengestützte Kommunikationsmedien dürfen im Flughafenbereich nur eingesetzt werden, wenn sie postalisch zugelassen sind und der Flughafenunternehmer ausdrücklich zugestimmt hat. Die ausdrückliche Zustimmung des Flughafenunternehmers gilt nicht für handelsübliche Handys.

4. Sonstige Betätigung

4.1 Gewerbliche Betätigung

Gewerbliche Betätigung ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die auch ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand haben kann, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen.
Als gewerbliche Betätigung im Sinne dieser Vorschrift gilt nicht die Betätigung von Luftfahrzeughaltern in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer Luftfahrzeuge.

4.2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4.3 Lagerung

4.3.1 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4.3.2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4.4 Bauarbeiten

Vor Beginn von Bauarbeiten ist der Flughafenunternehmer rechtzeitig zu benachrichtigen.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage 1 ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafen gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (Lost & Found, Info) abzugeben. Es gelten die §§ 978-981 BGB.

7. Umweltschutz

7.1 Verunreinigungen

Verunreinigungen und Verschmutzungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden.
Eingetretene Verunreinigungen oder Verschmutzungen sind von den Verursachern fachgerecht zu beseitigen; andernfalls kann der Flughafenunternehmer die Reinigung auf Kosten des Verursachers veranlassen.
Umweltgefährdende Stoffe sind beim Austreten aufzufangen. Sollten diese umweltgefährdenden Stoffe aus den vorgesehenen Auffangbehälter treten, hat der Verursacher sofort die Flughafenfeuerwehr (Tel-Nr. **112**) und den Flughafenunternehmer (Verkehrszentrale Tel-Nr. 3340) zu alarmieren.
Die Freisetzung von Gefahrstoffen / gefährlichen Gütern ist in jedem Fall unverzüglich dem Flughafenunternehmer zu melden.
Die Regelungen in den Abfallbestimmungen des Flughafens in der jeweils gültigen Fassung sind einzuhalten.
Abfälle sind in dafür geeigneten und gekennzeichneten Behältern zu sammeln.
Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch fachgerecht zu entleeren und zu reinigen.
Betriebsstoffe sind in ortsfesten oder mobilen Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.
Bauarbeiten sind vor Beginn beim Flughafenunternehmer anzumelden. Die dem Ausführenden auferlegten Koordinations- und Sicherungsverpflichtungen sind einzuhalten (ggf. Hinweis auf Baustellenordnung). Die besonderen Bestimmungen betreffend Bauarbeiten in Wasserschutzzonen sind einzuhalten.

7.2 Abwasser

Sämtliche Einleitungen in das Kanalnetz des Flughafens bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch den Flughafenunternehmer.
In die Oberflächenentwässerung darf nur das von Niederschlägen herrührende Wasser eingeleitet werden. In diese Entwässerung dürfen keine Verunreinigungen wie etwa durch Waschwasser, Reinigungsmittel, Betriebsstoffe, Fäkalien o. ä. gelangen. Einzige Ausnahme: Enteisungsmittel während des Winterbetriebes (Regelung hierzu siehe 7.3).
In die Schmutzwassereinläufe darf nur nach häuslichem oder nach gewerblichem Gebrauch verändertes, abfließendes Abwasser entsprechend der jeweils gültigen Abwassersatzung eingeleitet werden. Die in dieser Vorschrift vorgeschriebenen Grenzwerte sind einzuhalten.
Einleitungen, die kein gewöhnliches Abwasser gemäß Abwassersatzung oder Niederschlagswasser darstellen, bedürfen ausnahmslos der schriftlichen Zustimmung durch den Flughafenunternehmer sowie der behördlichen Genehmigung.
Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abwasserbeseitigung kann der Flughafenunternehmer auch weitergehende Anordnungen treffen und insbesondere Art und Menge des Abwassers der einzelnen Nutzer durch Einzelanordnung regeln (Produktbewertung für Wasch- und Reinigungsmittel, Art, Menge, analytische Untersuchungen etc.).
Der Anschlussnehmer hat dem Flughafenunternehmer unverzüglich jede Änderung der Abwasserbeschaffenheit und der Abwassermenge mitzuteilen.
Es dürfen nur FCKW/CKW-freie Waschmittel, Reinigungsmittel und Schmierstoffe verwendet werden.
Sämtliche Neuanschlüsse oder Änderungen von bestehenden Abwasseranlagen bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch den Flughafenunternehmer.
Zu Kontrollzwecken bzw. zur Beseitigung unsachgemäßer Einleitungen ist Mitarbeitern des Flughafenunternehmers jederzeit Zutritt zu den Betriebsräumen zu gewähren.

7.3 Enteisungsmittel

Flugzeug-Enteisungsmittel dürfen nur nach vorheriger Genehmigung des Flughafenunternehmers und auf den hierfür vorgesehenen Flächen verwendet werden.
Mit dem Genehmigungsantrag ist dem Flughafenunternehmer die chemische Zusammensetzung des Flugzeug-Enteisungsmittels mitzuteilen und in Form eines Gutachtens gemäß Anhang 1 der von der Bund/Länder-Leitgruppe § 7 a WHG erarbeiteten Unterlage „Enteisungsabwasser von Flugplätzen – Hinweise“ nachzuweisen.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

10. Nicht öffentliche und sicherheitsempfindliche Bereiche

Für das Befahren und Betreten der nicht öffentlichen und sicherheitsempfindlichen Bereiche gilt die Ausweisordnung der FMO GmbH in der jeweils gültigen Fassung.

11. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen ist der Sitz der FMO GmbH. Gerichtsstand ist die Stadt Steinfurt.

12. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen.

Die Flughafenbenutzungsordnung tritt am 1. 11. 2005 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Flughafenbenutzungsordnung vom 01.09 2002 (NfL I 262/02) außer Kraft.

NfL I-262/02 wird hiermit aufgehoben.

Greven, 17.10.2005

FMO FLUGHAFEN MÜNSTER/OSNABRÜCK GMBH

gez.
G e r d S t ö w e r
Geschäftsführer

gez.
i. V. F. - J. T h i e r y
Leiter Flughafenbetrieb

Genehmigt:

Düsseldorf, 31.10.2005

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Im Auftrag

R o l f S t e u b e r

Anlage 1

"Sicherheitsbestimmungen" zum Teil II 5 der Flughafen-Benutzungsordnung

1. Umgang mit Betriebsstoffen

1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden.

1.2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muss ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafen-Feuerwehr zulässig.

Die Betankung von Luftfahrzeugen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt, die auf den Vorfeldern West und Mitte (Positionen 101-104, 201-203, 401-408 und 301-308) abgestellt sind, darf nur auf der dafür vorgesehenen Betankungsfläche gegenüber der Halle 5 erfolgen.

1.3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muss es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.4 Während des Betankens und Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen in einem Sicherheitsabstand von 4 m um Tanköffnungen, aus denen Gas-/Luftgemische austreten, keine Stromquellen an- oder abgeschlossen und keine Schaltorgane für elektrischen Strom betätigt werden; dies gilt nicht für die zu dem Betanken und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart. Beim Tanken von Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 0 Grad C beträgt der Sicherheitsabstand bei Füllraten von mehr als 100 l/min. 3 m und bei Füllraten von mehr als 600 l/min. 8m.

1.5 Betriebsstoffe sind in ortsfesten oder mobilen Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

1.6 Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Betriebsstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Abs. 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafen-Feuerwehr (Tel-Nr. **112**) und der Flughafenunternehmer (Verkehrszentrale Tel-Nr. 3340) sind unverzüglich zu benachrichtigen.

1.7 Der Nutzer hat die gesetzlichen Vorschriften zu beachten. Für Genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist der Nutzer verantwortlich.
Werden durch den Nutzer eine oder mehrere Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf dem Flughafen betrieben, errichtet oder unterhalten, sind diese Anlagen oder Veränderungen bzw. Erweiterungen an diesen Anlagen unverzüglich dem Flughafenunternehmer zu melden. Mit der Meldung sind die nach den gesetzlichen Bestimmungen notwendigen Genehmigungen dem Flughafenunternehmer zu überreichen.

1.8 Kraftsoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

1.9 Die Betankung von Flugzeugen mit Passagieren an Bord ist ohne vorherige Information und Positionierung der Flughafenfeuerwehr in Löschweite des Flugzeuges untersagt. Ausgenommen hiervon sind Fluggesellschaften, die eine Genehmigung zum Durchführen der Betankung mit Passagieren an Bord ohne erhöhte Alarmbereitschaft oder direkte Präsenz der Feuerwehr am Flugzeug durch das Luftfahrtbundesamt vorlegen können.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2.2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flughafenunternehmer oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

2.3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2.4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoßwarnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung gilt für Propellerflugzeuge.

2.5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2.6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anlässt oder während ihres Laufes bedient, hat sich zu vergewissern, dass die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht ein gerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen - wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfern - ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5.1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A, Gefahrenklasse I, nur in dafür vorgesehenen und geeigneten Räumen verwendet werden.

5.2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlacke, Nitrolacke usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutz- bestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet sind.

5.3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in geeignete Behälter zu entleeren und der ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Bei diesen Behältern ist geeignetes Aufsaugmaterial bereitzuhalten.

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6.1 Bei Lagerung, Abfüllen und Umschlagen von wassergefährdenden Stoffen sind die einschlägigen Vorschriften (z. B. VAwS) einzuhalten (Sicherheitsdatenblätter sind vorzuhalten).

6.2 Der Nutzer hat den Flughafenunternehmer über die beabsichtigte Lagerung von wassergefährdenden Stoffen bzw. über Art und Umfang des beabsichtigten Umgangs zu unterrichten.

6.3 Der Nutzer hat dafür Sorge zu tragen, dass eine Verunreinigung der Gewässer oder sonstige nachteiligen Veränderungen ihrer Eigenschaften durch Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften ausgeschlossen wird. Für Genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist der Nutzer verantwortlich. Etwaige behördliche Genehmigungen zur Lagerung von oder zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind dem Flughafenunternehmer zur Kenntnis zu geben.

6.4 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG, § 2 Abs. 1 und 2 Gefahrgutgesetz (GGG) und der zu deren Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers in dafür zugelassenen Lagerräumen gelagert und umgeschlagen werden, unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.

6.5 Für die Zeit des Gefahrgutumschlags und der Lagerung muss ein Ansprechpartner der LVG oder des Spediteurs, der alle erforderlichen Auskünfte zu dem Gefahrgut geben kann, für die Feuerwehr und für den Flughafenunternehmer (Verkehrszentrale Tel-Nr. 3340) erreichbar sein. Im Falle eines Gefahrgutunfalls ist die Feuerwehr umgehend zu informieren. Ihr obliegt die Einsatzleitung und die Abwicklung der Gefahrenabwehr. Der Verursacher hat alle im Zusammenhang mit dem Gefahrgutunfall entstehenden Kosten zu tragen.

6.6 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte etc. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7.1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

- die Feuermelder zu betätigen und außerdem
- die Flughafenfeuerwehr, Tel-Nr. **112**

zu benachrichtigen.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbare n Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist die Feuerwehr, Tel-Nr. **112**, zu benachrichtigen.

7.3 Im übrigen gilt der Notfallplan, die Feuerlösch/Ausrückeordnung und die Brandschutzordnung der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH.

Stand: 1.11.2005

Anlage 2

Zentrale Infrastrukturen zum Teil II 2.5.3

Zu den einzelnen Punkten werden folgende Leistungsinhalte definiert:

1. Zentrale Gepäckförderanlagen für das abgehende, ankommende und Umsteigergepäck

- Gepäckübernahme ab Check-in-Schalter als integraler Bestandteil der Gepäckförderanlage
- Sortierung, Transport und Speicherung von lokalem Abfluggepäck
- Loses Gepäck und Ladeeinheiten im Gepäcksortierbereich nach Sortiervorgaben der Luftverkehrsgesellschaften für die Verladung vorbereiten und Bereitstellung an der Gebäudekante
- Bereitstellen des Transfergepäcks an der Gebäudekante
- Vorhalten und Betrieb von Gate-Gepäckeinrichtungen, an denen Gepäckabfertigung möglich ist und Bereitstellung an der Gebäudekante
- Vorhalten und Betrieb von Sperrgepäckeinrichtungen
- Transport des Sperrgepäcks in die Gepäcksortieranlagen und Bereitstellung an der Gebäudekante
- Vorhalten und Betrieb der Ankunftsgepäckanlagen
- Abladen des Gepäcks von den Lade-/ Transportmitteln und Fördern des Gepäcks in die Gepäckausgabe
- Sortieren und Lagern des Transfergepäcks über einen einvernehmlich vereinbarten Zeitraum
- Einbringen des Transfergepäcks in die Abfluggepäckanlage
- Verbringen des nicht abgenommenen Gepäcks in ein Sammellager (Zolllager)

2. Fluggastbrücken einschließlich mobiler Fluggasttreppen als Ersatz bei Ausfall

- Bereithalten und Betrieb von Fluggastbrücken einschließlich mobiler Fluggasttreppen als Ersatz bei Ausfall der Fluggastbrücken

3. Stationäre Bodenstromversorgung

- Bereithalten und Bedienen der zentralen Anlage zur Bodenstromversorgung (400 Hz) während der Bodenzeit der Flugzeuge einschließlich mobiler Bodenstromerzeuger bei Ausfall der stationären Anlage

4. Stationäre Anlagen zur Flugzeugklimatisierung (soweit vorhanden)

- Bereithalten und Bedienen der stationären Anlagen zur Heizung und Kühlung der Flugzeugkabine während der Bodenzeit der Flugzeuge

5. Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung und Entsorgung fester Abfallstoffe Im Vorfeldbereich (außer Bordküchenabfällen)

- Vorhalten und Betrieb einer Wasserstation mit Entkeimungsanlage und Aufbereitung von Frischwasser für die Versorgung der Flugzeuge
- Vorhalten und Betrieb einer Fäkalienstation für die Entsorgung aller aus den Flugzeugen anfallenden Fäkalien. Die Entsorgung erfolgt unter Einhaltung der einschlägigen Vorschriften
- Vorhalten und Betrieb von besonders gekennzeichnetem Abfallbehältersystem zur Aufnahme fester Abfallstoffe aus Flugzeugen.

6. Das Kommunikationsnetz und zentrale technologische Informationseinrichtungen zum Erbringen von Bodenverkehrsdienstleistungen

- (FIDS, EDV-Verkabelung, LAN etc.)
- Bereitstellen und Betrieb eines für das Erbringen von Bodenverkehrsdiensten notwendigen Informations- und Kommunikationsnetzes

7. Abfertigungspositionen

- Abstellpositionen sind für den Zeitraum gewerblicher Tätigkeit Abfertigungspositionen
- Bereitstellung und Betrieb der für die Flugzeugabfertigung notwendigen Flächen im Rahmen des jeweiligen Ausbauzustandes
- Die Abfertigungspositionen sind gem. den geltenden Vorschriften markiert und aufgeteilt. Sie werden technisch überwacht und regelmäßig gem. internationaler Vorschriften gereinigt und in Stand gehalten.
- Selbstabfertiger sind verpflichtet, nach der Abfertigung die Abstellflächen in ordnungsgemäßem Zustand zu verlassen.

8. Einrichtung zum Lotsen und Andocken von Luftfahrzeugen

- Der Flughafenbetreiber ist gem. § 45 LuftVZO für die Ordnung der Bewegungen auf dem nicht zu den Flugbetriebsflächen gehörenden Bereich zuständig.
- Die Führung der Luftfahrzeuge erfolgt zentral durch die Vorfeldkontrolle über geeignete Medien wie Funk und Follwo-me-Fahrzeuge.
- Ausdrücklich wird hier auf die Fußnote 1 zur Ziffer 5.1 und 5.2 der Anlage 1 der BADV Bezug genommen

9. Tanklager für Flugbetriebsstoffe

- Die Lagerung der Flugbetriebsstoffe zur Bedienung der Luftfahrzeuge erfolgt in einem zentralen Lager des Flughafenbetreibers.
- Die Betankung der Luftfahrzeuge erfolgt über Tankwagen, die den Kraftstoff vom Tanklager zum Flugzeug befördern.
- Der Flughafenunternehmer hat den Betrieb des zentralen Tanklagers einer Betriebsgesellschaft übertragen.

10. Tanklager für Flugzeugenteisungsmittel

- Vorhalten und Betrieb eines zentralen Lagers für Flugzeugenteisungsmittel
- Überwachung der Lagermenge
- Bestellung von Lieferung
- Messung der jeweils entnommenen Mengen
- Die Flugzeugenteisung darf ausschließlich auf den hierfür ausgewiesenen Abfertigungspositionen durchgeführt werden.

Anlage 3

MÜNSTER OSNABRÜCK
INTERNATIONAL AIRPORT

SONDERVERKEHRSORDNUNG
- Luftseite -

INHALTE

1. ANWENDUNGSBEREICH / ALLGEMEINES 927
2. BEREICHSABGRENZUNG ROLLFELD/VORFELD 927
3. GRUNDREGELN 928
4. ALLGEMEINE SICHERHEITSHINWEISE 929
5. VORFAHRTSREGELN 931
6. FAHRZEUGE MIT SONDERRECHTEN 931
7. FAHRBEREICHE 932
8. PARKEN UND HALTEN 933
9. ROLLKORRIDORE 933
10. FEUERWEHRAUSFAHRT 933
11. FLUGZEUG- ABSTELLBEREICH (POSITION) 933
12. VERHALTEN BEI BETRIEBSSTUFE III (CAT III) 935
13. FAHRTEN AUF DEM ROLLFELD 935
14. PERSONENBEFÖRDERUNG / LADUNG 936
15. FUßGÄNGER / RADFAHRER 936
16. VERKEHRSHINDERNISSE 936
17. VERHALTEN BEI UNFÄLLEN 937
18. SONSTIGE FAHRZEUGE 937
19. VERKEHRSÜBERWACHUNG 938
20. VERKEHRSZEICHEN UND MARKIERUNGEN 939
21. SICHERHEITSZONEN UND - BESTIMMUNGEN FÜR DIE FLUGZEUGABFERTIGUNG ..... (ANSAUG-/ ABGASZONEN) 939
22. BETANKUNG 940
23. RÜCKWÄRTSFAHREN 942
24. PARKEN / ABSTELLEN 942

1. Anwendungsbereich / Allgemeines

- Die nachstehenden Verkehrsregeln sind für **alle Benutzer** beim **Betreten** oder **Befahren** des nicht öffentlichen Bereiches des Flughafen Münster/Osnabrück GmbH verbindlich.

- Der nicht allgemein zugängliche Bereich des Flughafens darf nur von **berechtigten Personen** mit entsprechenden **Ausweisen** betreten und nur mit entsprechend gekennzeichneten Fahrzeugen befahren werden.

- Das Betreten und Befahren des nicht öffentlichen Bereiches erfolgt auf eigene Gefahr und Verantwortung

- Das Befahren der Vorfelder ist **grundsätzlich nur zu dienstlichen Veranlassungen gestattet** und muß vom Flughafen Münster Osnabrück GmbH genehmigt werden.
(Ausnahmeregelung: Reparatur privater Fahrzeuge KFZ-Werkstatt).

- Die Flughafen GmbH kann den Verkehr im nicht öffentlichen Bereich aus betrieblichen Gründen sperren. Besondere Regelungen in Ausnahme- und Sonderfällen bleiben vorbehalten(z.B. Winterdienst, Bauarbeiten)

- Sofern in den Verkehrsregeln nichts anderes bestimmt ist, haben die Benutzer die einschlägigen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu beachten

- Fahrzeuge im Sinne dieser Verkehrsregeln sind alle im nicht öffentlichen Bereich des Flughafens eingesetzten **Kraftfahrzeuge und fahrbaren Geräte.**

- Für alle Verkehrsteilnehmer im nicht öffentlichen Bereich des Flughafengeländes gelten die Bestimmungen der:

  - Flughafenbenutzungsordnung
  - Straßenverkehrsordnung
  - Unfallverhütungsvorschriften
  - nachfolgenden Verkehrsregeln

2. Bereichsabgrenzung Rollfeld/Vorfeld

2.1 Bei den nicht allgemein zugänglichen Bereichen des Flughafens Münster/Osnabrück handelt es sich um das „Rollfeld" und um das „Vorfeld".

2.2 *Rollfeld*
„Rollfeld" sind die Start- und Landebahnen sowie die weiteren für Start und Landung bestimmten Teile des Flughafens (z.B. Hubschrauberlandeplatz) einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen und die Rollbahnen sowie die weiteren zum Rollen bestimmten Teile des Flughafens außerhalb des Vorfeldes.

2.3 Die Rollfelder unterstehen der Kontrolle der Deutschen Flugsicherung (DFS), sie dürfen nur mit Genehmigung der Flugplatzkontrolle (Tower) und mit Einwilligung des Flughafenunternehmers betreten werden

2.4 *Vorfeld*

„Vorfeld" sind alle für das Abstellen und die Abfertigung von Luftfahrzeugen, sowie zum Ein- und Aussteigen der Passagiere, Tanken, Parken oder zur Wartung bestimmte Flächen einschließlich der Hallen und sonstiger Teilbereiche am Vorfeld.
Das „Vorfeld" unterteilt sich in:

- *Positionsbereiche*
  „Positionsbereiche" sind die mit **roten** Linien begrenzten Flächen zum Abstellen oder Abfertigen von Luftfahrzeugen.

- *Vorfeldrollkorridore*
  „Vorfeldrollkorridore" sind alle für das An- und Abrollen bzw. Schweben zu und von den Positionsbereichen und Hallenvorfeldern sowie für Durchroll- und Schwebebewegungen von Luftfahrzeugen bestimmten Flächen.

- *Fahrstraßen und Abstellflächen*
  „Fahrstraßen und Abstellflächen" sind alle für den fließenden und ruhenden
  Fahrzeugverkehr bestimmten Flächen

3. Grundregeln

3.1 **Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.**

3.2 Das **gesamte Vorfeld ist Lärmbereich!** In der Nähe laufender Triebwerke, dazu zählen auch Flugzeughilfsturbinen , ist immer **Gehörschutz** zu tragen!!

3.3 Alle auf dem Vorfeld beschäftigten Personen, die sich regelmäßig zur Durchführung von Arbeiten außerhalb von Fahrzeugen, Bodengeräten und Luftfahrzeugen aufhalten, haben auffällige Kleidung gem. § 5 und 73 der UVV Luftfahrt zu tragen (u. a. Warnkleidung nach DIN EN 471).
Die **Tragepflicht** gilt auf Verkehrsflächen für Radfahrer und Fußgänger, sofern diese sich nicht ausschließlich auf speziellen Verkehrsflächen für Fußgänger bewegen oder es sich um Besatzungsmitglieder auf kurzem Weg zwischen Flugzeug und Crewbus bzw. Passagiere handelt. (Die zu verwendende Warnkleidung wird den Mitarbeitern des FMO kostenlos in der Kleiderkammer zur Verfügung gestellt.)

3.4 Fahrzeugführer, die sich ohne Leitfahrzeug auf dem Vorfeld des Flughafens Münster Osnabrück bewegen, haben über eine speziell vom FMO ausgestellte Fahrerlaubnis für das bewegte Fahrzeug zu verfügen. Die Fahrerlaubnis hat der Fahrzeugführer mit sich zu tragen und muss auf verlangen vorgezeigt werden.

3.5 Kraftfahrern, die während ihres Dienstes mit der Führung eines Kraftfahrzeuges oder selbst fahrenden Arbeitsgerätes betraut sind oder werden können, ist es verboten, **im Dienst** oder **während eines angemessenen Zeitraumes vor Dienstantritt alkoholische Getränke** zu sich zu nehmen. Dasselbe gilt für **Drogen** und **Medikamente**, soweit sie die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können.

3.6 Der Einsatz von Fahrzeugen ist auf das unbedingt notwendige Mindestmaß zu beschränken. Unnötiges Laufen lassen der Motoren ist untersagt.

3.7 Die Zulassung zum Verkehr im nicht öffentlichen Betriebsbereich ist, soweit die Verkehrsregeln nichts anderes enthalten, in besonderen Bestimmungen festgelegt, die das Ausstellen und Tragen von Flughafenausweisen, die Fahrzeugzulassung und die Fahrzeugkennzeichnung regeln (z. B. Ausweisordnung).

3.8 Die **Höchstgeschwindigkeit** ist auf **25 km/h** begrenzt, sofern Verkehrsschilder nicht ausdrücklich eine andere Regelung treffen. Im Sicherheitsbereich um abgestellte Luftfahrzeuge, sowie in Gebäuden ist Schrittgeschwindigkeit einzuhalten (max. **6 km/h**).

3.9 Bei Fahrten im nicht öffentlichen Bereich muss sich jeder Fahrer an die Fahrstraßen halten.

3.10 Solange die gelben Rundumleuchten des „Follow me" Fahrzeuges eingeschaltet sind, **gilt ein absolutes Verkehrsverbot zwischen Flugzeug und Einweiser**. Dies gilt gleichermaßen während der Einweisung des Flugzeuges durch Handzeichen**. Absolutes Verkehrsverbot meint alle Verkehrsteilnehmer, also auch Fußgänger!**

3.11 **Jeder Fahrer muss sich bei Fahrzeugübernahme vom verkehrssicheren Zustand des Fahrzeuges überzeugen.** Verkehrsunsichere Fahrzeuge dürfen nicht in Betrieb genommen werden.

3.12 Gemäß Straßenverkehrsordnung ist es dem Fahrzeugführer untersagt, ein **Mobil- oder Autotelefon** zu benutzen, wenn er hierfür das Mobiltelefon oder den **Hörer des Autotelefons aufnimmt oder hält**. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor abgestellt ist. Zum Telefonieren ist deshalb an einer sicheren Stelle anzuhalten.

3.13 Fahrtrichtungsänderungen sind **rechtzeitig** anzuzeigen

3.14 Schweiß-, Trennschleif- und Lötarbeiten (allgem. Feuerarbeiten) müssen angemeldet werden. Während der Arbeiten ist unter Aufsicht der Feuerwehr die Brandschutzordnung des Flughafens Münster Osnabrück GmbH strikt einzuhalten!

4. Allgemeine Sicherheitshinweise

4.1 Die Benutzung metallbeschlagener Schuhe auf dem Vorfeld ist verboten

4.2 Auf dem Vorfeld ist das **Rauchen** sowie der Umgang mit **offenem Feuer** und **Funkenbildung** –auch in Fahrzeugen- untersagt

4.3 Die angegebenen Sicherheitszonen für Flugzeugtriebwerke sind zu beachten
(s. Kap. 21.2).

4.4 Im Nahbereich eines Luftfahrzeuges müssen die entsprechenden Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden.

4.5 Kabel und Schlauchverbindungen zum Luftfahrzeug dürfen **nicht überfahren** oder **abgerissen** werden! (s. Punkt 11.9)

4.6 Fahrzeuge und Geräte sind so abzustellen und Elektrokabel so zu verlegen, dass Passagiere und andere Personen dadurch nicht gefährdet werden.

4.7 Es ist darauf zu achten, dass das Abfertigungsgerät erst an das Luftfahrzeug gebracht wird, wenn das Fahrwerk des Luftfahrzeuges durch Bremsklötze gesichert ist.

4.8 Der seitliche Mindestabstand beim Vorbeifahren an Fußgängern, Fahrzeugen und Geräten sollte **1 m** nicht unterschreiten.

4.9 Der jeweilige Fahrzeugführer muss zum Führen von Fahrzeugen geeignet, auf der betreffenden Fahrzeugart eingewiesen und mit ihrer Führung und Bedienung vertraut sein. Der Fahrzeugführer muss außerdem im Besitz einer amtlichen Fahrerlaubnis der Klasse B (ehemals Klasse 3) sein und für den nicht allgemein zugänglichen Bereich eine Verkehrseinweisung erhalten haben. Fahrzeughalter und -führer sind dafür verantwortlich, dass auch diejenigen eingesetzten Fahrzeuge, die nicht für den allgemeinen öffentlichen Verkehr zugelassen sind (Fahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen), der Straßenverkehrsordnung entsprechend verkehrs- und betriebssicher sind. Davon unberührt bleiben durch den Verwendungszweck geänderte Bauabweichungen und Anhängelasten.

4.10 Fahren und Abstellen von Fahrzeugen und Geräten unter Rumpf oder Tragflächen von Luftfahrzeugen ist generell verboten. Das Fahren oder Abstellen von Fahrzeugen und Geräten unter Teilen des Rumpfes oder der Tragflächen **ist nur dann erlaubt**, **wenn es zum Erreichen von Anschlüssen oder Bedienungselementen am Luftfahrzeug unerlässlich ist**. Dabei ist mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit zu fahren. Ist die Sicht des Fahrers behindert, muss er sich auch beim Vorwärtsfahren einweisen lassen.

4.11 Das **Halten**, **Parken** und **Abstellen** von Fahrzeugen und Gegenständen oder Arbeiten hinter Fahrzeugen, die nur rückwärts ausfahren können, ist **verboten**.

4.12 **FOD** bedeutet „ Foreign Object Debris" und „ Foreign Object Damage", also **Gegenstände**, **die Schäden an Flugzeugen verursachen können**. Fremdkörper wie Schrauben, Ösen, Koffergriffe, Papier und Folien sind da, wo sich Flugzeuge bewegen können, aufzunehmen und in die dafür vorgesehenen Müllbehälter zu entsorgen.

4.13 Abstellen und Liegenlassen von Gegenständen, die den Verkehr behindern, ist zu unterlassen. Verkehrsbehindernde Zustände sind zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Ist dies nicht sofort möglich, sind die erforderlichen Absicherungsmaßnahmen zu veranlassen.

4.14 Während der Betankung von Luftfahrzeugen müssen die entsprechenden Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden.

4.15 Die **Sicherheitsbestimmungen beim Rückwärtsfahren sowie Einweisen und Ankuppeln von Fahrzeugen** müssen dringend beachtet werden und finden sich unter **Pkt.23** wieder.

4.16 Bei Dunkelheit, schlechten Wetter- und Straßenverhältnissen sowie Sichtbehinderungen am Tag (z.B. Nebel, starker Regen oder Schneefalle) sind die Beleuchtung der Fahrzeuge (Fahrlicht) einzuschalten und die Geschwindigkeit und Fahr- sowie sonstige Verhaltensweisen den Bedingungen entsprechend anzupassen.

4.17 Bei schlechten Wetterbedingungen ist das Befahren des Rollfeldes auf ein absolut notwendiges Minimum zu beschränken.

4.18 Sind Straßenmarkierungen (Verkehrszeichen, Halte- und Leitlinien usw.) nicht zu erkennen (z.B. Schneebelag, Wasserpfützen), ist besonders vorsichtig zu fahren.

4.19 Das Fahren mit Stand- oder Fernlicht ist grundsätzlich verboten.

5. Vorfahrtsregeln

5.1 Mit Eigenkraft rollende Luftfahrzeuge sowie Leitfahrzeuge („Follow-me") mit eingeschaltetem gelben Rundumlicht, die Luftfahrzeuge leiten, sowie geschleppte Luftfahrzeuge haben vor jedem anderen Verkehr Vorrang.

5.2 Grundsätzlich haben Fahrzeuge, die die markierte Fahrstraße benutzen, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die in die markierte Fahrstraße einfahren wollen.

5.3 Fluggäste zu Fuß auf dem Weg vom/zum Luftfahrzeug haben Vorrang vor allen Fahrzeugen. Des weiteren ist auf diese Personengruppe besonders Rücksicht zu nehmen.

5.4 Bei Kreuzungen und Einmündungen von Straßen sowie generell bei Fahrten im Flughafengelände gilt der Grundsatz „rechts vor links", wenn die Vorfahrt nicht durch Verkehrszeichen anders geregelt ist.

6. Fahrzeuge mit Sonderrechten

6.1 Fahrzeuge mit eingeschaltetem blauen oder gelben Rundumlicht sind **nicht** an die Geschwindigkeitsbegrenzung gebunden und können die Fahrstraße verlassen, wenn dies ihr Einsatz erfordert.

6.2 Fahrzeuge mit eingeschaltetem Rundumlicht haben gegenüber anderen Fahrzeugen Vorrang.

6.3 Bei Fahrzeugen mit eingeschaltetem Rundumlicht gilt nachgenannte Reihenfolge der Vorfahrt:

- Fahrzeuge mit eingeschaltetem blauen Rundumlicht und eingeschaltetem Einsatzhorn.
- Winter-Dienstfahrzeuge mit eingeschaltetem gelben Rundumlicht.
- Fahrzeuge mit eingeschaltetem gelben Rundumlicht einschließlich der von ihnen geführten Fahrzeuge.

Diesen Fahrzeugen ist durch Anhalten, Langsamfahren, Verzicht auf die Vorfahrt, rechts Heranfahren oder in sonst unterstützender Weise freie Bahn zu schaffen.

6.4 Die Sonderrechte nach Pkt 6.1-6.3 gelten nicht gegenüber rollenden, geschleppten oder geleiteten Luftfahrzeugen

6.5 Die Verwendung der blauen oder gelben Rundumleuchten befreit den Fahrer nicht von der Verpflichtung, die Sicherheit des Verkehrs zu beachten.

7. Fahrbereiche

7.1 Fahrstraßen sind durch weiße durchgehende Linien oder durch weiße versetzt unterbrochene Linien gekennzeichnet.

7.2 Das Abstellen von Fahrzeugen auf Fahrstraßen ist verboten soweit es dienstlich nicht unumgänglich ist. In diesem Fall muss der Fahrzeugbereich zur Unfallverhütung besonders **markiert** und **abgesichert** werden.

7.3 Die Fahrstraßen sind einzuhalten.

7.4 Liegt ein Fahrziel abseits von Fahrstraßen (Flugzeugabstellpositionen, Geräteabstellflächen, Hallen usw.), **muss so lang wie möglich** die markierte Fahrstraße benutzt werden.

7.5 Muss innerhalb der Flugzeugabstellpositionen zur Flugzeugabfertigung die Position gewechselt werden, ist mit größtmöglicher Vorsicht zu fahren.

7.6 Die Fahrstraßen weisen z.T. eine Breite auf, die bei Gegenverkehr ein beiderseitiges Ausweichen erfordert. Dieses Ausweichen hat unter größter Vorsicht und Berücksichtigung der angrenzenden Bereiche zu erfolgen (z.B. Abstellflächen für Vorfeldgerät).

7.7 „*Rollbereichsstraßen*" sind die Abschnitte von Fahrstraßen, die Luftfahrzeug-Rollverkehrsflächen kreuzen und sind durch eine versetzt gestrichelte Fahr-bahngrenzung und ggf. durch das aufgemalte Verkehrszeichen „ Stopp bei Rollverkehr" gekennzeichnet.

7.8 Auf „*Rollbereichsstraßen*" besteht **absolutes Halteverbot**.

7.9 „*Rollbereichsstraßen*" dürfen nur befahren werden, wenn dabei der Flugzeugrollverkehr nicht behindert oder gefährdet wird. Sie sind mit erhöhter Aufmerksamkeit zu befahren. Die Rollbereichsstraßen dürfen nicht überquert werden, wenn ein Luftfahrzeug vom Kreuzungspunkt weniger als 100 m entfernt ist. Alle Fahrzeuge haben vor dem Verkehrszeichen „Stopp bei Rollverkehr" anzuhalten und dem Luftfahrzeug ungehindertes Rollen zu gewährleisten.

7.10 In Positionsbereichen ohne Fahrstraßen fährt der Fahrzeugführer innerhalb der Position am Positionsrand.

8. Parken und Halten

8.1 Das Parken von Fahrzeugen und Geräten ist nur gebremst und nur auf den ausgewiesenen Flächen zulässig.

8.2 Antriebsmotoren sind – soweit möglich – abzustellen.

8.3 Absolutes Halteverbot besteht auf allen Rollverkehrsflächen im Bereich der Feuerwehrausfahrt sowie im Fahrbereich der Fluggastbrücken (rot schraffiert) und Notausgänge

8.4 Das Abstellen von Fahrzeugen und Gegenständen oder das Arbeiten hinter Fahrzeugen, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur rückwärts ausfahren können, oder im unmittelbaren Arbeits- und Betriebsbereich von Fahrzeugen ist verboten. Kann dies in Ausnahmefällen nicht eingehalten werden, ist der Fahrer zu verständigen.

8.5 Das Parken auf Fahrstraßen ist nicht gestattet.

8.6 Im An- und Abrollbereich der Flugzeugabstellpositionen dürfen Fahrzeuge weder geparkt noch abgestellt werden.

8.7 Beim Parken/Halten muss zwischen der äußeren Begrenzung der Fahrzeuge ein Sicherheitsabstand von 0,5 m auf beiden Seiten eingehalten werden.

8.8 Das Parken vor Hallentoren und Notausgängen ist verboten.

8.9 Fluchtwege in Gebäuden sind von Fahrzeugen (Kleinfahrzeugen, Fahrrädern etc.) und sonstigen Gegenständen freizuhalten.

8.10 Der Fluchtweg von Tankfahrzeugen ist grundsätzlich freizuhalten.

9. Rollkorridore

9.1 Rollkorridore dienen dem rollenden Luftfahrzeug. Sie sind durch eine durchgehende rote Linie von den übrigen Vorfeldflächen abgetrennt.

9.2 Das Befahren der Rollkorridore mit KFZ soll möglichst vermieden werden.

9.3 Auf Rollkorridoren soll nur in begründeten Fällen gehalten werden.

10. Feuerwehrausfahrt

10.1 **Der Bereich vor der Feuerwehrausfahrt ist grundsätzlich freizuhalten!**

11. Flugzeug- Abstellbereich (Position)

11.1 Der Flugzeug-Abstellbereich ist durch Fahrstraßen bzw. durch die rote Markierung der Bereitstellungsfläche abgegrenzt.

11.2 Das Befahren des Positionsbereiches ist grundsätzlich nur zu Abfertigungszwecken erlaubt.

11.3 Im Nahbereich der Luftfahrzeuge ist Schrittgeschwindigkeit (6 $^{km}/_{h}$) einzuhalten.

11.4 Der Fluchtweg von Tankfahrzeugen ist grundsätzlich freizuhalten.

11.5 Beim Ein- und Ausrollen von Luftfahrzeugen ist der gesamte Positionsbereich freizuhalten. Jeder Verkehr hat in diesen Fällen in sicherem Abstand von mindestens 7,5 m ab der Tragflächenspitze anzuhalten

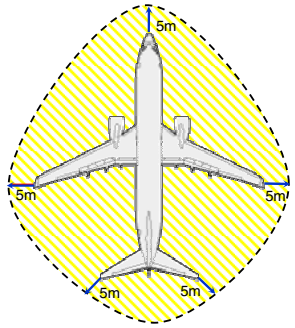
11.6 Flugzeuge, die von einer Position abrollen wollen erkennt man u.a. daran, dass die Zusammenstoßwarnlichter (Anti- Collision-lights) blinken, die Geräte/Treppen abgezogen sind und die Bremsklötze entfernt wurden. Die Abrollstrecke darf nicht mehr gekreuzt werden. Es ist ausreichender Sicherheitsabstand einzuhalten.

11.7 Besondere Vorsicht ist beim Heranfahren an Flugzeuge und beim Rückwärtsfahren notwendig. Ist die Sicht behindert, muss sich der Fahrer auch beim vorwärts Heranfahren einwinken lassen. (s. auch Pkt. 23, Rückwärtsfahren)

11.8 Das Abstellen von Fahrzeugen und Gegenständen oder das Arbeiten hinter Fahrzeugen, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur rückwärts ausfahren können, oder im unmittelbaren Arbeits- und Betriebsbereich von Fahrzeugen (z.B. Containertransporter) ist verboten.

11.9 Am Boden liegende Schläuche und Kabel dürfen nicht überfahren werden.

11.10 Die Sicherheitszone um ein abgestelltes Luftfahrzeug wird von einer „gedachten" Linie begrenzt, die in einem Abstand von mindestens 5 m von Tragflächenspitze, Bug und Heck um das Flugzeug verläuft. In diesem Bereich dürfen nur Fahrzeuge und Geräte abgestellt werden, die zur technischen Wartung und zur Abfertigung eine Anbindung an das Flugzeug erfordern. Andere Fahrzeuge müssen außerhalb der Sicherheitszone abgestellt werden.



11.11 Bei starkem Bodenwind (Windwarnung) sind Geräte und Fahrzeuge besonders zu sichern.

12. Verhalten bei Betriebsstufe III (CAT III)

12.1 Im Falle von Wetterbedingungen der Betriebsstufe 3 – CAT III – sind umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen für rollende Luftfahrzeuge vorgeschrieben.

12.2 Nachgenannte Verhaltensweisen für den gesamten Fahrverkehr im nicht allgemein zugänglichen Bereich sind dringend zu beachten:

- Fahren Sie mit angepaßter Geschwindigkeit.
- Halten Sie Fahrbahnmarkierungen ein.
- Überfahren Sie keine rotleuchtenden „Stoppbarren".
- Befahren Sie niemals unbefestigtes Gelände (Grasflächen).
- Befahren des Rollfeldes ist nur nach vorheriger Genehmigung durch die DFS (Tower) erlaubt. Ständige Hörbereitschaft ist hierbei erforderlich.

12.3 Fahrten, die zu Abfertigungs- und Wartungszwecken nicht unbedingt erforderlich sind, dürfen bei CAT III-Bedingungen nicht durchgeführt werden

13. Fahrten auf dem Rollfeld

13.1 Das Rollfeld dient dem Flugbetrieb. Das Betreten und Befahren ist grundsätzlich verboten (s. Anhang ADV-Empfehlungen „Fahrzeugsprechfunkverfahren im Rollfeld von Flughäfen").

13.2 Das Rollfeld darf nur mit Einverständnis der DFS (Tower) betreten oder befahren werden.

13.3 Bei Fahrzeugen muss das gelbe Rundumlicht eingeschaltet sein, so dass das Fahren der Fahrzeuge von der DFS (Tower) verfolgt werden kann.

13.4 Das Betreten und Befahren des Rollfeldes wird nur gestattet, wenn dauernde Funkverbindung mit der DFS (Tower) gewährleistet ist.

13.5 Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der DFS (Tower) bewegen und muss insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen beachten. Über deren Bedeutung muss er sich informieren. Das Verfahren bei Funkausfall ist zu beachten.

13.6 Verfahren bei Funkausfall – Zeichen der DFS (Tower):

Rotes Dauerlicht:
Halt, weiteres Zeichen abwarten.

Grünes Blinklicht:
Weiterfahrt freigegeben.

Weißes Blinklicht:
Sicherheitsbereich verlassen, ggf. sofort zum Vorfeld zurückkehren.

14. Personenbeförderung / Ladung

14.1 Personen dürfen nur mit dafür zugelassenen Fahrzeugen befördert werden.

14.2 Die Ladung muss vom Ladepersonal verkehrssicher geladen und gegen Herabfallen gesichert werden. Der Fahrer hat sich vor Fahrtantritt von der ordnungsgemäßen Sicherung der Ladung und der Anhängeeinrichtungen zu überzeugen.

14.3 Das Mitfahren auf Arbeitsmaschinen ist nur auf den dafür vorgesehenen Sitzplätzen zulässig.

15. Fußgänger / Radfahrer

15.1 Grundsätzlich dürfen zu Fuß oder mit dem Dienstfahrrad nur die Fahrstraße, die sich direkt im Norden an die Gebäudelinie anschließt benutzen, um die direkt von dort erreichbaren Abfertigungspositionen oder Gebäude zu erreichen.

15.2 Im nicht allgemein zugänglichen Bereich werden nur beim Profit-Center Flughafenbetrieb angemeldete Dienstfahrräder zugelassen.

15.3 Motorgetriebene Zweiräder sind auf dem Vorfeld grundsätzlich verboten.

16. Verkehrhindernisse

16.1 Unrat und Abfälle müssen in die dafür vorgesehenen Müllbehälter verbracht werden.

16.2 Bei Verkehrsbehinderungen im Rollbereich der Flugzeuge oder im Ein- und Ausrollbereich der Positionen ist darüber hinaus die Verkehrszentrale (Tel.:3340) einzuschalten.

16.3 Der Verursacher hat verkehrsbehindernde Zustände unverzüglich zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Ist dies nicht sofort möglich, sind Absicherungsmaßnahmen umgehend zu ergreifen und die Verkehrszentrale (Tel-Nr. 3340) ist zu verständigen.

17. Verhalten bei Unfällen

17.1 Sämtliche Unfälle und Schadensfälle sind sofort der Verkehrszentrale (Tel-Nr. 3340) zur Unfallaufnahme zu melden.

17.2 Die Unfallstelle ist unverändert abzusichern.

17.3 Bei Unfällen mit Personenschaden sind sofort die

- Feuerwehr und die
- Polizeistation

zu benachrichtigen.

17.4 Bei Unfällen im Rollbereich ist zusätzlich die DFS, Ground unverzüglich zu benachrichtigen

17.5 Die Unfallbeteiligten und -zeugen müssen für die Unfallaufnahmen an der Unfallstelle bleiben. Ist dies wegen dringender anderer Aufgaben nicht möglich, so müssen sich die Unfallbeteiligten und -zeugen unmittelbar danach bei der Verkehrszentrale (Tel-Nr. 3340) melden.

18. Sonstige Fahrzeuge

18.1 Im Regelfall werden die Flächen – neben den Abfertigungsdiensten und der Feuerwehr – von den folgenden Fahrzeugen befahren:

- Dienstfahrzeuge des FMO
- Dienstfahrzeuge der Beteiligungs- und Tochtergesellschaften
- Dienstfahrzeuge der Fluggesellschaften
- Polizei
- Zoll
- Luftaufsicht
- Deutsche Flugsicherung (DFS)
- Bundesgrenzschutz (BGS)
- Deutscher Wetterdienst (DWD)

18.2 Diese Fahrzeuge sind berechtigt. Die Fahrer müssen in diese Verkehrsregeln eingewiesen und zum Befahren der entsprechenden Bereiche autorisiert sein.

18.3 Sonstige Fahrzeuge, z.B. Privat-Pkw, Wagen zum Abholen/Wegbringen von VIP, Zulieferer und Lieferanten müssen eine Tagesberechtigung am Tor 3b abholen (siehe Ausweisordnung) oder von in diese Verkehrsregeln eingewiesenen und autorisierten Personen gefahren oder mittels eines Leitfahrzeuges geleitet werden. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt ausschließlich durch Tor 3b.

19. Verkehrsüberwachung

19.1 Die Überwachung des Personen- und Fahrverkehrs obliegt der Verkehrszentrale, der Feuerwehr / Security, der Luftaufsicht und der Polizei

19.2 Diese Dienststellen sind befugt, Kontrollen vorzunehmen.

19.3 Die Verkehrszentrale, die Feuerwehr / Security, die Luftaufsicht und die Polizei sind befugt, Fahrer, deren Verkehrsverhalten zu einer Gefährdung führen kann (z.B. Alkoholeinfluss, Regelverstöße, nicht verkehrssichere Fahrzeuge usw.), an der Weiterfahrt zu hindern.

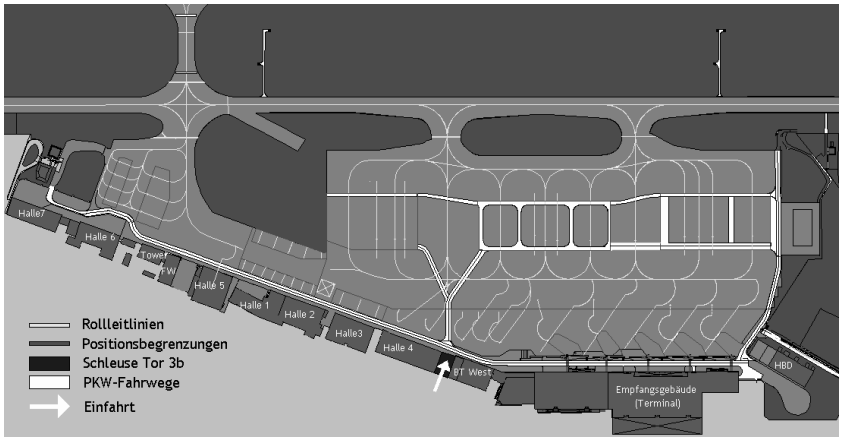
19.4 Bei Verstößen gegen die Verkehrsregeln im nicht öffentlichen Bereich des Flughafens ist die Verkehrsleitung/ Verkehrszentrale berechtigt, Belehrungen und Verwarnungen durchzuführen.

19.5 Bei selbst verschuldeten Verstößen, sind die dadurch entstandenen Verwaltungskosten der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH zu erstatten. Die Erhebung weitergehender Schadensersatzansprüche wird davon nicht berührt.

19.6 Darüber hinaus behält sich die Flughafen Münster/Osnabrück GmbH das Recht vor, entsprechend der Flughafen-Benutzungsordnung die Erlaubnis zum Betreten und Befahren des nicht öffentlichen Flughafengeländes zu widerrufen. Dies gilt besonders bei groben oder wiederholten Verstößen gegen die Verkehrsregeln.

20. Verkehrszeichen und Markierungen

20.1 Die Verkehrszeichen und Markierungen sind dem beigefügtem Plan zu entnehmen.



21. Sicherheitszonen und - bestimmungen für die Flugzeugabfertigung (Ansaug-/ Abgaszonen)

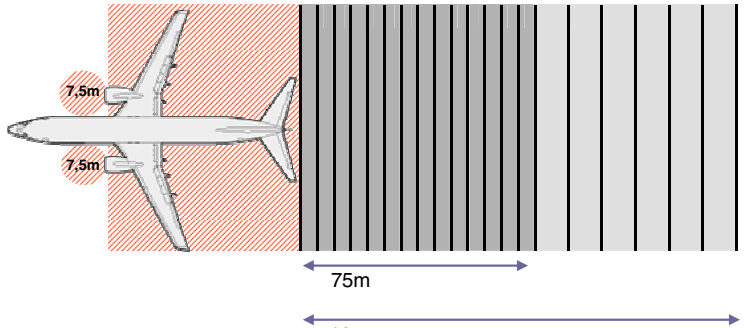
21.1 Die Werte für die Abgaszonen bei Leerlauf/Abrollschub beziehen sich auf den Bereich hinter dem Rumpfende; die Breite der Sicherheitszonen soll jeweils mindestens der Spannweite des Flugzeuges entsprechen. Jeder Mitarbeiter in der Flugzeugabfertigung muss dafür sorgen, dass die Ansaug-/Abgaszonen dem Flugzeugmuster entsprechend beachtet werden und Personal und Geräte sich außerhalb dieser Zonen befinden (Insbesondere, wenn das Zeichen zum Anlassen der Triebwerke gegeben wird.)

Achtung: Können die Sicherheitszonen aus zwingenden betrieblichen Gründen (z.B. Bereitstellung von Abfertigungsgeräten) nicht eingehalten werden, ist ein geringerer Sicherheitsabstand möglich, wenn die Fahrzeuge und Geräte ausreichend gegen den Abgasstrahl gesichert wurden.

21.2 Für die einzelnen Flugzeugmuster gelten folgende Sicherheitsabstände:

Flugzeugtyp	Ansaugzonen[m]	Abgaszonen bei [m]	
		Leerlaufschub	Abrollschub
Großraum*	7,5	75	125
Turboprop	5	20	202
AVRO RJ85	4,5***	8	18
B737/200	4	25	50
B737/300-900	4	30	100
B757/TU 204	4	55	125
BA11	7,5	30	50
BA46	5	20	40
CL65	4	30	60
DC8 / 70er	7,5**	25	125
DC8 alt/ B707	7,5	25	50
DC9/ 10-40	7,5	30	50
A319/320/321	5	55	90
FK10/ FK 28	7,5	25	50
IL62/VC10	7,5	60	120
MD80 / DC9-50	7,5	30	80
TU 134	7,5	30	50
TU 154	7,5	50	100

*Großraum: B747/ B767/ B777/ DC10/ A300/ A 310/ A330 / A340 / IL96/ MD11
** bei Abrollschub 15m, *** bei Abrollschub 6m

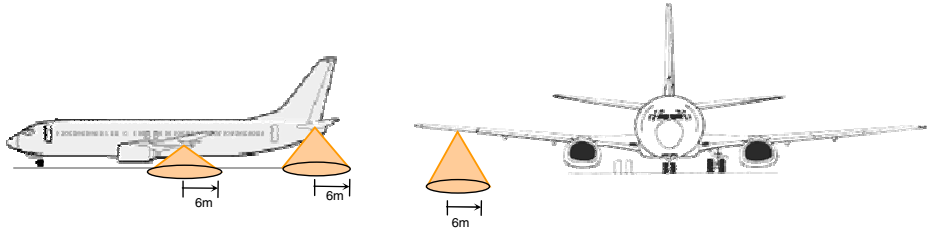


21.3 **VORSICHT:** Bei Windstärken über 25 Kn (ca. 46 km/h in Richtung auf ein Triebwerk ist der Sicherheitsabstand um ¼ zu vergrößern! Mit jeder weiteren Annäherung um einen Fuß (entspricht ca. 0,3m) **verdoppelt** sich die Sog-wirkung.

21.4 Der **Drehbereich** von Propellern darf zu keiner Zeit durchquert werden!

22. Betankung

22.1 **Während der Be- /Enttankung** von Luftfahrzeugen dürfen keine Fahrzeuge (ausgenommen Tankfahrzeuge) in Bereichen der Tankentlüftung verkehren oder abgestellt werden. Dieser Bereich beträgt einem Radius von 6 m um die Tankent-lüftungsöffnungen. Wegen der **ausströmenden Gase** gilt diese Regel auch generell für Personen und Geräte!



22.2 Die Tankentlüftungsöffnungen befinden sich an den Tragflächenenden und bei Flugzeugen mit Tailtank (A300-600/ A310-300/ A340 / B747) im rechten Höhenleitwerk

22.3 In **Tanklüftungsbereichen** dürfen **keine Handys und Funkgeräte** während des Betankens benutzt werden, es sei denn diese sind EX-Geschützt und verfügen über einen gelben „EX"- Aufkleber!

22.4 Der Fluchtweg für das Tankfahrzeug darf nicht verstellt werden.

22.5 Ausgelegte Kabel und Schläuche dürfen nicht überfahren werden.

22.6 Während der Betankung von Luftfahrzeugen müssen die Notausstiege und Passagiertüren freigehalten werden.

22.7 Ein absolutes Verkehrverbot in einem Radius von 15m muß bei übergelaufenen Treibstoff eingehalten werden. Des weiteren dürfen keine elektrischen Schalt-vorgänge durchgeführt werden. Bei ausgelaufenem Kraftstoff sind weiter die unter Punkt 22.8 aufgeführten Maßnahmen zu ergreifen.

22.8 Bei Auslaufen von Kraftstoff sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- die Feuerwehr alarmieren, (Tel. 112 oder Funk)
- nicht durch den ausgelaufenen Kraftstoff fahren,
- bei akuter Feuergefahr oder größerem Auslaufen von Kraftstoff sofort den Feuermelder betätigen (diese Regelung gilt sinngemäß für gefährliche Güter gemäß der Gefahrgutverordnung),
- in Kraftstoffpfützen stehende Fahrzeuge nicht starten oder motorgetrieben herausfahren.

22.9 Betanken mit Passagieren an Bord

Vor dem Betanken mit Passagieren an Bord sind neben den Sicherheitsmaßnahmen, die die Besatzung einzuleiten hat, folgende Maßnahmen flughafenseits einzuleiten:

1. Ist die Airline auf Antrag beim LBA nicht davon befreit, die Feuerwehr am Flugzeug in Position beim Betanken mit Passagieren zu haben, muss der Feuerschutz in Form eines Löschfahrzeuges vorgehalten werden.
2. Das Beladen von Catering über die Passagierzugänge ist während der Betankung mit Passagieren an Bord nicht gestattet.
3. Das Borden bzw. Deboarden von Passagieren ist während des Betankungsvorgangs zu unterbrechen.
4. Die Vorfeldflächen unter den Passagiertüren sind frei von allen Gegenständen, Fahrzeugen und Personen zu halten, sofern keine Treppe angefahren ist.
5. Ist eine Passagiertür geöffnet, muss eine Passagiertreppe in Position gebracht werden.

23. Rückwärtsfahren

23.1 In der Sicherheitszone um ein abgestelltes Flugzeug ist das Rückwärtsfahren besonders unfallgefährdet. Hier ist erhöhte Vorsicht geboten. Das Fahren darf nur mit Einweiser erfolgen.

23.2 Rückwärtsfahren und Zurücksetzen von Fahrzeugen ist nur gestattet, wenn die örtlichen Gegebenheiten das Vorwärtsfahren nicht zulassen. Das Fahren darf nur mit Einweiser erfolgen.

23.3 Der Fahrer hat sich beim Rückwärtsfahren davon zu überzeugen, dass sein Fahrwerk hindernisfrei ist. Das Einlegen des Rückwärtsganges erfolgt unter Betätigung der Hupe (2x kurz: tüt-tüt).
Achtung: Der Blick in den Rückspiegel allein genügt nicht!

23.4 Für das Rückwärtsfahren muss der Fahrer mit der nach den Umständen geringsten Geschwindigkeit fahren.

23.5 Ist die Sicht nach hinten durch die Bauart, Beladung oder durch andere Umstände versperrt oder erschwert, hat sich der Fahrer einweisen zu lassen.

23.6 Der Einweiser muss sich davon überzeugen, dass die Fahrbahn hinter dem Fahrzeug frei ist. Während der Rückwärtsfahrt hat der Fahrer ständig Blickkontakt zum Einweiser zu halten und nach dessen Zeichen zu fahren.

23.7 Der Einweiser muss seinen Standort grundsätzlich soweit seitlich vom Fahrzeug einnehmen, dass er selbst nicht gefährdet ist und freie Sicht sowohl hinter das Fahrzeug als auch zum Fahrer hat.

24. Parken / Abstellen

24.1 Privat-Fahrzeuge sind grundsätzlich außerhalb der in dieser Unterlage beschriebenen Flächen zu parken, auch nach einer eventuellen Benutzung auf dem Rollfeld/Vorfeld.

24.2 Sonstige Fahrzeuge dürfen nur an den vereinbarten Stellen abgestellt werden.

Stand: 16.10.05, PC-F

Anlage 4

zum Teil II, 1.3

Sonderbestimmungen für den Bereich „Segelflugbetriebsgelände“

06.11.98

Für das im Luftfahrthandbuch (AIP) ausgewiesene Segelflugbetriebsgelände gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

1. Einschlägige Vorschriften

1.1 Bei Flugbetrieb auf dem Segelflugbetriebsgelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. sind die einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere
- das Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
- die Luftverkehrsordnung (LuftVO),
- die Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO),
- Verfügungen der Luftfahrtbehörden,
- die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO),
- Verfügungen der Sachbearbeiter für Luftaufsicht,
- sowie diese Sondervorschriften für die LVG

zu beachten. Weiterhin gelten die Bestimmungen der Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (S.B.O., Anlage 4) des Deutschen Aero Clubs e.V., soweit Ihnen Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht entgegenstehen.

2.1 Jede anzeigepflichtige Störung beim Flugbetrieb, sowie sonstige Vorkommnisse sind der Luftaufsichtsstelle am Flughafen (Bezirksregierung Münster) sofort zur Kenntnis zu bringen. § 5 LuftVO bleibt hiervon unberührt.

2. Aufsicht und Organisation

2.1 Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrt erfolgt durch die Luftaufsicht. Diese haben ihre Aufgaben nach näherer Weisung der Bezirksregierung Münster zu erfüllen. Sie sind Bedienstete einer Sonderordnungsbehörde nach § 13 des Ordnungsbehördengesetzes (OBG).
2.2 Flugbetrieb darf nur bei Anwesenheit der Luftaufsicht durchgeführt werden.
2.3 Auf Anordnung sind der Luftaufsicht von den am Flugbetrieb beteiligten Hilfskräften (z.B. Startleiter) für die Regelung und Absicherung des Flugbetriebes zur Verfügung zu stellen.
2.4 Die Startleiter werden vom Diensthabenden an den Startstellen eingesetzt und versehen ihre Tätigkeit entsprechend der Erklärung des Startleiters für den Segelflug (Anlage 5). Veränderungen im Startleiterdienst bedürfen des vorherigen Einverständnisses des SfL.
2.5 Für die regelmäßige Erfassung der Flugbewegung auf dem Flugplatz sind alle Starts und Landungen von Luftfahrzeugen in Hauptflugbüchern, die auch durch die elektronische Datenerfassung des FMO festgehalten werden, aufzuführen.

3. Aufbau und Kennzeichnung der Start- und Landeflächen

3.1 Aufbau der Start- und Landeflächen
3.1.1 Der Startaufbau hat, entsprechend der jeweiligen Windrichtung, nach den Anordnungen der Platzkontrolle (DFS) zu erfolgen.
3.1.2 Die Startwinden dürfen nur von hierfür zugelassenen Windenfahrern bedient werden.
3.1.3 Alle zum Einsatz kommenden Winden sind mit einer betriebsfähigen gelben Blinkleuchte auszurüsten.
3.1.4 Bei seitlichen Windrichtungen sind die Windenstandorte innerhalb der Start- und Landefläche so festzulegen, dass versetzte Schleppseile noch innerhalb der Schleppbahn zu Boden fallen können.
3.1.5 Das Fluggerät (einschließlich Transportanhänger) darf nur außerhalb der Start- und Landebahn sowie der An- und Abflugsektoren abgestellt werden.
3.2 Die Kennzeichnung der Flugbetriebsflächen ist nach den Richtlinien für die Tageskennzeichnung von Landeplätzen und Segelfluggeländen vorzunehmen. Ein Windrichtungsanzeiger (Windsack) muß gut sichtbar aufgestellt werden.

4. Durchführung des Flugbetriebes

4.1 Die Durchführung des Flugbetriebes ist nur auf dem hierfür vorgesehen Gelände zulässig. Die LVG hat für den betriebssicheren Zustand des Segelflugbetriebsgeländes - insbesondere der S/L-Bahnen - Sorge zu tragen.
4.2 Bei der Durchführung des Flugbetriebes sowie bei vorbereitenden und abschließenden Maßnahmen muß die LVG sicherstellen, dass eine boden- und luftseitige Gefährdung des Flugbetriebes im Bereich des Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück ausgeschlossen ist.
4.3 Bei der Handhabung von Betriebs- und feuergefährlichen Stoffen sind die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften zu beachten.
4.4 Die zur Durchführung des Flugverkehrs benötigten Fahrzeuge dürfen ausschließlich von autorisierten Personen genutzt werden. Autorisiert sind neben den Inhabern einer gültigen Fahrerlaubnis der Führerscheinklasse 3 auch (minderjährige) Personen, soweit sie über eine entsprechende geistige Reife verfügen und nachweislich eine gründliche Einweisung erhalten haben.
4.5 Die Durchführung des Flugbetriebes auf dem Gelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. wird durch die Betriebsbestimmung für die Durchführung des Segelflugbetriebes innerhalb des Segelflugsektors am internationalen Flughafen Münster/Osnabrück vom 13.03.1994 für Motorsegler durch die Betriebsregelung für Motorsegler in der LVG vom 24.04.1995 geregelt.

5. Bestandteile der FBO

Die als Anlagen beigefügte
1. S.B.O.
2. Erklärung des Startleiters für den Segelflug

sind Bestandteil dieser Sonderbestimmungen.

6. Hinweise

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Sondervorschriften können, soweit sie nicht mit Strafe bedroht sind, nach § 58 Abs. 1 Nr. 11 des LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

Vereinbarung
zu den Sonderbestimmungen
für das Segelflugbetriebsgelände

§ 1

Die Luftfahrtvereinigung Greven e.V., Hüttruper Str. 222, 48252 Greven, ist verpflichtet, Mitarbeiter der FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH, die die Einhaltung der Sonderbestimmungen für das Segelflugbetriebsgelände prüfen, auf dem Segelflugbetriebsgelände zu dulden.

§ 2

Die Luftfahrtvereinigung Greven e.V. haftet für alle Schäden, die auf dem Segelflugbetriebsgelände entstehen.

Sie ist verpflichtet, entstandene Schäden unverzüglich zu beseitigen.

Die Luftfahrtvereinigung Greven verpflichtet sich, die FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH, von jedweden Ansprüchen - auch Ansprüchen Dritter - freizustellen.

.....
(Vorstand der Luftfahrtvereinigung Greven e.V.)

E R K L Ä R U N G D E S S T A R T L E I T E R S F Ü R D E N S E G E L F L U G

Ich,....., bin heute, am.....

von.....Uhr bis.....Uhr von der

Luftaufsichtsstelle Münster/Osnabrück als Startleiter für den Segelflugbetrieb (Winden- und Flugzeugschleppstartarten) eingesetzt.

Ich verpflichte mich, den Segelflugbetrieb nach den Vorschriften der Luftverkehrs-ordnung, der Segelflugbetriebsordnung (SBO) sowie der Betriebsbestimmung für die Durchführung des Segelflugbetriebs am Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück in der Fassung vom 08. März 1994 zu beaufsichtigen.

Es dürfen nicht mehr als zwei Startwinden am Start aufgebaut sein.
Nicht am Flugbetrieb beteiligten Personen ist der Aufenthalt am Start verboten, es sei denn, sie werden durch sachkundige Personen begleitet.

Die am Start abgestellten Fahrzeuge dürfen den Flugbetrieb nicht behindern und müssen den notwendigen Sicherheitsabstand einhalten.

Ich bin mir bewußt, daß ich während meines Dienstes und meines Einsatzes als Startleiter den Startplatz nicht verlassen darf, ohne einen durch die Luftaufsichtsstelle anerkannten Vertreter gegen dessen Unterschrift bei der Luftaufsichtsstelle eingesetzt zu haben.

Ich bin verpflichtet, grobe Verstöße gegen die fliegerische Ordnung und die gültigen Vorschriften sowie jede Störung des Flugbetriebes dem diensthabenden Sachbearbeiter für Luftaufsicht (SfL) zu melden.

Weiter verpflichte ich mich, die einzelnen tätigen Fluggruppen anzuhalten, nach Beendigung des Segelflubetriebes die Aufzeichnungen über die Flugbewegungen (unterschriebene Startlisten) dem diensthabenden SfL zu übergeben.

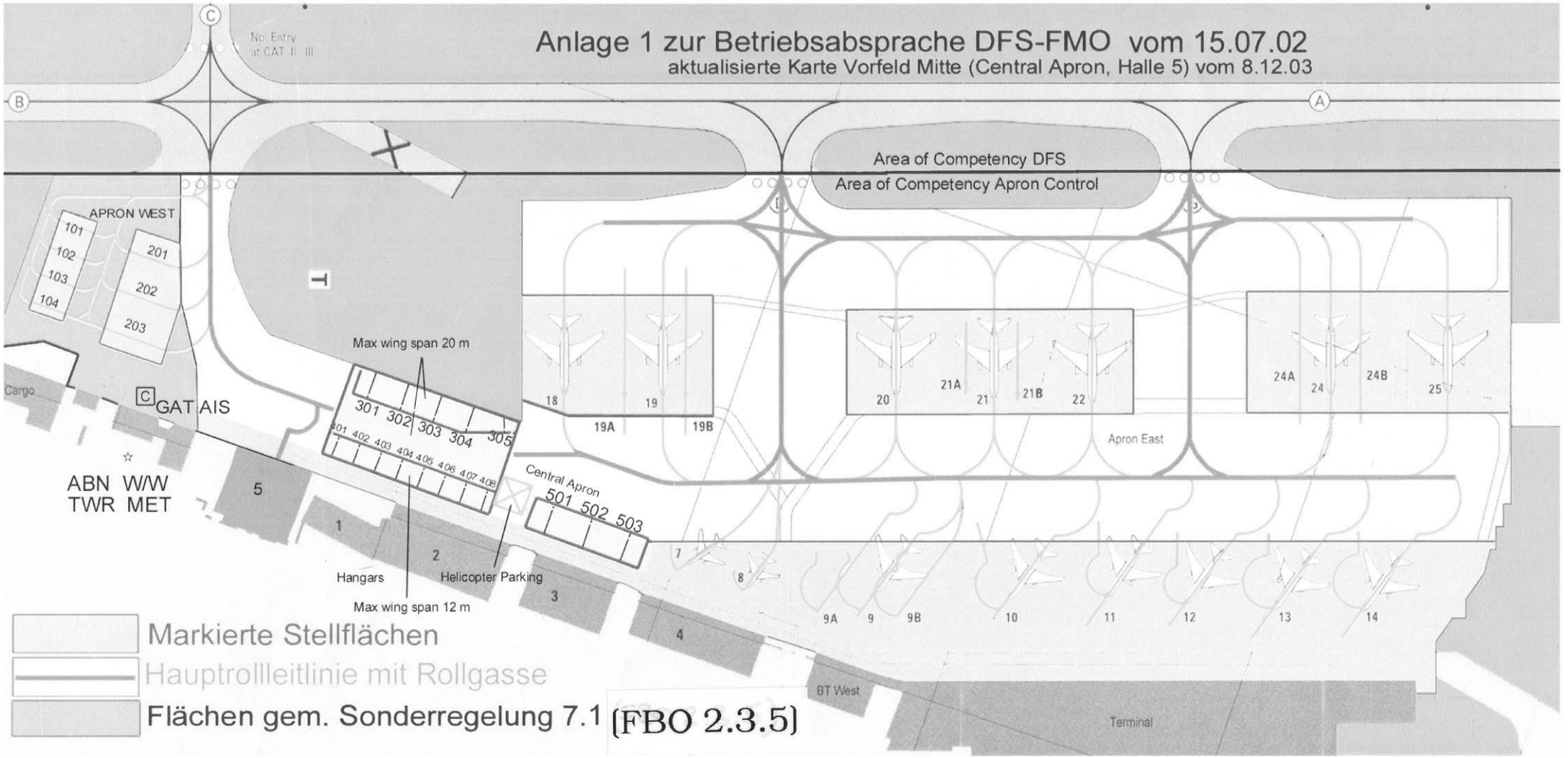
Greven, den.....

.....
Unterschrift des Startleiters

Nachfolgende Startleiter:

Name:	von:	bis:	Unterschrift
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

Anlage 5


Anlage 1 zur Betriebsabsprache DFS-FMO vom 15.07.02
aktualisierte Karte Vorfeld Mitte (Central Apron, Halle 5) vom 8.12.03
No Entry at CAT II III
Area of Competency DFS
Area of Competency Apron Control
APRON WEST
101
102
103
104
201
202
203
Cargo
GAT AIS
ABN W/W
TWR MET
Max wing span 20 m
301 302 303 304 305
401 402 403 404 405 406 407 408
Max wing span 12 m
Hangars
Helicopter Parking
Central Apron
501 502 503
18
19
19A
19B
20
21A
21
21B
22
24A
24
24B
25
Apron East
5
1
2
3
4
7
8
9A
9
9B
10
11
12
13
14
BT West
Terminal
Markierte Stellflächen
Hauptrollleitlinie mit Rollgasse
Flächen gem. Sonderregelung 7.1 (FBO 2.3.5)

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 297/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Bremen

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

FREIE HANSESTADT BREMEN

Der Senator für Wirtschaft und Häfen

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Bremen

Bremen, den 29. November 2005

Az.: 331/800-332-02/7

Die Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Bremen wird mit Wirkung vom 01. Januar 2006 wie folgt neu gefaßt; mit gleichem Datum tritt die Entgeltordnung vom 02.12.2004 (NFL I-304/04) außer Kraft.

Teil I - Landeentgelte -

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landeentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner des Landeentgeltes ist / sind
   a) die Luftverkehrsgesellschaft unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
   b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
   c) der Luftfahrzeughalter
   d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

2. Das Landeentgelt bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde (Airplane Flight Manual AFM) eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und im gewerblichen Luftverkehr sowie im Werkverkehr zusätzlich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste. Eine Änderung des Höchstabfluggewichtes gem. AFM wird vom Flughafen nur anerkannt, sofern die Änderung mindestens 4 Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode der Flughafen Bremen GmbH mitgeteilt wird. Als Nachweis ist ein entsprechendes Zertifikat des Luftfahrt-Bundesamtes vorzulegen.
   Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenem oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftfahrtgesellschaften für eigene Zwecke.

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart	EURO
- bis 1.200 kg MTOW	
mit Lärmzeugnis	9,05
ohne Lärmzeugnis	11,35
- über 1.200 - 2.000 kg MTOW	
mit Lärmzeugnis	18,10
ohne Lärmzeugnis	22,65
- über 2.000 - 9.000 kg MTOW (je angefangene 1.000 kg)	
mit Lärmzeugnis	7,60
ohne Lärmzeugnis	11,90
- über 9.000 kg MTOW (je angefangene 1.000 kg)	
Annex 16 Chapter 3, 5, 6, 8	7,60
Non Annex 16	19,10
Strahlturbinenluftfahrzeuge	
- über 2.000 kg MTOW --(je angefangene 1.000 kg)	
Annex 16 Chapter 3	7,60
Annex 16 Chapter 3 (22.00-06.00 h)	11,45
Annex 16 Chapter 2	23,85
Non Annex 16	38,15

Für Motorluftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 9.000 kg und für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart über 9.000 kg Höchstabfluggewicht werden ermäßigte Landeentgelte berechnet, wenn der Luftfahrzeughalter durch Vorlage des Lärmzeugnisses oder entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen bei der Flughafen Bremen GmbH vor dem Start den Nachweis erbringt, dass und in welchem Ausrüstungszustand das betreffende Luftfahrzeug bestimmte Lärmschutzforderungen erfüllt (bis 9.000 kg MTOW LSL Kapitel V, VI 2.4 und X bzw. ICAO Annex 16 Chapter 5; über 9.000 kg MTOW ICAO Annex 16 Chapter 3, 5, 6, 8). Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Strahlturbinenluftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 und 3, sofern für die anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 2 und 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

Bei Strahlturbinenluftfahrzeugen nach ICAO-Annex 16 Chapter 3, die nicht in der Liste Abflug (sog. "Bonusliste") enthalten sind, wird das höhere Entgelt erhoben, wenn Start oder Landung bzw. beides in die Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr fällt.

In der Bonusliste (Listenverfahren Abflug) sind neben allen Flugzeugtypen nach ICAO Annex 16 Chapter 3 mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

Airbus A 300 (alle Versionen)	Boeing B 737-300
Airbus A 310 (alle Versionen)	Boeing B 737-400
Airbus A 318 (alle Versionen)	Boeing B 737-500
Airbus A 319 (alle Versionen)	Boeing B 737-600
Airbus A 320 (alle Versionen)	Boeing B 737-700
Airbus A 321 (alle Versionen)	Boeing B 737-800
	Boeing B 737-900
Airbus A 330 (alle Versionen)	Boeing B 747-400
Airbus A 340 (alle Versionen)	Boeing B 757 (alle Versionen)
McDonnell Douglas DC8-70	Boeing B 767 (alle Versionen)
McDonnell Douglas MD90 (alle Versionen)	
Global Express (GLEX)	Boeing B 777 (alle Versionen)
McDonnell Douglas MD 10 (alle Versionen)	Boeing B 717
McDonnell Douglas MD11 (alle Versionen)	BAe 146/AVRO RJ-Serie
Lockheed L-1011 Tristar (alle Versionen)	Fokker 70/100
Boeing B 727-100 Reengines mit	Gulfstream IV / V
3 Tay-Triebwerken	CRJ 700
Cannadair Regional Jet 100/200 (CR1, CR2)	Tupolew 204

b) Die in Absatz a) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen um 50 %.
Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens

mit Lärmzeugnis bzw. mit Zulassung nach ICAO Annex 16	**EUR 9,05**
ohne Lärmzeugnis bzw. ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	**EUR 11,35**

c) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Absatz a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Absatz a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

d) Schulflüge im Sinne von Absatz b) sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

e) Einweisungsflüge im Sinne von Abs. b) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muß sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

4. Zusätzlich zum Landeentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr ein variables Startentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste bemisst. Das variable Startentgelt :beträgt

- sofern die nachfolgende Landung des Luft-
- fahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik erfolgt **EUR 7,25**

- sofern die nachfolgende Landung des Luft-
- fahrzeuges auf einem außerhalb der Bundes-
- republik Deutschland und innerhalb der EU-
- gelegenen Flugplatz erfolgt (sowie Schweiz, Island und Norwegen) **EUR 7,60**

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahr-
- zeuges auf einem außerhalb der EU gelegenen
- Flugplatz erfolgt **EUR 7,95**

je Fluggast.

5. Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst. In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.
   Das Sicherheitsentgelt beträgt pro abfliegendem Fluggast: **EUR 0,58**

6. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

7. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

8. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist kein Landeentgelt zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Desgleichen ist für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, kein Landeentgelt zu entrichten. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

9. Das Landeentgelt ist vor dem Start in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

10. Das Landeentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil II - Abstellentgelte

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3. Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des
   Höchstabfluggewichts **EUR 2,10**
   Es beträgt mindestens **EUR 4,20**
   je angefangene 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

5. Das Abstellentgelt ist vor dem Start zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

7. Das Abstellentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Schuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

NfL I-304/04 wird hiermit aufgehoben.

Genehmigt gemäß § 43 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO).
Bremen, 29. November 2005
Der Senator für Wirtschaft und Häfen
- Luftfahrtbehörde -

Im Auftrag

S t e l t e r

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 298/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Krankenhaus Großburgwedel

Mit Bescheid vom 01.12.2005 habe ich gem. § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) die dem Landkreis Hannover erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tage auf die Klinikum Region Hannover GmbH, In den Sieben Stücken 2-4, 30665 Hannover, übertragen und neu gefasst.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Hubschrauber-Sonderlandeplatz "Krankenhaus Großburgwedel"

2. Lage: Am Nordostrand des OT Großburgwedel der Gemeinde Burgwedel, Region Hannover

3. Bezugspunkt:

a) geographische Lage (WGS 84):
52° 29' 49" N
09° 51' 40" E
b) Höhe über NN: 50 m

4. Start-und Landefläche für Hubschrauber:

a) Abmessungen: Quadrat mit einer Seitenlänge von 15 m
b) Oberfläche Rasenpflaster
c) An- und Abflugrichtungen
090°/250° rechtweisend

II. Der Landeplatz darf von folgenden <u>Arten von Luftfahrzeugen</u> benutzt werden:

Hubschrauber bis zu 6.000 kg höchstzulässiger Flugmasse

III. <u>Zweck</u> des Landeplatzes:
Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz dient dem Kranken- und Verletztentransport, dem Transport von Medikamenten sowie dem Einsatz im Such- und Rettungsdienst. Andere Flüge bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung durch den Platzhalter (PPR).

NfL I-80/83 wird hiermit aufgehoben.

Wolfenbüttel, 1.12.2005
6-30312-2 (19)
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

i . A . B o c k

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 299/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung VO zur Aufhebung der 75. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Friedrichshafen)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-299/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Verordnung zur Aufhebung der Fünfundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Friedrichshafen)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 330, am 1. Dezember 2005 verkündete Verordnung vom 21. November 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 1. Dezember 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Verordnung zur Aufhebung der Fünfundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Friedrichshafen)

Vom 21. November 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertzweiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Friedrichshafen) vom 19. April 1979 (BAnz. Nr. 84 vom 5. Mai 1979, NfL I-137/79), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Juli 1989 (BAnz. S. 3793, NfL I-146/89), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 8. Dezember 2005 in Kraft.

Langen, den 21. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 300/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 14. VO zur Änderung der 212. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-300/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 329, am 1. Dezember 2005 verkündete Verordnung vom 10. November 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 1. Dezember 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

Vom 10. November 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 13. November 2002 (BAnz. S. 25 489, NfL I-367/02), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. August 2005 (BAnz. S. 12 971, NfL I-231/05), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 5 wird wie folgt geändert:

   a) In den Nummern 1.1 bis 1.8 wird die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung“ jeweils durch die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)“ ersetzt.

   b) In den Nummern 1.1 und 1.2 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 R“ jeweils durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 R (1,6 DME FRD)“ ersetzt.

   c) In den Nummern 1.3 und 1.4 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 L“ jeweils durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 L (1,4 DME FRD)“ ersetzt.

   d) In den Nummern 1.5 und 1.6 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 L“ jeweils durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 L (1,7 DME FRD)“ ersetzt.

   e) In den Nummern 1.7 und 1.8 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 R“ jeweils durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 R (1,8 DME FRD)“ ersetzt.

   f) In Nummer 1.1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt neu festgelegt:
   „Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	508 (144)	518 (154)	528 (164)	538 (174)	
Betriebsstufe II	414 (50)	430 (66)	444 (80)	457 (93)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	790 (430)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

g) In Nummer 1.3 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt neu festgelegt:
„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	510 (148)	520 (158)	568 (206)	578 (216)	580 (218)
Betriebsstufe II	414 (52)	430 (68)	444 (82)	457 (95)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	810 (450)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

h) In Nummer 1.5 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt neu festgelegt:
„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	472 (143)	482 (153)	492 (163)	502 (173)	
Betriebsstufe II	384 (55)	400 (71)	414 (85)	427 (98)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	790 (460)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

i) In Nummer 1.7 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt neu festgelegt:
„Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D_L
Betriebsstufe I	473 (145)	483 (155)	493 (165)	503 (175)	
Betriebsstufe II	381 (53)	398 (70)	411 (83)	424 (96)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	790 (460)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“

j) In den Nummern 1.9 bis 1.24 wird die Angabe „Schwellenüberflughöhe: 49“ jeweils durch die Angabe „Schwellenüberflughöhe: 50“ ersetzt.

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Spalte 2 der Tabelle wird die Angabe „(ILS / ILS GP INOP / RNAV (GPS))“ jeweils durch die Angabe „[ILS / LOC-DME / RNAV (GPS)]“ ersetzt.

b) In Absatz 2 wird die Angabe „Anfangsanflugwegpunkte“ durch die Angabe „Anfangsanflugfixe“ ersetzt.

c) In Absatz 3 Tabelle wird die Angabe „Wartewegpunkt“ durch die Angabe „Wartefix“ ersetzt.

d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Der Einleitungstext in Nummer 1 wird wie folgt gefasst::

„1. Die RNAV (GPS) – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt. Hierbei müssen unterstrichene Verfahrensfixe überflogen werden.“

bb) In den Nummern 1 und 2 werden die folgenden Angaben ersetzt:

„(IAWP)“ durch „(IAF)“, „(IWP)“ durch „(IF)“, „(TWP)“ durch „(TF)“, „(FAWP)“ durch „(FAF)“, „(MAWP)“ durch „(MAPt)“, „(MATWP)“ durch „(MATF)“, „(MAHWP)“ durch „(MAHF)“.

cc) In den Nummern 1.1 bis 1.8 wird die Angabe „Fehlanflugwegpunkt:“ jeweils durch die Angabe „Fehlanflugfix:“ und die Angabe „Schwellenüberflughöhe: 49“ jeweils durch die Angabe „Schwellenüberflughöhe: 50“ ersetzt.

dd) In Nummer 2 wird die Angabe „Verfahrenswegpunkte“ durch die Angabe „Verfahrensfixe“ ersetzt.

3. In § 4 Abs. 1 Nr. 3 wird die Angabe „FRANKFURT DEPARTURE“ durch die Angabe „LANGEN RADAR“ ersetzt.

4. § 4 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1.1 Abflugstrecke BIBOS FIVE FOXTROT DEPARTURE (BIBOS 5F), Nummer 1.2 Abflugstrecke BIBOS FIVE GOLF DEPARTURE (BIBOS 5G), Nummer 2.1 Abflugstrecke BIBOS FIVE ECHO DEPARTURE (BIBOS 5E) und Nummer 3.2 Abflugstrecke BIBOS FIVE LIMA DEPARTURE (BIBOS 5L) wird die Anmerkung 4 in Spalte 4 wie folgt gefasst:

„4. Auch für Flüge, die in EDDK enden oder ab ABAXA/BIBOS gemäß VFR fortgesetzt werden.
Bei Funkausfall sind Flüge mit Ziel EDDK, abhängig von der in Betrieb befindlichen Startbahn, über BIBOS-COL oder BIBOS-WYP fortzusetzen.“

b) In Nummer 1.4 Abflugstrecke BIBOS FIVE NOVEMBER DEPARTURE (BIBOS 5N), Nummer 2.2 Abflugstrecke BIBOS FIVE DELTA DEPARTURE (BIBOS 5D) und Nummer 3.1 BIBOS FIVE SIERRA DEPARTURE (BIBOS 5S) wird die Anmerkung 3 in Spalte 4 wie folgt gefasst:

„3. Auch für Flüge, die in EDDK enden oder ab ABAXA/BIBOS gemäß VFR fortgesetzt werden.
Bei Funkausfall sind Flüge mit Ziel EDDK, abhängig von der in Betrieb befindlichen Startbahn, über BIBOS-COL oder BIBOS-WYP fortzusetzen.“

c) Vor Nummer 3.1 wird die Angabe „Warnung: Hindernisse im Abflugbereich (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A)“ durch die folgenden Angaben ersetzt:

„Warnungen:
1. Hindernisse im Abflugbereich (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A).
2. Bei heftigen Winden muss mit Windscherungen und verstärkten Turbulenzen gerechnet werden.“

Artikel 2

1. Artikel 1 Nummer 1 und 4 dieser Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.
2. Artikel 1 Nummer 2 und 3 dieser Verordnung tritt am 22. Dezember 2005 in Kraft.

Langen, den 10. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 301/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Nachrichtliche Bekanntmachung der 5. VO zur Änderung der 218. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-301/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Fünften Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 330, am 1. Dezember 2005 verkündete Verordnung vom 11. November 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 1. Dezember 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Fünfte Verordnung zur Änderung der Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)

Vom 11. November 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertachtzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) vom 20. August 2004 (BAnz. S. 21 673, NfL I-245/04), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Oktober 2005 (BAnz. S. 15 812, NfL I-269/05), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

   a) Der Meldepunkt DEXON wird gestrichen.

   b) Die folgenden Meldepunkte werden eingefügt:

   „Meldepunkt ELDAR
   N 51 01 23 O 006 40 46

   Meldepunkt KUBIM R 203 – 8 DME DUS
   N 51 09 28 O 006 40 06“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

   „1. Bei Landerichtung 23 L/R

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
ARKON SIX GOLF ARRIVAL (ARKON 6G)				
Δ ARKON	148	25	4000	
Δ Bottrop NDB				
HAMM FIVE GOLF ARRIVAL (HMM 5G)				
Δ Hamm DVOR/DME	237	30	6000	
Δ Bottrop NDB				
DORTMUND FIVE GOLF ARRIVAL (DOM 5G)				
Δ Dortmund DVOR/DME	250	22	5000	
Δ Bottrop NDB				
ALEDA ONE GOLF ARRIVAL (ALEDA 1G)				
Δ ALEDA	262	30	5000	
Δ Barmen DVORTAC				
WIPPER SEVEN GOLF ARRIVAL (WYP 7G)				
Δ Wipper VOR	347	17	3000	
Δ Barmen DVORTAC				
KUBIM ONE GOLF ARRIVAL (KUBIM 1G)				
Δ KUBIM	027	29	4000	
Δ Bottrop NDB				
LIMA SEVEN GOLF ARRIVAL (LMA 7G)				
Δ Lima NDB	061	27	4000	
Δ Bottrop NDB				

2. Bei Landerichtung 05 R/L

Streckenführungen Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
ARKON EIGHT X-RAY ARRIVAL (ARKON 8X)				Die Kurve in Richtung VALSU ist so frühzeitig einzuleiten, dass R 180 RKN nicht überflogen wird.
Δ ARKON	112	2	5000	
R 292 - 35,0 DME DOM	180	20		
Δ VALSU				
BOTTROP FOUR X-RAY ARRIVAL (BOT 4X)				
Δ Bottrop NDB	269	10	4000	
Δ VALSU				

HAMM FIVE ALPHA ARRIVAL (HMM 5A) Δ Hamm DVOR/DME				
	237	30	6000	
Δ Bottrop NDB				
	269	10	4000	
Δ VALSU				
DORTMUND SIX X-RAY ARRIVAL (DOM 6X) Δ Dortmund DVOR/DME				
	250	22	5000	
Δ Bottrop NDB				
	269	10	4000	
Δ VALSU				
ALEDA ONE X-RAY ARRIVAL (ALEDA 1X) Δ ALEDA				
	262	30	5000	
Δ Barmen DVORTAC				
	235	20	3000	
Δ LEBTI				
ELDAR ONE X-RAY ARRIVAL (ELDAR 1X) Δ ELDAR				BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
	357 (357,0)	8,1	4000	
Δ KUBIM				
	007 (007,3)	25,8		
Δ VALSU				
KUBIM ONE X-RAY ARRIVAL (KUBIM 1X) Δ KUBIM				BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
	007 (007,3)	25,8	4000	
Δ VALSU				
LIMA SEVEN X-RAY ARRIVAL (LMA 7X) Δ Lima NDB				
	046	19	4000“	
Δ VALSU				

b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In den Nummern 1 bis 8 wird jeweils die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung“ durch die Angabe „Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)“ ersetzt.

bb) In Nummer 1 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 23 L“ durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 23 L (1,8 DME DUS)“ ersetzt.

cc) In Nummer 3 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 23 R“ durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 23 R (1,7 DME DUS)“ ersetzt.

dd) In Nummer 5 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 05 R“ durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 05 R (0,6 DME DUS)“ ersetzt.

ee) In Nummer 7 wird die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 05 L“ durch die Angabe „Fehlanflugpunkt: MM ILS 05 L (0,5 DME DUS)“ ersetzt.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Der folgende neue Absatz 1 wird eingefügt:

„(1)GPS/FMS RNAV – Verbindungsstrecken zum Endanflug

Hinweis: Für die Durchführung von Anflügen nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Düsseldorf basierend auf Flächennavigation gelten die Regelungen gemäß NfL I-229/01.

ARKON 05	ARKON - VALSU [R] – DL520 [K220; R] – DL530 [K220; L] – DL550 [K220; L] - NATOS [A3000] (FAF) - Endanflug 05 R [ILS / LOC-DME / NDB-DME / RNAV (GPS)]
HMM 05	HMM - XAMOD [L] – DL516 [R] - DL530 [K220; L] – DL550 [K220; L] - NATOS [A3000] (FAF) - Endanflug 05 R [ILS / LOC-DME / NDB-DME / RNAV (GPS)]
DOM 05	DOM - XAMOD [L] – DL516 [R] - DL530 [K220; L] – DL550 [K220; L] - NATOS [A3000] (FAF) - Endanflug 05 R [ILS / LOC-DME / NDB-DME / RNAV (GPS)]
ALEDA 05	ALEDA – DL500 [L] – DL510 [K220; R] – DL550 [K220; R] - NATOS [A3000] (FAF) - Endanflug 05 R [ILS / LOC-DME / NDB-DME / RNAV (GPS)]
ELDAR 05	ELDAR – DL502 [L] – DL504 [K220; L] – DL505 [K220; L] – DL510 [K220; R] – DL550 [K220; R] - NATOS [A3000] (FAF) - Endanflug 05 R [ILS / LOC-DME / NDB-DME / RNAV (GPS)]
KUBIM 05	KUBIM - DL513 [K220; R] – DL515 [K220; R] – DL520 [K220; R] – DL530 [K220; L] – DL550 [K220; L] - NATOS [A3000] (FAF) - Endanflug 05 R [ILS / LOC-DME / NDB-DME / RNAV (GPS)]
LMA 05	LMA - DL515 [K220; R] – DL520 [K220; R] – DL530 [K220; L] – DL550 [K220; L] - NATOS [A3000] (FAF) - Endanflug 05 R [ILS / LOC-DME / NDB-DME / RNAV (GPS)]
ARKON 23	ARKON – DL419 [R] - XAMOD [K220; R] – DL423 [K220; L] – DL424 [K220; L] – DL430 [K220; R] – DL450 [K220; R] – METMA [A3000] (FAF) - Endanflug 23 L [ILS / LOC-DME / RNAV (GPS)]
HMM 23	HMM - XAMOD [K220; L] – DL423 [K220; L] – DL424 [K220; L] – DL430 [K220; R] – DL450 [K220; R] – METMA [A3000] (FAF) - Endanflug 23 L [ILS / LOC-DME / RNAV (GPS)]
DOM 23	DOM - XAMOD [K220; L] – DL423 [K220; L] – DL424 [K220; L] – DL430 [K220; R] – DL450 [K220; R] – METMA [A3000] (FAF) - Endanflug 23 L [ILS / LOC-DME / RNAV (GPS)]
ALEDA 23	ALEDA – DOMUX [L] – DL404 [K220; R] – DL405 [K220; R] - DL410 [K220; L] - DL450 [K220; L] – METMA [A3000] (FAF) - Endanflug 23 L [ILS / LOC-DME / RNAV (GPS)]
KUBIM 23A	KUBIM – DL405 [K220; L] - DL410 [K220; L] - DL450 [K220; L] – METMA [A3000] (FAF) - Endanflug 23 L [ILS / LOC-DME / RNAV (GPS)]
KUBIM 23B	KUBIM – DL424 [K220; R] – DL430 [K220; R] – DL450 [K220; R] - METMA [A3000] (FAF) - Endanflug 23 L [ILS / LOC-DME / RNAV (GPS)]
LMA 23	LMA – DL424 [K220; L] – DL430 [K220; R] – DL450 [K220; R] – METMA [A3000] (FAF) - Endanflug 23 L [ILS / LOC-DME / RNAV (GPS)]

Anmerkungen:
1. Benutzung der Verbindungsstrecken nur nach Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle.
2. Im Gegenanflugteil der Verbindungsstrecke ist mit Radarführung zum Endanflug zu rechnen.
3. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind ab dem betreffenden Wegpunkt für die gesamte Verbindungsstrecke bindend, solange sie nicht von ATC aufgehoben werden.
4. Die Flughöhen werden von ATC zugewiesen.“

b) Die bisherigen Absätze 1 bis 4 werden in die Absätze 2 bis 5 umbenannt.

c) In Absatz 2 wird die Angabe „Anfangsanflugwegpunkte“ durch die Angabe „Anfangsanflugfixe“ ersetzt.

d) In Absatz 3 Tabelle wird die Angabe „Wartewegpunkt“ durch die Angabe „Wartefix“ ersetzt.

e) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Der Einleitungstext in Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Die RNAV (GPS) – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-97/98, II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt:

Hinweis: Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.“

bb) In den Nummern 1 und 2 werden die folgenden Angaben ersetzt:

„(IAWP)“ durch „(IAF)“, „(IWP)“ durch „(IF)“, „(TWP)“ durch „(TF)“, „(FAWP)“ durch „(FAF)“, „(MAWP)“ durch „(MAPt)“, „(MATWP)“ durch „(MATF)“, „(MAHWP)“ durch „(MAHF)“.

cc) In den Nummern 1.1 bis 1.8 wird die Angabe „Fehlanflugwegpunkt:“ durch die Angabe „Fehlanflugpunkt:“ ersetzt.

dd) In Nummer 2 wird die Angabe „Verfahrenswegpunkte“ durch die Angabe „Verfahrensfixe“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Langen, den 11. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 302/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

**Nachrichtliche Bekanntmachung der 225. DVO zur LuftVO
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln
zum und vom Verkehrsflughafen Friedrichshafen)**

DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Büro der Nachrichten für Luftfahrer:

I-302/05

Nachrichtliche Bekanntmachung der Zweihundertfünfundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Friedrichshafen)

Die nachstehende, im Bundesanzeiger, Seite 16 330, am 1. Dezember 2005 verkündete Verordnung vom 21. November 2005 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Langen, den 1. Dezember 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

Zweihundertfünfundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Friedrichshafen)

Vom 21. November 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

Bei An- und Abflügen nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Friedrichshafen sind die in §§3 und 4 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Hierbei sind Kurse in Grad (missweisend) angegeben.
Örtliche Flüge (z.B. Segelflüge) richten sich nach einer Betriebsbestimmung der Flugverkehrskontrollstelle Stuttgart Tower.

§ 2

Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. NOVEMBER (▲): Östlich der Ortschaft Markdorf,
2. SIERRA (▲): Nordwestlich der Ortschaft Kressbronn,
3. ECHO (▲): Schnittpunkt der Bahnlinie Ravensburg-Friedrichshafen mit dem Fluss Schussen,
4 WHISKEY (▲): Seenplatte nordöstlich der Ortschaft Immenstaad.

§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln sind in einer Höhe von maximal 3000 Fuß über NN wie folgt durchzuführen:

1. Von November (▲) auf Kurs über Grund 127° zur nachstehend beschriebenen Warteschleife.
Die Warteschleife liegt nördlich des Flughafens, parallel zur Piste:
Ausrichtung: 240° / 060°
Kurvenführung: links

Flughöhe maximal 3000 Fuß über NN

2. Von Sierra (▲) auf Kurs über Grund 320° zur nachstehend beschriebenen Warteschleife.
Die Warteschleife liegt südlich des Flughafens, parallel zur Piste:
Ausrichtung: 240° / 060°
Kurvenführung: rechts
Flughöhe maximal 3000 Fuß über NN

3. Von ECHO (▲) in südlicher Richtung rechts entlang der Bahnlinie Ravensburg – Friedrichshafen.
Hinweis: Anflüge über ECHO müssen mit Umleitungen rechnen.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrolle Friedrichshafen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen der Meldepunkte aufzunehmen.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln sind bis maximal 3000 Fuß über NN wie folgt durchzuführen:

1. Bei Abflügen von Piste 06 in nördlicher Richtung rechts entlang der Bahnlinie Friedrichshafen – Ravensburg bis ECHO (▲).

2. Abflüge über November bei Betriebspiste 06:
Linkskurve am Ende der Piste und anschließend mit Kurs über Grund von 300° bis NOVEMBER (▲).

3. Abflüge über NOVEMBER bei Betriebspiste 24:
Rechtskurve am Ende der Piste und anschließend mit Kurs über Grund von 315° bis NOVEMBER (▲). Die erforderliche Freigabe zur Rechtskurve gilt mit der Startfreigabe als erteilt.

4. Abflüge über SIERRA bei Betriebspiste 06:
Rechtskurve am Ende der Piste und anschließend mit Kurs über Grund von 150° bis SIERRA (▲). Die erforderliche Freigabe zur Rechtskurve gilt mit der Startfreigabe als erteilt.

5. Abflüge nach SIERRA bei Betriebspiste 24:
Linkskurve am Ende der Piste und anschließend mit Kurs über Grund von 135° bis SIERRA (▲).

6. Bei Abflügen von Piste 24 auf Kurs über Grund von 269° bis südlich der Ortschaft Manzell, von dort mit Kurs über Grund 299° bis WHISKEY (▲). Die erforderliche Freigabe zur Rechtskurve gilt mit der Startfreigabe als erteilt.

Anmerkung:
Die in §§ 2 bis 4 aufgeführten Pflichtmeldepunkte und Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 5

Diese Verordnung tritt am 8. Dezember 2005 in Kraft.

Langen, den 21. November 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts
Im Auftrag

D ö l p

DFS Deutsche Flugsicherung

NfL I 303/05

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

53. Jahrgang

Langen, 22. Dezember 2005

Zurücknahme der Bekanntmachung über den Probebetrieb von festgelegten Geschwindigkeitsprofilen bei Anflügen auf den Flughafen Frankfurt Main (NfL I-64/05)

Die NfL I-64/05 wird mit sofortiger Wirkung zurückgezogen.

NfL I-64/05 wird hiermit aufgehoben.

Bonn, 30.11.2005
LS 17/60.37.02
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

i . A . D r . W i t t m a n n

Büro der Nachrichten für Luftfahrer: DQS-zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000