NfL I 1/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER
TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang — Offenbach a. M., 7. Januar 1993

I - 1/93

Bezugspreise der Veröffentlichungen des Büros der Nachrichten für Luftfahrer

Nachstehend werden die Bezugspreise für die Veröffentlichungen des Büros der Nachrichten für Luftfahrer für das Jahr 1993 bekanntgegeben:

1. Luftfahrthandbuch (AIP) bestehend aus 3 Teilen

1.1 AIP Teil I, Teil II, Teil III (GEN – ENROUTE/TERMINAL)

Grundwerk mit 3 Ordnern, ohne Nachträge		DM 240,–
Grundwerk und Nachträge für 12 Monate		DM 570,–
Nachträge zur Fortsetzung, jährlich		DM 444,–
3 Ordner	je	DM 10,–
Register		DM 15,–

1.2

Da sich die Teile I und II ergänzen, ist eine getrennte Abgabe nur wie folgt möglich:

AIP Teil I + II (GEN – MAP) zusammen	
Grundwerk mit 2 Ordnern, ohne Nachträge	DM 120,–
Grundwerk mit 2 Ordnern und Nachträge für 12 Monate	DM 330,–
Nachträge zur Fortsetzung, jährlich	DM 240,–
AIP Teil III (ENROUTE/TERMINAL)	
Grundwerk mit 1 Ordner, ohne Nachträge	DM 120,–
Grundwerk und Nachträge für 12 Monate	DM 300,–
Nachträge zur Fortsetzung, jährlich	DM 204,–

1.3 AIP VFR

Grundwerk mit 2 Ordnern, ohne Nachträge		DM 120,–
Grundwerk und Nachträge für 12 Monate		DM 225,–
(für Bezieher, die auch Band IFR beziehen		DM 180,–)
Nachträge zur Fortsetzung, jährlich		DM 147,–
(für Bezieher, die auch Band IFR beziehen		DM 120,–)
2 Ordner	je	DM 10,–
Register		DM 11,–

1.4 AIP – Hubschrauber

Grundwerk ohne Nachträge	DM 40,–
(für Bezieher, die auch Band VFR beziehen	DM 30,–)
Grundwerk und Nachträge für 12 Monate	DM 55,–
(für Bezieher, die auch Band VFR beziehen	DM 45,–)
Nachträge zur Fortsetzung, jährlich	DM 24,–
(für Bezieher, die auch Band VFR beziehen	DM 21,–)
Ordner	DM 9,–
Register	DM 6,–

2. AIC und VFR-Bulletin

2.1 AIC

(Preise in Anlehnung an Ziffer 3.3 bei Erscheinen)

2.2 VFR-Bulletin, jährlich — DM 48,–
(für Bezieher AIP VFR im Bezugspreis enthalten)

3. Nachrichten für Luftfahrer (NfL)

3.1 NfL Teil I, jährlich — DM 144,–

3.2 NfL Teil II, jährlich — DM 156,–

3.3 Einzelexemplare bis 20 Seiten — DM 3,–
Einzelexemplare je weitere angefangene 10 Seiten — DM 2,–

4. Sonderdrucke

4.1 Texte von Gesetzen und Verordnungen

Luftverkehrsgesetz (LuftVG) – (6. Aufl., März 1981)	DM 6,–
Luftverkehrsordnung (LuftVO) – (9. Aufl., November 1986)	DM 8,–
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung vom 13. März 1979	DM 6,–
Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) sowie 1., 2. und 3. Durchführungsverordnung zur LuftBO (8. Aufl., Dezember 1987)	DM 10,–
Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO) (2. Aufl., Oktober 1978)	DM 5,–

4.2 Verordnung über Luftfahrtpersonal und Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals

Heft 1:	LuftPersV Teil I – Allgemeine Bestimmungen Teil II – Besondere Bestimmungen (Art und Umfang der Ausbildung und Prüfung) (5. Aufl., April 1989)	DM 15,–
Heft 2:	Privatflugzeugführer, Motorseglerführer, Segelflugzeugführer, Fallschirmspringer, Freiballonführer, Starter und Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen (5. Aufl., September 1989)	DM 20,–
Heft 3:	Berufsflugzeugführer 2. Klasse (6. Aufl., Juli 1989)	DM 25,–
Heft 4:	Musterberechtigung für Flugzeugführer – Instrumentenflugberechtigung – Langstreckenflugberechtigung (9. Aufl., Mai 1990)	DM 30,–
Heft 5:	Privathubschrauberführer, Berufshubschrauberführer in durchgehender Ausbildung, Berufshubschrauberführer für Bewerber, die eine Erlaubnis für Privathubschrauberführer besitzen, Musterberechtigung für Hubschrauberführer, Streu- und Sprühberechtigung für Hubschrauberführer (4. Aufl., November 1987)	DM 35,–

Heft 6:	Verkehrsflugzeugführer, die die Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 2. Klasse mit Instrumentenflugberechtigung besitzen, Verkehrsflugzeugführer in durchgehender Ausbildung (6. Aufl., Juli 1990)	DM 54,–
Heft 7:	Kunstflugberechtigung für Flugzeugführer – Motorseglerführer – Segelflugzeugführer, Schleppberechtigung, Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeugführer, Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge (4. Aufl., August 1989)	DM 15,–
Heft 8:	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privatflugzeugführern – Motorseglerführern – Segelflugzeugführern – Privathubschrauberführern – Fallschirmspringern (4. Aufl., Juli 1988)	DM 18,–
Heft 9:	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Berufsflugzeugführern 2. Klasse – Berufshubschrauberführern – Luftfahrzeugführern im Instrumentenflug – Flugingenieuren, Berechtigung zur Einweisung von Luftfahrzeugführern, Berechtigung zur Einweisung von Flugingenieuren (5. Aufl., August 1989)	DM 16,50

4.3 Fragenkatalog der theoretischen Prüfung zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrer

PPL (A) Privatflugzeugführer	DM 70,–
PPL (B) Motorseglerführer	DM 70,–
PPL (C) Segelflugzeugführer	DM 65,–
PPL (E) Privathubschrauberführer	DM 70,–
PPL – F Fallschirmspringer	DM 40,–
Flugfunk	DM 15,–

4.4 Luftfahrtgerät

Lufttüchtigkeitsforderungen	
Heißluftballone – LFHB (Februar 1982)	DM 5,–
Kabinen-Handfeuerlöscher – LFKH (Januar 1981)	DM 5,–
Schleppkupplungen – LFK (August 1976)	DM 10,–
Lufttüchtigkeitsanweisungen, je Blatt	DM 1,–
Geräte-Kennblätter, bis zu 5 Blatt	DM 5,–
jedes weitere	DM 1,–
Zusammenstellung der in der Bundesrepublik als Muster zugelassenen Luftfahrtgeräte (Loseblattsammlung in 4-Ring-Plastikeinband)	DM 80,–
Berichtigung, je Seite	DM 0,50

4.5 Sonstige Titel

Wörterbuch der ICAO-Terminologie (September 1981)	DM 26,–
Flugplätze mit Segelflugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland (12. Aufl., August 1989)	DM 12,–
ICAO-Anhang 14, Teil I, Flugplätze (incl. 39. Nachtrag), deutsche Fassung	
Loseblattsammlung, in 4-Ring-Ordner	DM 105,–
geheftet mit Kartondeckblatt	DM 95,–
Inhalt Loseblatt	DM 92,50
ICAO-Anhang 14, Teil II, Hubschrauberflugplätze, deutsche Fassung	DM 50,–
ICAO-Anhang 13, Teil II, deutsche Fassung	DM 20,–
Rules for All Weather Operations	DM 10,–
Umweltfreundliche Propellerflugzeuge bis 9000 kg Höchstmasse und Motorsegler (Stand 20. Februar 1992)	DM 28,–
SAR-Handbuch	DM 45,–

5. Luftfahrtkarten

5.1 Luftfahrtkarten, die nicht im Luftfahrthandbuch enthalten sind

Luftfahrtkarte ICAO 1:500 000	
Hamburg No. 53/6	DM 15,–
Rostock No. 53/10	DM 15,–
Hannover No. 51/6	DM 15,–
Berlin No. 51/10	DM 15,–
Frankfurt/Main No. 49/6	DM 15,–
Nürnberg No. 49/10	DM 15,–
Stuttgart No. 47/6	DM 15,–
München No. 47/10	DM 15,–
Nahverkehrsbereichskarte Stuttgart (Neuauflage in Vorbereitung)	

5.2 Luftfahrtkarten in den Luftfahrthandbüchern Teile I, II und III

Streckenkarte-ICAO 1:1 000 000	
Unterer Luftraum	DM 8,–
Oberer Luftraum	DM 8,–
MRVA-Karte	DM 8,–
Band VFR Streckenkarte/MRVA-Karte, unterer Luftraum	
Nordblatt	DM 8,–
Südblatt	DM 8,–
Im Rahmen des Abonnements werden den Beziehern die den Bänden zugeordneten Karten ohne Berechnung ausgeliefert.	
IFR-Verfahren je Flughafen	DM 15,–
Flugplatzhinderniskarten, ICAO Typ A, je Blatt	DM 20,–
Bodenprofilkarten, je Blatt	DM 3,–
Flugplatzkarten ICAO, je Blatt	DM 6,50
Karten der Abstellplätze und Rollwege (Ground Movement Chart ICAO), je Blatt	DM 4,–
Sichtanflug- und Landekarten, je Blatt	DM 3,–
Lärmminderungskarte, je Blatt	DM 5,–

6. Formblätter

6.1 Prüfungsnachweis		**Preis je Block**
Antrag zur Abnahme der Prüfung zum Erwerb von Erlaubnissen und Berechtigungen für Luftfahrtpersonal		DM 0,50
1	Erlaubnis für Privatflugzeugführer	DM 6,50
2/1	Grund- und Navigationsflugprüfung	DM 6,50
3/A-1	Erlaubnis für Verkehrsflugzeugführer	DM 10,–
5	Erlaubnis für Privathubschrauberführer	DM 6,50
6	Erlaubnis für Berufshubschrauberführer	DM 6,50
8/1	Erlaubnis für Motorseglerführer	DM 6,50
8/2	Erlaubnis für Motorseglerführer für Inhaber einer Erlaubnis für Flugzeugführer, Hubschrauber- oder Segelflugzeugführer	DM 6,50
9	Erlaubnis für Segelflugzeugführer	DM 6,50
10	Erlaubnis für Fallschirmspringer Klasse A/M	DM 6,–
11	Erlaubnis für Freiballonführer	DM 6,–
16/A-1	Einweisung auf einmotorigem Flugzeugmuster	DM 6,50
16/A-2	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für einmotoriges Flugzeugmuster	DM 6,50

16/A-3	Praktische Einweisung auf mehrmotorigem Flugzeugmuster	DM	17,50
16/A-3	Praktische Einweisung auf mehrmotorigem Flugzeugmuster, englische Fassung	DM	22,–
16/A-4	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für mehrmotoriges Flugzeugmuster	DM	17,50
16/A-4	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für mehrmotoriges Flugzeugmuster, englische Fassung	DM	22,–
16/5	Praktische Einweisung auf einmotorigem Hubschraubermuster	DM	7,50
16/6	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für einmotoriges Hubschraubermuster	DM	7,50
16/7	Praktische Einweisung auf mehrmotorigem Hubschraubermuster	DM	9,–
16/8	Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für mehrmotoriges Hubschraubermuster	DM	8,50
17/1	Prüfung auf dem Verfahren-Übungsgerät zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	DM	7,50
17/2	Flugprüfung zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	DM	8,–
18/1	Langstreckenflugberechtigung	DM	9,–
19/A	Kunstflugberechtigung für Flugzeugführer	DM	5,–
19/B	Kunstflugberechtigung für Motorseglerführer	DM	6,–
19/C	Kunstflugberechtigung für Segelflugzeugführer	DM	6,–
19/E	Schleppen von Segelflugzeugen oder anderen Gegenständen hinter Flugzeugen	DM	6,–
19/F	Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeugführer	DM	6,–
19/G	Berechtigung zur Durchführung kontollierter Sichtflüge	DM	6,–
19/K	Berechtigung zum Abstreuen und Absprühen von Stoffen aus Luftfahrzeugen	DM	6,–
20/A	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Flugzeugführern	DM	6,–
20/B	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Motorseglerführern	DM	7,–
20/C	Lehrberechtigung für Segelflugzeugführer	DM	6,–
20/D	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Privathubschrauberführern	DM	6,–
20/E	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Berufsflugzeugführern 2. Klasse	DM	7,50
20/F	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Berufshubschrauberführern	DM	6,–
20/G	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Luftfahrzeugführern im Instrumentenflug	DM	7,50
20/I	Berechtigung zur Einweisung von Luftfahrzeugführern	DM	6,–
20/N	Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Fallschirmspringern	DM	6,–
24	Starten und Steuern von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen	DM	6,–

6.2 Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen im Bereich der Bundesrepublik Deutschland

Vordruck „Flight Schedule Summer/Winter 19.."	DM	20,–
Annex to the Flight Licence (Flight Schedule)		
Block a 50 Satz – EG (EC-Reg 2408/92)	DM	20,–
250-Satz-Paket im Endlosverfahren – EG	DM	82,–
Block a 50 Satz (Non-EC countries)	DM	25,–
Antrag für die Genehmigung von Charterflügen	DM	8,–
Streckenflugausweise für den grenzüberschreitenden Luftverkehr mit Segelflugzeugen	DM	22,50

6.3 Fliegertauglichkeit **Preis je Doppelbogen**

Fliegerärztlicher Erhebungs- und Untersuchungsbogen	DM	1,–

Preis je Block

Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis, Block à 50 Satz	DM	15,–
Eignungsbeurteilung, Block à 50 Satz	DM	15,–

Preis je Durchschreibesatz

6.4 Flugplanvordrucke	DM	0,60

NfL I - 1/92 wird hiermit aufgehoben.

Offenbach a. M., den 04.01.93
NfL R – 34 31 40

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsführung

K a d e n

NfL I 2 – 5/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang

Offenbach a.M., 7. Januar 1993

I 2 – 5/93

Nachrichtliche Bekanntmachung von Verordnungen

Nachstehend werden die

- Erste Verordnung zur Änderung der Flugsicherungs-An- und Abflug-Gebühren-Verordnung vom 17. Dezember 1992,
- Verordnung über die Betriebsdienste der Flugsicherung (FSBetrV) vom 17. Dezember 1992,
- Verordnung zur Beauftragung des Flugplankoordinators vom 17. Dezember 1992 und
- Siebte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 18. Dezember 1992

hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Die Verordnungen sind am 23. Dezember 1992 bzw. am 29. Dezember 1992 im Bundesgesetzblatt I S. 2067, 2068, 2072 bzw. S. 2391 veröffentlicht worden.

Bonn, den 30.12.92
LR 10/60.01.11-07/69 Va 92

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. G r a u m a n n

I - 2/93

Erste Verordnung zur Änderung der Flugsicherungs-An- und Abflug-Gebühren-Verordnung

Vom 17. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 4 Nr. 6 Buchstabe a des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), der durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe c des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingefügt worden ist, verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1

Änderung der Flugsicherungs-An- und Abflug-Gebühren-Verordnung

Die Flugsicherungs-An- und Abflug-Gebühren-Verordnung vom 28. September 1989 (BGBl. I S. 1809), geändert durch Anlage I Kapitel XI Sachgebiet C Abschnitt II des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 in Verbindung mit Artikel 1 des Gesetzes vom 23. September 1990 (BGBl. 1990 II S. 885, 1106), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 Satz 4 wird nach der Angabe „1. Juli 1991 387,30 DM" die Angabe „sowie ab 1. Januar 1993 499,00 DM" eingefügt.
   b) In Absatz 2 wird nach der Angabe „1. Juli 1991 23,30 DM" die Angabe „sowie ab 1. Januar 1993 34,00 DM" eingefügt.

2. § 5 wird gestrichen.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Bonn, den 17. Dezember 1992

Der Bundesminister für Verkehr

Günther Krause

Verordnung über die Betriebsdienste der Flugsicherung (FSBetrV)

Vom 17. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 4 Nr. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), der durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe c des Gesetzes vom 30. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingefügt worden ist, und des § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. Februar 1992 (BGBl. I S. 372), in Verbindung mit § 63 Nr. 2 des Luftverkehrsgesetzes in der vorgenannten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 30. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), verordnet der Bundesminister für Verkehr:

1. Abschnitt

Allgemeine Regeln

§ 1

Grundlagen

Die Flugsicherungsbetriebsdienste sind nach Maßgabe dieser Verordnung und den von dem Flugsicherungsunternehmen nach § 25 erlassenen Betriebsanweisungen durchzuführen.

§ 2

Betriebszeiten

Die Betriebszeiten für die Flugsicherungsbetriebsdienste sind von dem Flugsicherungsunternehmen festzulegen und in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntzumachen.

§ 3

Zusammenarbeit mit den Haltern von Luftfahrzeugen

Die Flugsicherungsbetriebsdienste haben soweit wie möglich die Halter und Führer von Luftfahrzeugen bei der Erfüllung ihrer Verpflichtung zu einer ordnungsgemäßen Flugbetriebsabwicklung zu unterstützen. Zu diesem Zweck stellen sie den Haltern und Führern von Luftfahrzeugen auf Anforderung die vorhandenen notwendigen Informationen zur Verfügung.

2. Abschnitt

Flugverkehrskontrolle

§ 4

Aufgabe

Flugverkehrskontrolle ist die Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollfeldern von Flugplätzen mit Flugplatzkontrolle zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Die Flugverkehrskontrolle soll insbesondere

1. Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen in der Luft und auf den Rollfeldern der Flugplätze verhindern;
2. Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen und anderen Fahrzeugen sowie sonstigen Hindernissen auf den Rollfeldern der Flugplätze verhindern.

§ 5

Umfang

(1) Flugverkehrskontrolle ist durchzuführen für:

1. Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum;
2. Flugplatzverkehr an Flugplätzen mit Flugplatzkontrolle;
3. Flüge nach Sichtflugregeln, soweit sie gemäß den Bestimmungen der Luftverkehrs-Ordnung innerhalb des kontrollierten Luftraumes der Flugverkehrskontrolle unterliegen.

(2) Die Flugverkehrskontrolle kann auch andere Fälle erfassen, wenn dies zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt erforderlich ist.

§ 6

Arten der Flugverkehrskontrolle

Die Flugverkehrskontrolle ist durchzuführen als

1. Flugplatzkontrolle;
2. Anflugkontrolle;
3. Bezirkskontrolle.

§ 7

Zuständigkeit der Flugverkehrskontrollstellen

(1) Die Flugverkehrskontrollstellen führen ihre Dienste in den ihnen zugewiesenen Zuständigkeits- und Verfahrensbereichen durch. Diese Bereiche sind von dem Flugsicherungsunternehmen festzulegen.

(2) Für die Kontrolle eines Luftfahrzeuges ist zu jedem Zeitpunkt nur eine Flugverkehrskontrollstelle zuständig.

§ 8

Durchführung

(1) Die Durchführung der Flugverkehrskontrolle umfaßt

1. das Feststellen der Verkehrslage auf Grund der eingehenden Informationen, insbesondere der Flugpläne, Radardaten und der Standort- und Höhenmeldungen;
2. das Erlassen von Verfügungen, das Erteilen von Flugverkehrskontrollfreigaben und die Herausgabe von Verkehrsinformationen.

(2) Die Durchführung der Flugverkehrskontrolle hat Vorrang vor der Herausgabe von Verkehrsinformationen.

3. Abschnitt

Verkehrsflußregelung, Steuerung der Luftraumnutzung und Vorrang

§ 9

Verkehrsflußregelung

(1) Die Verkehrsflußregelung soll Überlastsituationen bei der Flugverkehrskontrolle verhindern, den Verkehrsablauf möglichst flüssig und wirtschaftlich gestalten und dazu geeignete Maßnahmen der Planung und Steuerung treffen.

(2) Für die Verkehrsflußregelung gelten die vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Richtlinien. Darüber hinaus sind bei grenzüberschreitenden Flügen die Vorgaben der Organisation EUROCONTROL im Rahmen der zentralen europäischen Verkehrsflußregelung zu beachten.

§ 10

Steuerung der Luftraumnutzung

Besondere Nutzungen des Luftraumes, insbesondere überregionale Luftfahrtveranstaltungen, militärische Großmanöver, Flüge durch Gebiete mit Flugbeschränkungen und sonstige besondere Flugvorhaben, sind in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und Stellen zu koordinieren. Die zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Ordnung erforderlichen Mitteilungen sind rechtzeitig zu veröffentlichen.

§ 11

Vorrang

Bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle ist folgenden Flügen in der angegebenen Reihenfolge Vorrang einzuräumen:

1. Flüge, bei denen der Luftfahrzeugführer eine Notlage erklärt hat oder bei denen eine Notlage offensichtlich ist, einschließlich der von einem widerrechtlichen Eingriff betroffenen oder bedrohten Flüge;
2. Schutzflüge der Luftverteidigung;
3. Flüge im Such- und Rettungseinsatz;
4. Flüge mit kranken und verletzten Personen, die sofortiger ärztlicher Hilfe bedürfen;
5. Regierungsflüge einschließlich Flüge mit Staatsoberhäuptern nach den Bestimmungen des Bundesministers für Verkehr.

4. Abschnitt

Fluginformationsdienst

§ 12

Aufgabe

Der Fluginformationsdienst gibt den Führern von Luftfahrzeugen Informationen und Hinweise, die für die sichere, geordnete und flüssige Durchführung von Flügen erforderlich sind.

§ 13

Umfang

Der Fluginformationsdienst ist von den Flugverkehrskontrollstellen für Flüge, die der Flugverkehrskontrolle unterliegen, sowie für andere Flüge, bei denen Sprechfunkverbindung besteht, durchzuführen. Die Durchführung des Fluginformationsdienstes hat hinter der Durchführung der Flugverkehrskontrolle zurückzustehen.

§ 14

Flugverkehrsberatungsdienst

Ist die Durchführung der Flugverkehrskontrolle auf Grund unzureichender Informationen über den Flugverkehr nach Instrumentenflugregeln in einem Luftraum nicht möglich, kann dort im Rahmen eines erweiterten Fluginformationsdienstes ein Flugverkehrsberatungsdienst durchgeführt werden. Mit Hilfe des Flugverkehrsberatungsdienstes werden der Flugsicherung bekannte Luftfahrzeuge, die Flüge nach Instrumentenflugregeln im unkontrollierten Luftraum durchführen, untereinander gestaffelt.

5. Abschnitt

Flugalarmdienst

§ 15

Aufgabe

Der Flugalarmdienst benachrichtigt die für die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zuständigen Stellen über den notwendigen Einsatz des Such- und Rettungsdienstes und unterstützt diese Stellen.

§ 16

Alarmstufen

(1) Zur Durchführung des Flugalarmdienstes sind Alarmstufen eingerichtet. Sie werden unterteilt in die Ungewißheitsstufe, die Bereitschaftsstufe und die Notstufe. Im Festen Flugfernmeldedienst (§ 22) sind für die Alarmstufen folgende Bezeichnungen zu verwenden:

a) für die Ungewißheitsstufe: INCERFA,

b) für die Bereitschaftsstufe: ALERFA,

c) für die Notstufe: DETRESFA.

(2) Die Ungewißheitsstufe ist zu erklären, wenn

1. innerhalb von 30 Minuten nach einer fälligen Meldung keine Nachricht über das Luftfahrzeug eingegangen ist oder

2. ein Luftfahrzeug innerhalb von 30 Minuten
   a) nach der vorgesehenen Ankunftszeit, die der Flugverkehrskontrollstelle übermittelt wurde, oder
   b) nach der von der Flugverkehrskontrollstelle errechneten späteren Ankunftszeit

   noch nicht angekommen ist.

(3) Die Bereitschaftsstufe ist zu erklären, wenn

1. die in der Ungewißheitsstufe eingeleiteten Nachforschungen ergebnislos verlaufen sind oder
2. ein Luftfahrzeug eine Flugverkehrskontrollfreigabe für die Landung erhalten hat und nicht innerhalb von 5 Minuten nach der voraussichtlichen Landezeit gelandet ist und keine Sprechfunkverbindung mehr besteht oder eine Meldung über die Beeinträchtigung der Betriebssicherheit des Luftfahrzeuges eingegangen ist, ohne daß eine Notlandung erforderlich wird, oder
3. ein Luftfahrzeug von einem widerrechtlichen Eingriff betroffen oder bedroht ist.

(4) Die Notstufe ist zu erklären, wenn

1. die in der Bereitschaftsstufe angestellten Versuche, die Sprechfunkverbindung wieder herzustellen, ergebnislos verlaufen sind und weitere Nachforschungen auf die Wahrscheinlichkeit hinweisen, daß das Luftfahrzeug sich in einer Notlage befindet, oder
2. der mitgeführte Treibstoffvorrat als verbraucht oder für die sichere Beendigung des Fluges als unzureichend angesehen werden muß oder
3. eine Meldung vorliegt, nach der die Betriebssicherheit eines Luftfahrzeuges derart beeinträchtigt ist, daß eine Notlandung wahrscheinlich ist, oder
4. eine Meldung vorliegt oder die Wahrscheinlichkeit besteht, daß das Luftfahrzeug eine Notlandung durchführt oder durchgeführt hat.

(5) Die Maßnahmen nach den Absätzen 1 bis 4 sind zu beenden, wenn bekannt wird, daß das Luftfahrzeug weder von schwerer unmittelbarer Gefahr bedroht ist noch sofortiger Hilfeleistung bedarf.

6. Abschnitt

Flugberatungsdienst

§ 17

Aufgabe

Der Flugberatungsdienst umfaßt

1. die Sammlung, Auswertung und Bekanntmachung der Nachrichten, die für eine sichere, geordnete und flüssige Durchführung von Flügen notwendig ist;
2. die Entgegennahme, Prüfung und Weiterleitung von Flugplänen;
3. die Beratung der Luftfahrzeugführer bei der Flugvorbereitung;
4. die Herstellung und Veröffentlichung von Luftfahrtkarten.

§ 18

Flugberatungsstellen

Die Flugberatungsstellen werden in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgegeben.

§ 19

Nachrichten für Luftfahrer

(1) Das Flugsicherungsunternehmen veröffentlicht Nachrichten für die Luftfahrt

a) in den „Nachrichten für Luftfahrer (NfL)" in deutscher Sprache,
b) im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication – AIP) in deutscher und in englischer Sprache,
c) als „NOTAM" in englischer Sprache; soweit eine Verbreitung nur innerhalb der Bundesrepublik Deutschland vorgesehen ist, können „NOTAM" auch in deutscher Sprache veröffentlicht werden,
d) als „Aeronautical Information Circular (AIC)" in deutscher und englischer Sprache.

Die Nachrichten werden den Beziehern auf dem Postweg zugesandt mit Ausnahme der „NOTAM", deren Verbreitung fernschriftlich erfolgt.

(2) In den NfL sind bekanntzumachen:

a) Anordnungen für die Luftfahrt,
b) Informationen und Hinweise für die Luftfahrt, die keiner internationalen Verbreitung bedürfen.

(3) Im Luftfahrthandbuch sind alle Anordnungen, Informationen und Hinweise für die Luftfahrt zu veröffentlichen, die für einen unbefristeten Zeitraum gültig sind. Sie sind durch „Amendments (AMD)" auf dem neuesten Stand zu halten. Anordnungen, Informationen und Hinweise von befristeter Dauer werden dem Luftfahrthandbuch jeweils in Form von „Supplements (SUP)" beigefügt.

(4) Als „NOTAM" sind Anordnungen und Informationen für die Luftfahrt über das Feste Flugfernmeldenetz (§ 23) zu verbreiten, wenn eine rechtzeitige Bekanntgabe auf dem Postweg nicht mehr möglich ist und sie auf dem fernschriftlichen Wege sichergestellt werden kann. Wenn diese Nachrichten für einen längeren Zeitraum gültig sind, sind sie nach Maßgabe der Absätze 2 und 3 zusätzlich in den NfL und/oder im Luftfahrthandbuch bekanntzumachen.

(5) Als „AIC" sind Anordnungen sowie Informationen und Hinweise für die Luftfahrt bekanntzumachen, die nicht im Luftfahrthandbuch aufzunehmen oder als „NOTAM" zu veröffentlichen sind, deren Verbreitung jedoch auf Grund der internationalen Verflechtung auf dem Gebiete der Luftfahrt im rechtlichen, betrieblichen und technischen Bereich oder im Interesse der Flugsicherheit zweckdienlich erscheint.

§ 20

Internationale Verbreitung

Nachrichten für die Luftfahrt mit Ausnahme der NfL nach § 19 Abs. 1 Buchstabe a sind nach Maßgabe von Richtlinien des Bundesministers für Verkehr zu veröffentlichen und zur Gewährleistung einer sicheren, geordneten und flüssigen Durchführung des Flugbetriebs international zu verbreiten.

7. Abschnitt

Flugfernmeldedienst

§ 21

Aufgabe

Der Flugfernmeldedienst hat die für eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen Flugsicherungsinformationen zu übermitteln.

§ 22

Arten der Übermittlung, Flugfernmeldestellen

(1) Die Übermittlung der Flugsicherungsinformationen ist als Fester Flugfernmeldedienst, Beweglicher Flugfernmeldedienst und Flugrundfunkdienst durchzuführen.

(2) Fester Flugfernmeldedienst ist die Nachrichtenübermittlung im Festen Flugfernmeldenetz. Beweglicher Flugfernmeldedienst ist die Nachrichtenübermittlung zwischen Boden- und Luftfunkstellen und zwischen Luftfunkstellen. Flugrundfunkdienst ist das Ausstrahlen von Informationen für die Luftfahrt.

(3) Zur Durchführung des Festen Flugfernmeldedienstes sind, soweit erforderlich, von dem Flugsicherungsunternehmen Flugfernmeldestellen einzurichten.

§ 23

Durchführung

(1) Zur Durchführung des Festen Flugfernmeldedienstes sind von dem Flugsicherungsunternehmen die erforderlichen Fernmeldeeinrichtungen zu schaffen und zu betreiben.

(2) Die Frequenzen für den beweglichen Flugfernmeldedienst und für den Flugrundfunkdienst werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt.

8. Abschnitt

Dokumentation von Betriebsdaten

§ 24

Aufzeichnung des Flugfernmeldeverkehrs und der Radardaten

(1) Der Flugfernmeldeverkehr ist aufzuzeichnen. Dasselbe gilt für die in der Flugverkehrskontrolle verwendeten Radardaten.

(2) Schriftliche Aufzeichnungen des Flugfernmeldeverkehrs sind mindestens neunzig Tage, elektromagnetische Aufzeichnungen mindestens dreißig Tage und Aufzeichnungen von Radardaten mindestens vierzehn Tage, beginnend mit dem Tage der Aufzeichnung, aufzubewahren. Aufzeichnungen, deren Inhalt Gegenstand einer behördlichen oder gerichtlichen Untersuchung ist, sind bis zum Abschluß der Untersuchung aufzubewahren.

9. Abschnitt

Schlußvorschriften

§ 25

Betriebsanweisungen

Die zur Durchführung der §§ 1 bis 24 dieser Verordnung notwendigen Einzelheiten sind von dem Flugsicherungsunternehmen in Betriebsanweisungen zu regeln.

§ 26

Ordnungswidrigkeiten

Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Luftfahrt-Bundesamt für die Flugsicherungsaufgaben nach § 27c des Luftverkehrsgesetzes.

§ 27

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Bonn, den 17. Dezember 1992

Der Bundesminister für Verkehr

Günther Krause

I - 4/93

Verordnung zur Beauftragung des Flugplankoordinators

Vom 17. Dezember 1992

Auf Grund des § 31a des Luftverkehrsgesetzes, der durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingefügt worden ist, verordnet der Bundesminister für Verkehr:

§ 1

(1) Als Flugplankoordinator wird Herr Claus Ulrich, geboren am 10. September 1945, mit der Wahrnehmung der in § 27a des Luftverkehrsgesetzes genannten Aufgaben beauftragt.

(2) Der Flugplankoordinator kann Hilfspersonen einsetzen, die unter seiner Leitung Aufgaben der Flugplankoordinierung wahrnehmen.

(3) Der Dienstsitz des Flugplankoordinators ist der Flughafen Frankfurt/Main.

(4) § 20 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes findet keine Anwendung.

§ 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Bonn, den 17. Dezember 1992

Der Bundesminister für Verkehr

Günther Krause

Siebte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Vom 18. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. Juli 1986 (BGBl. I S. 1097), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 3 Satz 2 wird das Wort „Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort „Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.

2. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „400 m (1330 Fuß)" durch die Angabe „450 m (1500 Fuß)" ersetzt.

   b) In Absatz 3 Satz 1 wird das Wort „Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort „Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.

3. § 9 a Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

   „(2) Der Bundesminister für Verkehr legt die nach Absatz 1 anzuwendenden Maßeinheiten fest. Er gibt sie in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt."

4. § 10 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 3 werden die Wörter „der Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter „dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

   b) Absatz 4 Satz 2 wird gestrichen.

5. In § 11 Abs. 2 Satz 2 werden die Wörter „die Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter „das Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

6. § 11 c wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 3 wird aufgehoben.

   b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3.

7. § 13 Abs. 6 wird wie folgt gefaßt:

   „(6) Ein Luftfahrzeug darf erst dann starten, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes nicht erkennbar ist."

8. In § 14 werden die Wörter „der Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter „dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

9. § 15 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

   „Außenlandungen von Motorseglern und Segelflugzeugen, die sich auf einem Überlandflug befinden, bedürfen keiner Erlaubnis."

10. § 16 wird wie folgt geändert:

    a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

       „(1) Der Aufstieg eines bemannten Freiballons außerhalb eines für den Ballonaufstieg genehmigten Flugplatzes bedarf der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes."

    b) Absatz 6 Satz 4 wird wie folgt gefaßt:

       „Keiner Erlaubnis bedürfen

       1. der Aufstieg von Raketen des Seenot- und Bergrettungsdienstes;

       2. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, deren brennbare Masse (Anfeuerung und Effektsatz) nicht mehr als 20 g beträgt, sofern die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs erkennbar nicht gefährdet werden, mit Ausnahme des Aufstiegs von Feuerwerkskörpern in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen während deren Betriebszeit;

       3. der Aufstieg von Flugmodellen und Flugkörpern mit Raketenantrieb, deren Treibsatz nicht mehr als 20 g beträgt."

11. § 16a wird wie folgt gefaßt:

    „§ 16a

    Besondere Benutzung des kontrollierten Luftraums

    „Bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraums ist von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen für

    1. Fallschirmsprünge und den Abwurf von Gegenständen an Fallschirmen;

    2. Aufstiege von Flugmodellen und anderen fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb;

    3. Aufstiege von unbemannten Freiballonen mit einem Gesamtgewicht von Ballonhülle und Ballast von mehr als 0,5 kg sowie Aufstiege von gebündelten unbemannten Freiballonen und Massenaufstiege von unbemannten Freiballonen."

12. § 21a Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

    „(1) Für die Durchführung des Flugplatzverkehrs können besondere Regelungen durch das Flugsicherungsunternehmen getroffen werden, wenn Flugplätze mit Flugverkehrskontrollstelle betroffen sind. In allen anderen Fällen werden die Regelungen von der für die

Genehmigung des Flugplatzes zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme des Flugsicherungsunternehmens getroffen. Die Regelungen werden in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

13. In § 23 Abs. 4 wird das Wort „Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort „Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.

14. § 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Der Luftfahrzeugführer hat der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einen Flugplan zu übermitteln für

1. Flüge, die nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden;
2. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum;
3. Kunstflüge im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle;
4. Wolkenflüge mit Segelflugzeugen;
5. Flüge in Gebieten mit Flugbeschränkungen, soweit dies ausdrücklich bei der Festlegung der Gebiete angeordnet ist;
6. Flüge aus der Bundesrepublik oder in die Bundesrepublik.

Der Bundesminister für Verkehr kann Ausnahmen zulassen, soweit die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, dadurch nicht beeinträchtigt wird."

b) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Einzelheiten über Arten, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung, Änderung und zulässige Abweichungen von Flugplänen werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

15. § 26 wird wie folgt gefaßt:

„§ 26

Flugverkehrskontrollfreigabe

(1) Der Luftfahrzeugführer hat bei Flügen, für die in den Fällen des § 25 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 ein Flugplan zu übermitteln ist, sowie in den in dieser Verordnung vorgeschriebenen Fällen eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen. Flüge nach § 25 Abs. 1 Nr. 6 bedürfen keiner Flugverkehrskontrollfreigabe. Das Flugsicherungsunternehmen kann die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben in bestimmten Fällen an besondere Voraussetzungen knüpfen; es macht diese Voraussetzungen in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(2) Mit der Flugverkehrskontrollfreigabe erhält der Luftfahrzeugführer die Erlaubnis, seinen Flug unter bestimmten Bedingungen durchzuführen. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann bei der Bewegungslenkung der ihrer Kontrolle unterliegenden Flüge den Flugverlauf, insbesondere den Flugweg und die Flughöhe, durch entsprechende Freigaben im einzelnen festlegen.

(3) Beantragt der Luftfahrzeugführer aus zwingenden Gründen eine bevorzugte Flugverkehrskontrollfreigabe, hat er diese Gründe in seinem Antrag anzugeben.

(4) Von der zuletzt erteilten und bestätigten Flugverkehrskontrollfreigabe darf der Luftfahrzeugführer nicht abweichen, bevor ihm nicht eine neue Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt worden ist. Dies gilt nicht in Notlagen, die eine sofortige eigene Entscheidung erfordern. In diesen Fällen hat der Luftfahrzeugführer unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen und eine neue Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen."

16. § 26a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Die Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter „Das Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Die Funkfrequenzen der Flugverkehrskontrollstellen und die Funkfrequenzen der Bodenfunkstellen für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst, die nicht von dem Flugsicherungsunternehmen betrieben werden, sowie die Sprechfunkverfahren und die Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt. Er gibt dies in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt."

17. § 26b wird wie folgt gefaßt:

„§ 26b

Standortmeldungen

(1) Der Luftfahrzeugführer hat in den Fällen des § 26a Abs. 2 beim Überfliegen der nach § 27a Abs. 2 festgelegten Meldepunkte unverzüglich eine Standortmeldung an die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu übermitteln. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann im Einzelfall Standortmeldungen an weiteren Punkten verlangen oder auf die Übermittlung von Standortmeldungen verzichten.

(2) Die Einzelheiten über Inhalt und Form der Standortmeldungen werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

18. § 26c wird aufgehoben.

19. § 26d wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird nach dem Wort „übermitteln" der Beistrich durch einen Punkt ersetzt und die Wörter „wenn sie von der im Flugplan angegebenen Zeit abweicht" gestrichen.

b) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „Der Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter „Das Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

c) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Einzelheiten über Inhalt, Form, zulässige zeitliche Abweichungen und Übermittlungsart der

Startmeldungen werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

20. § 27 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „Der Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter „Das Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Einzelheiten über Inhalt, Form und Übermittlungsart der Landemeldungen werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

21. § 27 a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 26 Abs. 2 Satz 2 erteilt, hat der Luftfahrzeugführer bei Flügen innerhalb von Kontrollzonen, bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen."

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Verfahren nach Absatz 1 einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

c) Absatz 3 wird aufgehoben.

22. § 28 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 Satz 1 und 2 wird das Wort „Flugverkehrsfreigabe" jeweils durch das Wort „Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.

b) In Absatz 4 Satz 2 werden die Wörter „der Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter „dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

23. § 31 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Flughafens" durch die Wörter „zivilen Flugplatzes" ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Die Höhen nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

24. § 37 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 Satz 2 werden die Wörter „Die Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter „Das Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

b) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

„(5) Die Höhen nach den Absätzen 1 bis 3 werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

25. § 45 wird gestrichen.

Artikel 2

Weitere Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung, zuletzt geändert durch Artikel 1, wird ferner wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„Nach Sichtflugregeln darf geflogen werden, wenn die in Anlage 5 für den Einzelfall festgelegten Werte für Sicht, Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken sowie Höhe der Hauptwolkenuntergrenze erreicht oder überschritten werden."

b) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefaßt:

„(3) Nach Instrumentenflugregeln muß geflogen werden, wenn die in Anlage 5 für den Einzelfall festgelegten Werte für Sicht, Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken sowie Höhe der Hauptwolkenuntergrenze nicht erreicht wird. Bei diesen Flugverhältnissen darf der Luftfahrzeugführer nach Sichtflugregeln nur fliegen, wenn ihm eine Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 28 Abs. 4 erteilt worden ist.

(4) Für Flüge in den entsprechenden Lufträumen werden die in Anlage 5 beschriebenen Höchstgeschwindigkeiten festgelegt. Der Bundesminister für Verkehr kann Ausnahmen zulassen."

2. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Innerhalb der Fluginformationsgebiete legt der Bundesminister für Verkehr die kontrollierten und die unkontrollierten Lufträume je nach dem Umfang der dort vorgehaltenen Flugsicherungsbetriebsdienste auf der Grundlage der in Anlage 4 beschriebenen Klassifizierung fest."

b) Absatz 4 wird aufgehoben.

3. § 26a Abs. 2 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Der Luftfahrzeugführer hat in den in Anlage 5 beschriebenen Fällen eine dauernde Hörbereitschaft auf der nach Absatz 3 festgelegten Funkfrequenz der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten und im Bedarfsfall einen Funkverkehr mit ihr herzustellen. Das Flugsicherungsunternehmen kann Ausnahmen zulassen."

4. Die §§ 28 und 29 werden durch folgenden § 28 ersetzt:

„§ 28

Flüge nach Sichtflugregeln
in den Lufträumen mit der Klassifizierung B bis G

(1) Flüge nach Sichtflugregeln in den Lufträumen der Klassen B bis G sind so durchzuführen, daß die in Anlage 5 enthaltenen jeweiligen Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken nicht unterschritten

werden. Flugsicht ist die Sicht in Flugrichtung aus dem Führerraum eines im Flug befindlichen Luftfahrzeuges.

(2) In Kontrollzonen dürfen Flüge nach Sichtflugregeln nur durchgeführt werden, wenn die in Anlage 5 für Kontrollzonen zusätzlich aufgeführten Mindestwetterbedingungen für Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze gegeben sind. Bodensicht ist die Sicht auf einem Flugplatz, wie sie von einer amtlich dazu beauftragten Person festgestellt wird. Hauptwolkenuntergrenze ist die Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund oder Wasser, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 6000 m (20000 Fuß) liegt.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann andere Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken sowie für Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze festlegen, soweit die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, dadurch nicht beeinträchtigt werden.

(4) Wenn die nach den Absätzen 1 bis 3 vorgeschriebenen Mindestwerte innerhalb einer Kontrollzone nicht gegeben sind, dürfen nach Sichtflugregeln betriebene Luftfahrzeuge nur dann auf einem in der Kontrollzone gelegenen Flugplatz starten, landen oder in die Kontrollzone einfliegen, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle hierzu eine Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln erteilt hat. Die Voraussetzungen für die Erteilung der Flugverkehrskontrollfreigabe werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

5. § 30 wird aufgehoben.

6. § 31 Abs. 4 wird wie folgt gefaßt:

   „(4) In den Lufträumen der Klassen B und C sind bei Flügen nach Sichtflugregeln die von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zugewiesenen Flughöhen einzuhalten."

7. § 32 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

   „1. die Flughöhe mindestens 300 m (1000 Fuß) über Grund oder Wasser beträgt und die Flugsicht sowie der Abstand von den Wolken (§ 28 Abs. 1) nach den Werten für den Luftraum der Klasse E (Anlage 5) eingehalten werden;".

8. Nach Anlage 3 (zu §§ 31 und 37 LuftVO) werden die Anlagen 4 (zu § 10 LuftVO) und 5 (zu §§ 4, 26, 26a und 28 LuftVO) entsprechend dem Anhang dieser Verordnung angefügt.

Artikel 3

Inkrafttreten

(1) Artikel 1 dieser Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

(2) Artikel 2 einschließlich des Anhangs dieser Verordnung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 18. Dezember 1992

Der Bundesminister für Verkehr

Günther Krause

Anhang

Anlage 4
(zu § 10 Abs. 2 LuftVO)

Luftraumklassifizierung und Flugverkehrsdienste

Klassen		zugelassene Art von Flügen*)	Umfang der Dienste	Staffelung durch die Flugsicherung**)
A	Kontrollierter Luftraum	nur nach IFR	Flugverkehrskontrolle	alle Luftfahrzeuge
B		nach IFR und VFR	Flugverkehrskontrolle	alle Luftfahrzeuge
C		nach IFR nach VFR	Flugverkehrskontrolle 1. FVK zur Staffelung von IFR 2. VFR/VFR zur Verkehrsinformation (Ausweichempfehlungen auf Anfrage)	IFR von IFR und IFR von VFR VFR von IFR
Kontrollzone Klasse C		gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse „C"		
D		nach IFR	FVK einschl. Verkehrsinformationen über VFR-Flüge (Ausweichempfehlungen auf Anfrage)	IFR von IFR
		nach VFR	Verkehrsinformationen zwischen VFR- und IFR-Flügen (Ausweichempfehlungen auf Anfrage)	entfällt
Kontrollzone Klasse D		gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse „D"		
E		nach IFR	FVK einschl. Verkehrsinformationen über VFR-Flüge soweit möglich	IFR von IFR
		nach VFR	Verkehrsinformationen soweit möglich	entfällt
F	Unkontr. Luftraum	nach IFR	Flugverkehrsberatungsdienst soweit möglich	IFR von IFR soweit bekannt
		nach VFR	Fluginformationsdienst	entfällt
G		VFR	Fluginformationsdienst	entfällt

*) IFR = Flüge nach Instrumentenflugregeln,
VFR = Flüge nach Sichtflugregeln.
**) FVK = Flugverkehrskontrolle.

Anlage 5

(zu § 4 Abs. 2 bis 4, § 26 Abs. 1, § 26a Abs. 2 und § 28 Abs. 1 und 2 LuftVO)

Klassen	Art der Flüge*)	Höchstgeschwindigkeit**)***)	Sprechfunkverkehr	Flugverkehrs-kontrollfreigabe	Mindestwetterbedingungen für Flüge nach Sichtflugregeln**)
A	IFR	nicht vorgeschrieben	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	entfällt
B	IFR und VFR	nicht vorgeschrieben	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	in und oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km und jeweils frei von Wolken
C	IFR und VFR	für VFR 250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	in und oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km und jeweiliger Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
Kontrollzone Klasse C	Gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse C				zusätzlich: Bodensicht 5 km, Hauptwolkenuntergrenze 450 m (1500 Fuß) über Grund oder Wasser
D	IFR und VFR	250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	in und oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km und jeweiliger Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
Kontrollzone Klasse D	Gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse D				zusätzlich: Bodensicht 5 km, Hauptwolkenuntergrenze 450 m (1500 Fuß) über Grund oder Wasser
E	IFR VFR	 250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft entfällt	erforderlich nicht erforderlich	Flugsicht 8 km, Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
F	IFR VFR	 250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft soweit möglich entfällt	erforderlich nicht erforderlich	in und oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km und jeweiliger Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
G	VFR	250 Knoten IAS unterhalb FL 100	entfällt	nicht erforderlich	dauernde Erdsicht, Flugsicht 1,5 km, Wolken dürfen nicht berührt werden; Ausnahmen: Flüge von Drehflüglern, Luftschiff- und Ballonfahrten: dauernde Erdsicht und Flugsicht von 800 m, Wolken dürfen nicht berührt werden und ein rechtzeitiges Erkennen von Hindernissen muß möglich sein

*) IFR = Flüge nach Instrumentenregeln,
VFR = Flüge nach Sichtflugregeln.
**) FL = Flugfläche.
***) IAS = Angezeigte Fluggeschwindigkeit.

NfL I 6 – 16/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 7. Januar 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 6/93	4. VO zur Änderung der 107. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)	20
I - 7/93	4. VO zur Änderung der 108. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)	21
I - 8/93	5. VO zur Änderung der 109. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)	23
I - 9/93	120. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg)	25
I - 10/93	Bekanntmachung der Landeplätze mit zeitlicher Einschränkung des Flugbetriebs zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm	25
I - 11/93	Bekanntmachung zur Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland	26
I - 12/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee	26
I - 13/93	Gebührenordnung des Deutschen Wetterdienstes	27
I - 14/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Hartenholm	30
I - 15/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Strausberg	31
I - 16/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Rerik-Zweedorf	32

Inhaltsangabe der NfL II 1-4/93 vom 7. Januar 1993

II - 1/93	Nachrichtliche Bekanntmachung der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV)
II - 2/93	Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr über die Allgemeine Anerkennung ausländischer Luftfahrerscheine nach § 28 a Abs. 2 und § 28 Abs. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)
II - 3/93	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät
II - 4/93	Diebstahl von Funk- und Navigationsgeräten

Inhaltsangabe der NfL II 5/93 vom 7. Januar 1993

II - 5/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-30. November 1992)

Vierte Verordnung zur Änderung der Einhundertsiebenten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 14. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Einhundertsiebente Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel) vom 30. Oktober 1991 (BAnz. S. 7681, NfL I - 237/91), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 4. Juni 1992 (BAnz. S. 5057, NfL I - 195/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 werden die Meldepunkte LASTO und POVEL wie folgt gefaßt:

a) Meldepunkt	LASTO 51° 18' 10" N 10° 56' 45" O	R 052 – 67 DME FUL R 232 – 115 DME TOF R 052 FUL / R 262 LEG
b) Meldepunkt	POVEL 52° 07' 45" N 10° 49' 44" O	R 282 – 37 DME MAG

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 wird die Einflugstrecke MANSBACH ONE LIMA ARRIVAL (MBA1L) jeweils durch folgende neue Einflugstrecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LASTO ONE LIMA ARRIVAL (LASTO1L)				
▲ LASTO	052	16	FL 80	
▲ GOTEM		21		
△ KONEN		44		
34 DME TOF		5	6000	
29 DME TOF		10	4000	
▲ BELOX				

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Abflugstrecke TIMEN ONE HOTEL DEPARTURE (TIMEN1H) durch folgende neue Abflugstrecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
MELAN ONE HOTEL DEPARTURE (MELAN1H) Geradeaus bis 6 DME TGL; Linkskurve bis DLS (▲); auf Steuerkurs 280° R 300 TGL erfliegen; auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.	5000	Von 20 DME TGL bis GOLEV: 5000 Von GOLEV bis MELAN: FL 80	1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAVO.

4. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke TIMEN ONE JULIETT DEPARTURE (TIMEN1J) durch folgende neue Abflugstrecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
MELAN ONE JULIETT DEPARTURE (MELAN1J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve, auf Steuerkurs 330° bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲).	5000	Von 20 DME TGL bis GOLEV: 5000 Von GOLEV bis MELAN: FL 80	1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAVO.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. März 1993 in Kraft mit Ausnahme der Nummer 1 b), die am 4. Februar 1993 in Kraft tritt.

Offenbach a.M., den 14.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 7/93

Vierte Verordnung zur Änderung der Einhundertachten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 14. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Einhundertachte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof) vom 30. Oktober 1991 (BAnz. S. 7684, NfL I - 238/91), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 4. Juni 1992 (BAnz. S. 5058, NfL I - 196/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 werden die Meldepunkte LASTO und POVEL wie folgt gefaßt:

a) Meldepunkt	LASTO 51° 18' 10" N 10° 56' 45" O	R 052 – 67 DME FUL R 232 – 115 DME TOF R 052 FUL / R 262 LEG
b) Meldepunkt	POVEL 52° 07' 45" N 10° 49' 44" O	R 282 – 37 DME MAG

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 wird die Einflugstrecke MANSBACH ONE LIMA ARRIVAL (MBA1L) jeweils durch folgende neue Einflugstrecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LASTO ONE LIMA ARRIVAL (LASTO1L) ▲ LASTO				
▲ GOTEM	052	16	FL 80	
△ KONEN		21		
34 DME TOF		44		
29 DME TOF		5	6000	
▲ BELOX		10	4000	

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Abflugstrecke TIMEN ONE ROMEO DEPARTURE (TIMEN1R) durch folgende neue Abflugstrecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
MELAN ONE ROMEO DEPARTURE (MELAN1R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 090 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.	5000	Von 20 DME TGL bis GOLEV: 5000 Von GOLEV bis MELAN: FL 80	1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAVO.

4. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke TIMEN ONE SIERRA DEPARTURE (TIMEN1S) durch folgende neue Abflugstrecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
MELAN ONE SIERRA DEPARTURE (MELAN1S) Geradeaus bis 8 DME TOF; Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.	5000	Von 20 DME TGL bis GOLEV: 5000 von GOLEV bis MELAN: FL 80	1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAVO.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. März 1993 in Kraft mit Ausnahme der Nummer 1 b), die am 4. Februar 1993 in Kraft tritt.

Offenbach a.M., den 14.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 8/93

Fünfte Verordnung zur Änderung der Einhundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 14. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Einhundertneunte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld) vom 6. November 1991 (BAnz. S. 7686, NfL I - 239/91), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 6. August 1992 (BAnz. S. 7054, NfL I - 253/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 werden die Meldepunkte LASTO und POVEL wie folgt gefaßt:

a) Meldepunkt	LASTO 51° 18' 10" N 10° 56' 45" O	R 052 – 67 DME FUL R 232 – 115 DME TOF R 052 FUL / R 262 LEG
b) Meldepunkt	POVEL 52° 07' 45" N 10° 49' 44" O	R 282 – 37 DME MAG

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 wird die Einflugstrecke MANSBACH ONE LIMA ARRIVAL (MBA1L) jeweils durch folgende neue Einflugstrecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LASTO ONE LIMA ARRIVAL (LASTO1L)				
▲ LASTO	052	16	FL 80	
▲ GOTEM		21		
△ KONEN		44		
34 DME TOF		5	6000	
29 DME TOF		10	4000	
▲ BELOX				

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird die Abflugstrecke TIMEN ONE YANKEE DEPARTURE (TIMEN1Y) durch folgende neue Abflugstrecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
MELAN ONE YANKEE DEPARTURE (MELAN1Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 3 DME FWE; Linkskurve, auf R 345 FWE bis 7 DME FWE; Linkskurve, auf R 091 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME in Richtung FWE in 3000 oder darüber überfliegen.	5000	Von TGL bis GOLEV: 5000 Von GOLEV bis MELAN: FL 80	1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME nordwestlich TGL verlassen; 30 DME nordwestlich TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAVO.

4. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke TIMEN ONE X-RAY DEPARTURE (TIMEN1X) durch folgende neue Abflugstrecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
MELAN ONE X-RAY DEPARTURE (MELAN1X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 131 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲).	5000	Von HVL bis GOLEV: 5000 von GOLEV bis MELAN: FL 80	1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAVO.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. März 1993 in Kraft mit Ausnahme der Nummer 1 b), die am 4. Februar 1993 in Kraft tritt.

Offenbach a.M., den 14.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 9/93

Einhundertzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg)

Vom 18. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1 und § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

§ 1

Während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Neubrandenburg sind bei Flügen nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg die in den §§ 2 bis 4 festgelegten Flugverfahren zu befolgen.

§ 2

Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. ECHO (▲): Nordostspitze des Neetzkaer Sees

2. NOVEMBER (▲): Standort unmittelbar südlich der Ortschaft Kessin

Anmerkung: Die aufgeführten Pflichtmeldepunkte werden im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Flugplatz Neubrandenburg sind bis zu einer Flughöhe von maximal 1000 Fuß über NN wie folgt durchzuführen:

1. Von ECHO (▲) auf Kurs über Grund 305° (mw).

2. Von NOVEMBER (▲) auf Kurs über Grund 180° (mw).

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Neubrandenburg ist spätestens 5 Minuten vor den in § 2 genannten Pflichtmeldepunkten aufzunehmen.

(3) Bei Anflügen nach Abs. 1 Nr. 2 ist die Platzrunde nördlich der Landebahnen 09 und 27 zu benutzen.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Flugplatz Neubrandenburg sind bis zu einer Flughöhe von maximal 1000 Fuß über NN wie folgt durchzuführen:

1. Von der Startbahn 09

1.1 Rechtskurve, auf Kurs über Grund 125° (mw) bis ECHO (▲).

1.2 Linkskurve, auf Kurs über Grund 360° (mw) bis NOVEMBER (▲).

2. Von der Startbahn 27

2.1 Linkskurve, auf Kurs über Grund 125° (mw) bis ECHO (▲).

2.2 Rechtskurve, auf Kurs über Grund 360° (mw) bis NOVEMBER (▲).

Anmerkung: Die in §§ 3 und 4 aufgeführten Flugverfahren werden im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 5

Diese Verordnung tritt am 7. Januar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 18.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung

K a d e n

I - 10/93

Bekanntmachung der Landeplätze mit zeitlicher Einschränkung des Flugbetriebs zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm

Aufgrund des § 3 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976 (NfL I - 371/76) gebe ich die Landeplätze, die infolge der Anzahl der Flugbewegungen im Jahr 1991 oder einer Entscheidung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde Einschränkungen des Flugbetriebs unterliegen, wie folgt **als Ergänzung zur erfolgten Veröffentlichung (NfL I - 297/92)** bekannt:

Hessen

Gelnhausen

Nordrhein-Westfalen

Essen-Mülheim

Die Bekanntmachung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Bonn, den 07.12.92
LR 11/60.88

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

S c h w a r z

I - 11/93

Bekanntmachung zur Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland

Vom 15. Mai 1992

Die dem

- Deutschen Aero Club e.V., dem
- Deutschen Hängegleiterverband e.V. und dem
- Deutschen Ultraleichtflugverband e.V.

erteilten, bis zum 31. Dezember 1992 befristeten Anerkennungen und Beauftragungen nach Abschnitt I Nr. 2 meiner o.a. Allgemeinverfügung habe ich im bisherigen Umfang unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs bis zum Inkrafttreten der geplanten "Luftsportverordnung" und Beauftragungsverordnung verlängert.

Bonn, den 11.12.92
LR 11/LR 15/60.89.07-12/59 Va 92

Der Bundesminister
für Verkehr
Im Auftrag

J ü r g e n s m a n n

I - 12/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee

Gemäß § 21 a Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. Juli 1986 (BGBl. I S. 1097), wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee folgende Regelung getroffen:

I. Örtliche Flugbeschränkungen

1. An Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 12.00-15.00 Uhr (11.00-14.00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) sind private Platzrundenflüge, Rund- und Besichtigungsflüge von unter 1 Stunde Dauer, sowie Absetzflüge für Fallschirmspringer untersagt.

1.1 Überflüge bebauter Gebiete sind zu vermeiden. Das gleiche gilt für das Überfliegen des Naturschutzgebietes Schaalsee unterhalb einer Höhe von 2000 ft.

II. Regelung des Flugplatzverkehrs außerhalb der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle

1. Allgemeines

1.1 Für motorgetriebene Luftfahrzeuge gelten in gleicher Weise die Flugverfahren, welche die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Lübeck festgelegt hat.

1.2 Bei Anflügen ist spätestens fünf Minuten vor Erreichen des ersten Pflichtmeldepunktes Sprechfunkverbindung mit der Flugleitung/Luftaufsicht, Rufzeichen Lübeck-INFO, aufzunehmen.

1.3 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.4 Die Sichtanflugkarte in der jeweils neuesten Fassung sowie andere, den Flugbetrieb auf dem Verkehrsflughafen betreffende Luftfahrtveröffentlichungen einschließlich der Flugplatzbenutzungsordnung sind Bestandteile dieser Regelung.

1.5 Benutzung der Nordplatzrunde nur mit Zustimmung der Flugleitung/Luftaufsicht.

1.6 Rollweg C kann mit Zustimmung der Flugleitung/Luftaufsicht von Flugzeugen bis 5.700 kg Abflugmasse am Tage für Starts und Landungen benutzt werden.

1.7 Gleichzeitige Starts auf der Hauptstartbahn und der Segelflugbahn sind zu vermeiden. Die gelbe Warnleuchte ist zu beachten.

2. Motorflugbetrieb

2.1 An- und Abflüge sind über die festgelegten Flugwege der Platzrunde durchzuführen.

2.2 Überfliegen des Platzes in Nord-/Südrichtung nur mit Zustimmung der Flugleitung/Luftaufsicht.

2.3 Drehflügler sowie Motorsegler mit laufendem Triebwerk fallen unter die Bedingungen des Motorflugbetriebes.

2.4 Der Aufsetzpunkt und der Abstellplatz für Drehflügler können jeweils von Lübeck Flugleitung/Luftaufsicht zugewiesen werden. Die Verantwortlichkeit des Hubschrauberführers bleibt unberührt.

2.5 Tiefanflüge sind nur aus flugbetrieblichen Gründen gestattet. Nach dem Durchstarten ist die Nr. I. 1.1 dieser Regelung besonders zu beachten;
soweit es die Leistungsdaten der Luftfahrzeuge zulassen, ist zudem die Platzrunde* mit ihren festgelegten Flugbewegen voll auszufliegen.

(* gem. Flughafenbenutzungsordnung)

2.6 Nachtstarts und -landungen dürfen nur auf den befeuerten Teilen des Rollfeldes durchgeführt werden. Der Rollverkehr auf Vorfeldern und Abstellflächen liegt in der Verantwortlichkeit des Flugzeugführers.

3. Ultraleichtflugbetrieb

3.1 Ultraleichtflugzeuge sowie motorisierte Hängegleiter fallen unter die Bedingungen des Motorflugbetriebes.

3.2 Der Flugbetrieb ist auf der Grundlage der Luftsportgeräteverordnung (LuftSportV) und den hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen (DVO) des Bundesministers für Verkehr für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland, sowie der Ultraleichtflug-Betriebsordnung (UBO) in den jeweils gültigen Fassungen durchzuführen.

4. Segelflug

4.1 Die Aufnahme des Segelflugbetriebes ist vor Beginn bei der Flugleitung/Luftaufsichtsstelle Lübeck anzumelden. Hierbei ist der verantwortliche Startleiter namentlich zu benennen.

4.2 Für den Segelflug ist der südliche Teil des Flughafens, wie in den jeweils gültigen Betriebsbestimmungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH veröffentlicht, zu benutzen.

5. Fallschirmabsprünge

5.1 Vor dem Absetzen ist Sprechfunkverbindung mit Lübeck-INFO aufzunehmen. Die Springer dürfen nur mit Zustimmung der Flugleitung/Luftaufsicht abgesetzt werden. Auf Verlangen der Flugleitung/Luftaufsicht ist am Boden in Luftraumbeobachter einzusetzen. Unbeschadet der Zustimmung liegt die Verantwortlichkeit für die eigene Sicherheit und die Sicherung gegenüber anderen Luftraumnutzern bei den Fallschirmspringern, dem Luftraumbeobachter, Absetzer und Luftfahrzeugführer.

5.2 Ein Absetzen der Fallschirmspringer ist nur zulässig, wenn sichergestellt ist, daß alle Springer vom gewählten Absetzpunkt nach dem Öffnen der Schirme das Flugplatzgelände im Gleitflug sicher erreichen können.

5.3 Fallschirmsprungbetrieb darf nur unter besonderer Beachtung

- der Sichtflugregeln durchgeführt werden. Die Mindestforderungen für Bodensicht, Flugsicht, der Abstand von den Wolken in waagerechter und senkrechter Richtung und die Hauptwolkenuntergrenze nach § 28 (1) und (2) LuftVZO müssen erfüllt sein, unabhängig davon, ob die Fallschirmabsprünge im kontrollierten oder außerhalb des kontrollierten Luftraumes stattfinden. Gleiches gilt für Flüge zum Zwecke des Absetzens und unbeschadet der durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH jeweils erteilten Flugverkehrs- und Absetzfreigaben.
- Für Fallschirmabsprünge bei Nacht bedarf es einer besonderen Erlaubnis der Luftfahrtbehörde.

5.4 Bei zweifelhaften Windverhältnissen ist vor jedem Sprung ein Drifter zu setzen.

5.5 Steigflüge bis zur erforderlichen Absetzhöhe dürfen außerhalb der Platzrunde und unter Beachtung der Nr. I 1.1 dieser Regelung durchgeführt werden. Gleiches gilt für die Sinkflüge nach dem Absetzen.

5.6 Zur Vermeidung unnötiger Lärmemissionen sind "Steilabstiege" nach dem Absetzen untersagt. Die Sinkflüge sind in Flugprofilen durchzuführen, die mit ihren Sinkraten den Steigflugprofilen entsprechen.

5.7 Die Absetzflugzeuge haben sich zum Landeanflug in die veröffentlichte Platzrunde einzuordnen. Bereits in der Platzrunde befindliche Luftfahrzeuge dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden.

6. Anmerkung

Ausnahmen von den vorstehenden Regelungen, mit Ausnahmen Nr. I. 1., kann "Lübeck-INFO" in flugbetrieblich begründeten Einzelfällen zulassen, wenn die luftrechtlichen und sonstigen Vorschriften, insbesondere auf dem Gebiet der öffentlichen und sonstigen Sicherheit oder Ordnung nicht verletzt werden.

7. Verstöße

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

8. Schlußbestimmungen

Die vorstehende Regelung tritt am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft, zugleich wird die Regelung vom 11.06.1991, NfL I – 157/91, aufgehoben.

Kiel, den 01.01.93
VII 540f – 6009/4-2

Der Minister
für Wirtschaft, Technik und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag

S c h n e i d e r

I - 13/93

Gebührenordnung des Deutschen Wetterdienstes vom 24. November 1975

Die Gebührenliste (GL), Anlage zur Gebührenordnung des Deutschen Wetterdienstes vom 24. November 1975, veröffentlicht in NfL I – 185/88, wurde geändert.

Die neue Fassung – gültig ab 01. März 1992 – wird nachstehend bekanntgegeben. NfL I – 185/88 wird hiermit aufgehoben.

Offenbach a.M., den 04.12.92
DWD/ZA – Az.: W2/03.32.06

Deutscher Wetterdienst
Zentralamt
Im Auftrag

K u r z

Gebührenliste
Anlage zur Gebührenordnung des Deutschen Wetterdienstes vom 24. November 1975

1 Zu § 1 — Gebührenpflicht für Leistungen des Deutschen Wetterdienstes

Ab 1. März 1992 gelten folgende Gebühren:

2 Zu § 2 — Allgemeiner Beratungsdienst und Klimadienst

2.1 Grundgebühren für Einzelauskünfte

a)	Abgabe von Werten des Luftdruckes, der Temperatur, des Niederschlages usw. nach vorliegenden Unterlagen (bis zu 6 Werte)	DM	12,00
b)	Umfangreichere Wetterauskünfte, z. B. an Zeitungen, Zeitschriftenverlage und Presseagenturen (sofern ihre Erteilung nicht schon durch Verträge vereinbart ist) mindestens jedoch	DM	36,00
	Presseinformationen, die der journalistischen Berichterstattung dienen, können gebührenfrei abgegeben werden (siehe § 10 GebO)		

2.2 Grundgebühren für Einzelberatungen

a)	Wettervorhersage für einen bestimmten Ort oder ein kleineres Gebiet mit einer Gültigkeitsdauer bis zu 3 Tagen	DM	17,50
b)	Wetterberatungen für einen Wetteramtsbereich und die hieran angrenzenden Gebiete	DM	27,50
c)	Wetterberatungen für das Bundesgebiet und die nahegelegenen ausländischen Gebiete	DM	37,50
d)	wie c), zusätzlich für das fernere Ausland	DM	56,50
e)	Mittelfristige Wettervorhersage (gültig für 3 bis 5 Tage) für einen Wetteramtsbereich und die hieran grenzenden Gebiete	DM	47,00

f) Mittelfristige Wettervorhersage (gültig für 3 bis 5 Tage) für das Bundesgebiet und die nahegelegenen ausländischen Gebiete DM 57,50

g) wie f), zusätzlich für das fernere Ausland DM 77,00

h) Wochen- bzw. 10-Tage-Vorhersage für das Bundesgebiet DM 77,00

i) Wochen- bzw. 10-Tage-Vorhersage für das Bundesgebiet und die nahegelegenen ausländischen Gebiete DM 100,00

j) Längerfristige Vorhersagen für das Bundesgebiet (sofern möglich) DM 153,00

2.3 Grundgebühren für Monatsabonnements auf Auskünfte

a) Auskünfte entsprechend 2.1 a) DM 72,00

b) Umfangreichere Auskünfte entsprechend 2.1 b) mindestens jedoch DM 186,00

2.4 Grundgebühren für Monatsabonnements auf Vorhersagen und Beratungen

a) Vorhersagen für einen bestimmten Ort oder ein kleineres Gebiet mit einer Gültigkeitsdauer bis zu 3 Tagen (entsprechend 2.2 a) DM 107,00

b) Wetterberatungen für einen Wetteramtsbereich und die hieran angrenzenden Gebiete (entsprechend 2.2 b) DM 139,00

c) Wetterberatungen für das Bundesgebiet und die nahegelegenen ausländischen Gebiete (entsprechend 2.2 c) DM 177,00

d) Wetterberatungen wie unter c), zusätzlich für das fernere Ausland (entsprechend 2.2 d) DM 228,00

e) Mittelfristige Wettervorhersagen (gültig bis 3 bis 5 Tage) für einen Wetteramtsbereich und die hieran angrenzenden Gebiete (entsprechend 2.2 e) DM 183,00

f) Mittelfristige Wettervorhersagen (gültig für 3 bis 5 Tage) für das Bundesgebiet und die nahegelegenen ausländischen Gebiete (entsprechend 2.2 f) DM 228,00

g) wie f), zusätzlich für das fernere Ausland (entsprechend 2.2 g) DM 258,00

h) Wochen- oder 10-Tage-Vorhersagen für das Bundesgebiet (entsprechend 2.2 h) DM 198,00

i) Wochen- oder 10-Tage-Vorhersagen für das Bundesgebiet und die nahegelegenen ausländischen Gebiete (entsprechend 2.2 i) DM 244,00

j) Zum Empfang der Faksimilesendungen des DWD für private und nicht kommerzielle Zwecke ist eine monatliche Gebühr in Höhe der Postlizenz zu entrichten DM 13,00

2.5 Grundgebühr für ein Jahresabonnement auf Langfristvorhersagen für das Bundesgebiet DM 1 520,00

2.6 Grundgebühr für ein Monatsabonnement auf Wetterwarnungen

a) für das erste Wetterelement (z. B. Frost oder Wind usw.) DM 110,00

b) für jedes zusätzliche Wetterelement DM 40,00

2.7 Gebühr für Meßaufträge und ähnliche Leistungen, die nicht in Verbindung mit Gutachten erbracht werden, je nach Aufwand, mindestens jedoch DM 150,00

2.8 Gebühr für ein Gutachten (mit Ausnahme der unter 2.9 genannten) wird grundsätzlich nach Aufwand berechnet, mindestens jedoch DM 150,00

2.9 Grundgebühr für ein Gutachten im Rahmen des Kurort-Klimadienstes

a) Klimaanalyse für Heilklimatische Kurorte DM 4 320,00

b) Klimaanalyse für Luftkurorte u. a. DM 2 725,00

c) Klimabeurteilung für Erholungsorte DM 875,00

d) Bestätigung der Analysenergebnisse DM 545,00

e) Aerosolbegutachtung DM 545,00

2.10 Gebühren für die Abgabe von klimatologischen und meteorologischen Werten (Daten, Tabellen, graphische Darstellungen)

Zu der Grundgebühr nach Nummer 2.1 a) GL sind zu berechnen:

a) für eine fertig vorliegende Tabelle eines Klimaelements oder für eine Klimatafel (vorliegende Zusammenstellung stationsbezogener Klimadaten) mindestens jedoch DM 20,00

b) für eine Klimatabelle (Monatstabelle der zu den drei Klimaterminen an der Station gemessenen bzw. geschätzten Werte der wichtigsten Klimaelemente DM 53,00

c) für eine Spezialtabelle (d. h. ein nicht routinemäßig erstelltes Produkt) je nach Bearbeitungsaufwand

2.10 c) 1

Digitalisierte Niederschlagsregistrierungen im LAWA/DWD-Format („Markante Punkte")

— pro Monat		DM 222,00
— pro Sommerhalbjahr	(Mai—September)	DM 831,00
— pro 5 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 3 839,00
— pro 10 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 7 596,00
— pro 20 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 15 100,00
— pro 30 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 22 603,00
— pro Jahr	(Januar—Dezember)	DM 1 885,00
— pro 5 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 9 095,00
— pro 10 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 18 102,00
— pro 20 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 36 106,00
— pro 30 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 54 122,00

2.10) c) 2

Digitalisierte Niederschlagsregistrierungen als 5-Minuten-Werte der Niederschlagshöhe

— pro Monat		DM 288,00
— pro Sommerhalbjahr	(Mai—September)	DM 834,00
— pro 5 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 3 863,00
— pro 10 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 7 660,00
— pro 20 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 15 255,00
— pro 30 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 22 853,00
— pro Jahr	(Januar—Dezember)	DM 1 885,00
— pro 5 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 9 167,00
— pro 10 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 18 269,00
— pro 20 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 36 473,00
— pro 30 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 54 677,00

2.10 c) 3

Digitalisierte Niederschlagsregistrierungen als Stundenmittel der Niederschlagshöhe

— pro Monat		DM 118,00
— pro Sommerhalbjahr	(Mai—September)	DM 331,00
— pro 5 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 1 077,00
— pro 10 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 2 024,00
— pro 20 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 3 918,00
— pro 30 Sommerhalbjahre	(Mai—September)	DM 5 812,00
— pro Jahr	(Januar—Dezember)	DM 522,00
— pro 5 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 2 402,00
— pro 10 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 4 676,00
— pro 20 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 9 222,00
— pro 30 Jahre	(Januar—Dezember)	DM 13 769,00

2.10 c) 4

— Gitterpunktsdaten vom Archiv bis zu 10 000 Einzelwerte eines Termins DM 130,00

— je weitere angefangene 10 000 Einzelwerte des gleichen Termins DM 65,00

— Gitterpunktsdaten aktuell (bis zu 24 h nach Gültigkeit) bis zu 10 000 Einzelwerte eines neuen Termins DM 650,00

— je weitere angefangene 10 000 Einzelwerte des gleichen Termins DM 330,00

d) für EDV-erstellte Spezialtabellen gelten die Preise des jeweils aktuellen Produktkataloges

e) für alle anderen nicht fertig vorliegenden Zusammenstellungen meteorologischer Daten:

— 7 bis 200 Einzelwerte oder
3 bis 65 Tagesmittelwerte/Tagessummen
oder
bis zu 12 Monatsmittelwerte/Monatssummen
oder
bis zu 2 Jahresmittelwerte/Jahressummen DM 20,00

— je weitere (angefangene)
200 Einzelwerte oder
65 Tagesmittelwerte/Tagessummen
oder
12 Monatsmittelwerte/Monatssummen
oder
2 Jahresmittelwerte/Jahressummen DM 20,00

2.11 Gebühren für den Zeitaufwand

Folgende Stundensätze sind zu berechnen:

a)	für fachliche Hilfsleistungen	DM	67,00
b)	für fachliche Leistungen	DM	101,00
c)	für wissenschaftliche Leistungen	DM	109,00
d)	Programmierleistungen	DM	109,00

2.12 Gebühren für dasselbe Gutachten an mehrere Empfänger. Das Berechnungsverfahren nach § 2 Abs. 7 der Gebo gilt für Gebühren bis zur Höhe von DM 8 000,00

3 Zu § 3 — Zeitungswetterdienst

Die Grundgebühren für Wetterberichte oder Wettervorhersagen an Zeitungen betragen monatlich bei folgender Auflagenhöhe:

a)	bis 5 000 (zugleich Mindestgebühr)			DM	43,00
b)	über	5 000 bis	10 000	DM	68,00
c)	über	10 000 bis	15 000	DM	92,00
d)	über	15 000 bis	20 000	DM	115,00
e)	über	20 000 bis	25 000	DM	138,00
f)	über	25 000 bis	30 000	DM	163,00
g)	über	30 000 bis	35 000	DM	186,00
h)	über	35 000 bis	40 000	DM	215,00
i)	über	40 000 bis	45 000	DM	250,00
j)	über	45 000 bis	50 000	DM	284,00
k)	über	50 000 bis	60 000	DM	320,00
l)	über	60 000 bis	70 000	DM	363,00
m)	über	70 000 bis	80 000	DM	409,00
n)	über	80 000 bis	90 000	DM	454,00
o)	über	90 000 bis	100 000	DM	511,00
p)	über	100 000 bis	125 000	DM	568,00
q)	über	125 000 bis	150 000	DM	652,00
r)	über	150 000 bis	200 000	DM	772,00
s)	über	200 000 bis	250 000	DM	909,00
t)	über	250 000 bis	300 000	DM	1 102,00
u)	über	300 000 bis	400 000	DM	1 305,00
v)	über	400 000 bis	500 000	DM	1 560,00
w)	über	500 000 bis	600 000	DM	1 850,00
x)	über	600 000 bis	800 000	DM	2 210,00
y)	über	800 000 bis	1 000 000	DM	2 720,00
z)	über 1 Million für jede weiteren angefangenen 500 000 der Auflage, zuzüglich der Gebühr nach y)			DM	1 360,00

4 Zu § 4 — Rundfunkwetterdienst

4.1 Die Grundgebühren für Leistungen an den Hörfunk (bzw. regionalen Fernsehfunk) betragen monatlich je angefangene 100 000 angemeldete gebührenpflichtige Hörfunkgeräte bzw. Fernsehgeräte

a)	für 5- bis 7mal wöchentlich einen Wetterbericht (Übersicht über die Wetterlage sowie Wettervorhersage), auch Wintersportwetterbericht, agrarmeteorologischen oder einen sonstigen speziellen Wetterbericht	DM	64,00
b)	für 5- bis 7mal wöchentlich eine Wettervorhersage	DM	34,00
c)	für wöchentlich einen Wetterbericht, auch Wetterberichte der unter a) genannten Art	DM	15,50
d)	für wöchentlich eine Wettervorhersage	DM	9,50
e)	für wöchentlich eine Wochenvorhersage	DM	24,00

Für private Rundfunksender, die Mitglieder eines Verbandes sind, der mit dem DWD einen Vertrag abgeschlossen hat, gilt die in diesem Vertrag festgelegte Gebührenregelung.

4.2 Die Grundgebühren für Leistungen zur Ausstrahlung in überregionalen Fernsehprogrammen betragen monatlich:

a)	für 5- bis 7mal wöchentlich einen Wetterbericht (Übersicht über die Wetterlage sowie Wettervorhersage)	DM	6 400,00
b)	für 5- bis 7mal wöchentlich eine Wettervorhersage	DM	3 200,00
c)	für wöchentlich einen Wetterbericht (z. B. Reise- oder Wintersportwetterbericht für die Bundesrepublik und das europäische Ausland)	DM	1 535,00
d)	für wöchentlich eine Wettervorhersage	DM	920,00
e)	für wöchentlich eine Wochenvorhersage	DM	2 375,00

Für private Fernsehsender, die Mitglieder eines Verbandes sind, der mit dem DWD einen Vertrag abgeschlossen hat, gilt die in diesem Vertrag festgelegte Gebührenregelung.

5 Zu § 5 — Fernsprechansagedienst

Der Gebührenanteil des Deutschen Wetterdienstes ist in der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Post und Telekommunikation und dem Bundesminister für Verkehr vom 20. 8./29. 8. 1986 geregelt.

6 Zu § 6 — Flugwetterdienst

Für die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung gilt die Flugsicherungs-Streckengebührenordnung vom 14. April 1984 (BGBl. S. 629), geändert durch die Erste Verordnung vom 10. September 1986 (BGBl. I S. 1524).

7 Zu § 7 — Seewetterdienst

Siehe Ausführungsbestimmungen.

8 Zu § 8 — Sonstige Leistungen

8.1 Siehe Ausführungsbestimmungen

8.2 Wettersatellitenbilder

8.2.1 Zeitungen

a)	Für den in Verbindung mit einem Wetterbericht stehenden Nachdruck eines über das Fotofaxnetz einer Presseagentur verbreiteten Standardsatellitenbildes ist eine monatliche Zusatzgebühr von 30% der unter Ziff. 3 genannten Gebühr zu erheben, mindestens jedoch	DM	175,00
b)	Verlangt eine Zeitung die Sonderanfertigung eines Satellitenbildes für den regelmäßigen Abdruck, so ist dafür die Gebühr gemäß Nummer 3 zu erheben, mindestens jedoch	DM	525,00

8.2.2 Rundfunk und Fernsehen

Die Gebühr für Satellitenbilder zur Ausstrahlung in Fernsehprogrammen beträgt

a)	bei Funkaufnahme direkt vom Satelliten mit nutzereigener Anlage pro Bild	DM	12,00
b)	bei Aufnahme und Bearbeitung durch den DWD pro Bild	DM	18,00

8.2.3 Bildempfang

Für die Berechtigung zur Nutzung von mit eigener Anlage empfangenen Wettersatellitenbildern ist zu berechnen

a)	bei privatem, nichtkommerziellem Zweck eine monatliche Gebühr in Höhe der zu entrichtenden Postlizenz z. Z.	DM	2,00
b)	bei kommerziellem Zweck die Gebühr gemäß Ziff. 8.2.2 a)		

8.2.4 Einzelabgabe von Satellitenbildern

Für die Einzelabgabe von Satellitenbildern sind folgende Gebühren zu berechnen:

a)	für ein Einzelbild der Größe 21 × 28 cm (schwarzweiß)		
—	für Unterricht oder Lehre	DM	7,00
—	für private Zwecke	DM	14,00
—	für gewerbliche Zwecke	DM	30,00
—	für ein Einzelbild der Größe 21 × 28 cm (farbig)		
	— für Unterricht oder Lehre	DM	13,00
	— für private Zwecke	DM	19,00
	— für gewerbliche Zwecke	DM	40,00
b)	für ein Einzelbild der Größe 40 × 40 cm (schwarzweiß)		
—	für Unterricht oder Lehre	DM	11,50
—	für private Zwecke	DM	29,00
—	für gewerbliche Zwecke	DM	60,00
c)	Für Sonderanfertigungen ist der notwendige Aufwand in Rechnung zu stellen.		

9 Zu § 9 Abs. 1 h) — Auslagen und Gemeinkosten

Folgende Auslagen sind zu berechnen:

a)	für jede Seite, die 28 Zeilen von durchschnittlich 15 Silben enthält, auch wenn die Herstellung auf mechanischem Wege (ausgenommen durch Ablichtung) stattgefunden hat	DM	7,00
	Für jede angefangene Seite wird die Schreibgebühr voll berechnet.		

b) für Schriftstücke in fremder Sprache DM 14,00
Für jede angefangene Seite wird die Schreibgebühr voll berechnet.

c) Für Schriftstücke in tabellarischer Form, Listen, Zeichnungen und dergl. für jede angefangene Viertelstunde DM 7,50

d) für Ablichtungen, ohne Rücksicht auf Zeilen und Silbenzahl, bis zum Format DIN B 4 DM 1,40
Bei Formaten, die größer als DIN B 4 sind, ist die doppelte Gebühr zu berechnen.

10 Aufwendungen

10.1 Die DV-Entgelte sind in der Benutzerordnung der EDV-Anlagen des DWD geregelt.

10.2 DV-Datenträger

— Für das Beschreiben von Magnetbändern mit Datensätzen je Magnetband DM 250,00

— Für das Bespielen von Disketten, Kassetten und Festspeichern errechnet sich der Preis aus dem Selbstkostenpreis des Trägers und den Kosten der für das Bespielen aufgewandten PC-Zeit gem. Benutzerordnung der EDV-Anlagen des DWD .

I - 14/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Hartenholm

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird für den Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Hartenholm folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist spätestens fünf Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Hartenholm-INFO aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Überflüge bebauter Gebiete sind zu vermeiden, gleiches gilt für das Überfliegen des nördlich des Flugplatzes gelegenen Wildparks.

1.4 Die Sichtanflugkarte in der jeweils neuesten Fassung sowie andere, den Flugbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz betreffende Luftfahrtveröffentlichungen einschließlich der Flugplatzbenutzungsordnung sind Bestandteile dieser Regelung.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Vor dem Anlassen der Triebwerke haben sich die Luftfahrzeugführer in geeigneter Weise, ggf. durch Rückfrage bei INFO, davon zu überzeugen, daß sich keine Fallschirmspringer im Anflug befinden. Im Falle des Anfluges von Fallschirmspringern ist das Anlassen der Triebwerke, das Rollen zum Start sowie das Starten untersagt.

2.2 Anfliegende motorgetriebene Luftfahrzeuge ordnen sich von außen in die Platzrunde ein.

2.3 Drehflügler sowie Motorsegler mit laufendem Triebwerk fallen unter die Bedingungen des Motorflugbetriebes.

2.4 Der Aufsetzpunkt und der Abstellplatz für Drehflügler können jeweils von Hartenholm-INFO zugewiesen werden. Die Verantwortlichkeit des Hubschrauberführers bleibt unberührt.

2.5 Tiefanflüge sind grundsätzlich nur aus zwingenden flugbetrieblichen Gründen gestattet.

Ausnahmen für Schulungs- und Trainingsflüge:

Auf S/L-Bahn 05
sind Durchstartübungen nach Abstimmung mit INFO mit viersitzigen, kurzstartfähigen Luftfahrzeugen zulässig, die nur mit einem Flugschüler und Fluglehrer besetzt sind. Die Abflugmasse des eingesetzten Luftfahrzeuges muß dabei deutlich unterhalb seiner zulässigen Höchstabflugmasse liegen.

Auf S/L-Bahn 23
sind v.g. Übungen nach Abstimmung mit INFO zulässig, ausgenommen hiervon sind Übungen mit einmotorigen Luftfahrzeugen, deren Triebwerksleistung mehr als 147 kw (200 PS) beträgt und mehrmotorigen Luftfahrzeugen.

Nach dem Durchstarten mit und ohne Bodenberührung ist die Platzrunde mit ihren festgelegten Flugwegen voll auszufliegen.

2.6 Nachtstarts und -landungen dürfen nur auf den befeuerten Teilen des Rollfeldes durchgeführt werden. Der Rollverkehr auf Vorfeldern und Abstellflächen liegt in der Verantwortlichkeit des Flugzeugführers.

2.7 Werktags von 07.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach 20.00 Uhr Ortszeit sowie sonn- und feiertags vor 09.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach 19.00 Uhr Ortszeit sind Platzrundenflüge mit Ausnahme von Überlandflügen und anderen Schulflügen, die über die Umgebung des Platzes hinausgehen und länger als eine Stunde dauern, unzulässig.

3. Ultraleichtflugbetrieb

3.1 Ultraleichtflugzeuge sowie motorisierte Hängegleiter fallen unter die Bedingungen des Motorflugbetriebes.

3.2 Der Flugbetrieb ist auf Grundlage der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland sowie der Ultraleichtflug-Betriebsordnung (UBO) des DAeC und des DULV in der jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

4. Fallschirmsprungbetrieb

Um zu vermeiden, daß aus Sicherheitsgründen der übrige Flugplatzverkehr oder während des übrigen Flugplatzverkehrs der Fallschirmabsprungbetrieb insgesamt ruhen muß und zum Schutze der Bevölkerung vor vermeidbaren Fluglärmemissionen, gelten für den Fallschirmabsprungbetrieb folgende Regelungen:

4.1 Vor dem Absetzen ist Sprechfunkverbindung mit Hartenholm-INFO aufzunehmen. Die Springer dürfen nur mit Zustimmung der Flugleitung/Luftaufsicht abgesetzt werden. Auf Verlangen der Flugleitung/Luftaufsicht ist am Boden ein Luftraumbeobachter einzusetzen. Unbeschadet der Zustimmung liegt die Verantwortlichkeit für die eigene Sicherheit und die Sicherung gegenüber anderen Luftraumnutzern bei den Fallschirmspringern, dem Luftraumbeobachter, Absetzer und Luftfahrzeugführer.

4.2 Ein Absetzen der Fallschirmspringer ist nur zulässig, wenn sichergestellt ist, daß alle Springer vom gewählten Absetzpunkt nach dem Öffnen der Schirme das Flugplatzgelände im Gleitflug sicher erreichen können.

4.3 Fallschirmsprungbetrieb darf nur unter besonderer Beachtung

- der Sichtflugregeln durchgeführt werden. Die Mindestforderungen für Bodensicht, Flugsicht, der Abstand von den Wolken in waagerechter und senkrechter Richtung und die Hauptwolkenuntergrenze nach § 28 (1) und (2) LuftVO müssen erfüllt sein, unabhängig davon, ob die Fallschirmabsprünge im kontrollierten

oder außerhalb des kontrollierten Luftraumes stattfinden. Gleiches gilt für Flüge zum Zwecke des Absetzens und unbeschadet der durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH jeweils erteilten Flugverkehrs- und Absetzfreigaben.

- Für Fallschirmabsprünge bei Nacht bedarf es einer besonderen Erlaubnis der Luftfahrtbehörde.

4.4 Bei zweifelhaften Windverhältnissen ist vor jedem Sprung ein Drifter zu setzen.

4.5 In dem Luftraum mit einem Halbmesser von 2 NM um den Flugplatzbezugspunkt darf sich jeweils nur ein Absetzluftfahrzeug befinden. Ein nächstes Absetzluftfahrzeug darf in diesen Luftraum erst dann einfliegen, wenn der vorherige Absetzvorgang abgeschlossen und das Absetzluftfahrzeug gelandet ist. Innerhalb des Zeitraumes von jeweils einer Stunde dürfen max. sechs Absetzvorgänge durchgeführt werden.

4.6 Steigflüge bis zur erforderlichen Absetzhöhe dürfen nur außerhalb der Platzrunde und unter Beachtung der Nr. 1.3 dieser Regelung durchgeführt werden. Gleiches gilt für die Sinkflüge nach dem Absetzen.

4.7 Zur Vermeidung unnötiger Lärmemissionen sind "Steilabstiege" nach dem Absetzen untersagt. Die Sinkflüge sind in Flugprofilen durchzuführen, die mit ihren Sinkraten den Steigflugprofilen entsprechen.

4.8 Die Absetzflugzeuge haben sich zum Landeanflug in die veröffentlichte Platzrunde einzuordnen. Bereits in der Platzrunde befindliche Luftfahrzeuge dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden.

4.9 Werktags vor 07.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach Sonnenuntergang sowie sonn- und feiertags vor 09.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr und nach 19.00 Uhr Ortszeit sind Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern nicht gestattet.

5. Anmerkung

Die Flugleitung/Luftaufsicht kann zu den Punkten 2.2 und 2.3 dieser Regelung Ausnahmen zulassen.

6. Verstöße

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

7. Schlußbestimmungen

Die vorstehende Regelung tritt am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft, zugleich wird die Regelung vom 21.08.1978 – NfL I - 343/78 aufgehoben.

Kiel, den 01.01.93
VII 540 e – 6009/4-2

Der Minister
für Wirtschaft, Technik und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag

S c h n e i d e r

I - 15/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Strausberg

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Strausberg folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit der Luftaufsicht Strausberg (Strausberg-Info) aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

1.4 Überflüge der Stadtgebiete von Strausberg und der Ortschaften Klosterdorf und Hohenstein sind zu vermeiden.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Die Platzrunde ist südöstlich des Landeplatzes in 1100 ft MSL zu fliegen.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Der Segelflugbetrieb ist auf den südlich der Start- und Landebahn ausgewiesenen Betriebsflächen durchzuführen.

3.2 Die Platzrunde für Segelflugzeuge liegt innerhalb der Platzrunde für Motorflugbetrieb.

3.3 Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk haben die Segelflugplatzrunde zu fliegen. Ausnahmen sind mit Zustimmung der Luftaufsicht möglich.

3.4 Flugzeugschleppstarts sind auf der Start- und Landebahn für Motorflugbetrieb durchzuführen.

3.5 Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn die Betriebsflächen einschließlich der umgebenden Sicherheitsstreifen frei von Luftfahrzeugen, Kraftfahrzeugen, Personen und sonstigen Hindernissen sind, sich kein Luftfahrzeug im Start- und Landevorgang befindet und auf der Winde ein gelbes Warnblinklicht in Betrieb ist.

3.6 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine Telefonverbindung bestehen.

3.7 Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß die Gespräche zwischen Startstelle und Startwinde vom Flugleiter mitgehört werden können.

4. Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen

4.1 Der Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen darf nur durchgeführt werden, wenn kein Segelflugbetrieb stattfindet.

4.2 Die Platzrunde für Ultraleichtflugzeuge liegt innerhalb der Platzrunde für Motorflugbetrieb und ist in 800 ft MSL zu fliegen.

5. Ballone

5.1 Ballone dürfen nur nach vorheriger Zustimmung der Luftaufsicht starten.

6. Rollverkehr

6.1 Zum Rollen dürfen nur die Start- und Landebahn sowie die Rollwege genutzt werden. Anweisungen der Luftaufsicht sind zu beachten.

7. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung des Flugplatzverkehrs können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder § 59 als Straftat verfolgt werden.

8. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntgabe in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Potsdam, den 16.10.92
44-75 62/21

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
Im Auftrag

B a y r

I - 16/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Rerik-Zweedorf

Die Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Rerik-Zweedorf, veröffentlicht in NfL I - 246/92, wird wie folgt verändert:

Die Punkte 1.4, 2. und 4. erhalten folgende Fassung:

1.4 Überflüge der Ortschaften Zweedorf und Roggow sind zu vermeiden.

2. Motorflugbetrieb

Die Platzrunde ist südlich des Flugplatzes in 900 ft MSL zu fliegen.

4. Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen

Ultraleichtflugzeuge haben die Südplatzrunde in 600 ft MSL zu fliegen.

Schwerin, den 16.11.92
V 630-623.17-1

Der Wirtschaftsminister
des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. R o m m e l

NfL I 17 – 25/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang

Offenbach a.M., 21. Januar 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 17/93	7. VO zur Änderung der 89. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderflughafen Oberpfaffenhofen)	34
I - 18/93	5. VO zur Änderung der 94. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Augsburg)	34
I - 19/93	2. VO zur Änderung der 110. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig-Halle)	34
I - 20/93	6. VO zur Änderung der 111. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt)	37
I - 21/93	4. VO zur Änderung der 112. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Dresden)	40
I - 22/93	3. VO zur Änderung der 114. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München)	42
I - 23/93	13. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	50
I - 24/93	Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Dedelow	51
I - 25/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Gransee	51

Inhaltsangabe der NfL II 6/93 vom 21. Januar 1993

II - 6/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 7-11/93 vom 21. Januar 1993

II - 7/93	Bekanntmachung über Lufttüchtigkeitsforderungen
II - 8/93	Bekanntmachung zur Neuregelung der Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten
II - 9/93	Diebstahl von Funk- und Navigationsgeräten
II - 10/93	Diebstahl eines Flugfunkgerätes
II - 11/93	Ungültigkeitserklärungen von Flugzeugdokumenten

I - 17/93

Siebente Verordnung zur Änderung der Neunundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderflughafen Oberpfaffenhofen)

Vom 21. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Neunundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderflughafen Oberpfaffenhofen) vom 31. März 1982 (BAnz. Nr. 69 vom 14. April 1982, NfL I - 62/82), zuletzt geändert durch die Sechste Änderungsverordnung hierzu vom 13. April 1992 (BAnz. S. 3694, NfL I - 141/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird in der Tabelle der Einflugstrecken die Einflugstrecke KEMPTEN ONE JULIETT ARRIVAL (KPT1J) in KEMPTEN ONE TANGO ARRIVAL (KPT1T) umbenannt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 21.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 18/93

Fünfte Verordnung zur Änderung der Vierundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Augsburg)

Vom 21. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Vierundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Augsburg) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Dezember 1984 (BAnz. 1985 S. 318, NfL I - 6/85), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 18. Juni 1990 (BAnz. S. 3298, NfL I - 125/90), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 2 Satz 2 wird die Angabe "NOTAM CLASS I" durch "NOTAM" ersetzt.

2. In § 2 Abs. 4 wird die Hindernisfreihöhe in "2150" geändert.

3. § 2 letzter Satz wird wie folgt gefaßt:

"Die unter Absatz 1 bis 4 aufgeführten Verfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt."

4. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke KEMPTEN TWO HOTEL DEPARTURE (KPT2H) in KEMPTEN ONE VICTOR DEPARTURE (KPT1V) umbenannt.

5. Die Anmerkung am Ende des § 3 wird wie folgt gefaßt:

"Anmerkung: Die vorstehend beschriebenen Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 21.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 19/93

Zweite Verordnung zur Änderung der Einhundertzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 28. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Einhundertzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig-Halle) vom 27. November 1991 (BAnz. S. 7945, NfL I - 244/91), geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 8. Mai 1992 (BAnz. S. 4325, NfL I - 173/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird

a) der Meldepunkt POVEL wie folgt gefaßt:
Meldepunkt POVEL R 282 – 37 DME MAG
52° 07' 45" N 10° 49' 44" O R 175 – 14 DME HLZ

b) folgender neuer Meldepunkt angefügt:
Meldepunkt BITBA R 242 – 40 DME LEG
51° 07' 25" N 11° 31' 42" O

2. In § 2 Abs. 1 wird in der Tabelle der Einflugstrecken

a) die Einflugstrecke GOTEM TWO ALFA ARRIVAL (GOTEM 2A) in GOTEM THREE ALFA ARRIVAL (GOTEM 3A) umbenannt sowie in Spalte 4 die Angabe "5500 (FL 80)" in "5000 (FL 80)" geändert.

b) die Einflugstrecke HEHLINGEN ONE ALFA ARRIVAL (HLZ1A) durch folgende Strecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
HEHLINGEN TWO ALFA ARRIVAL (HLZ2A)				
▲ Hehlingen VORTAC				
	175	14	7000	
▲ POVEL		11		
		22	5500 (FL 80)	
▲ LARET	117			
46 DME LEG		14		
▲ KONEN		32	4000	
▲ Leipzig VOR/DME				

c) folgende neue Einflugstrecke angefügt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
ERFURT ONE ALFA ARRIVAL (RF1A)				
▲ Erfurt NDB				
	062	19	5000	
▲ BITBA		40	4000	
▲ Leipzig VOR/DME				

3. § 2 Abs. 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 11, ausgehend von Leipzig VOR/DME (LEG)

Abflug von LEG (IAF) auf R 055 LEG; bei 4 DME LEG Rechtskurve; auf R 104 LEG (284°) bis LEG; Abflug von LEG auf R 284 LEG; bei 19 DME LEG (11 DME LED) Linkskurve und ILS-Landekurs (104°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1610 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 8 DME LED beginnen (FAF); OM nicht unter 1610 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 11

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	666 (247)	676 (257)	685 (266)	695 (276)
Anflug ohne Gleitwegführung	790 (370)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 3000; Linkskurve, Flug bis LEG und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 29, ausgehend von Leipzig VOR/DME (LEG)

Abflug von LEG (IAF) auf R 105 LEG; bei 2 DME LEG Rechtskurve und ILS-Landekurs (284°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,8°). Hierbei wird OM in 1660 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (4,9 %) bei 8,4 DME LED beginnen (FAF). OM nicht unter 1660 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 29

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	636 (177)	646 (187)	656 (197)	666 (207)
Anflug ohne Gleitwegführung	790 (330)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 3000; Rechtskurve, Flug bis LEG und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

3. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 11, ausgehend von Leipzig VOR/DME (LEG)

Abflug von LEG (IAF) auf R 055 LEG; bei 4 DME LEG Rechtskurve; auf R 104 LEG (284°) bis LEG; Abflug von LEG auf R 284 LEG; bei 19 DME LEG (11 DME LED) Linkskurve und Endanflugkurs (104°) in Richtung SK in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 8 DME LED beginnen (FAF). SK nicht unter 1610 überfliegen. Nach Überfliegen von SK Endanflug auf Kurs 104° fortsetzen.

Fehlanflugpunkt: 0,5 DME LED

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
800 (380)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 1

4. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 29, ausgehend von Leipzig VOR/DME (LEG)

Abflug von LEG (IAF) auf R 105 LEG; bei 2 DME LEG Rechtskurve und Endanflugkurs (284°) in Richtung MA in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (4,9 %) bei 8,4 DME LED beginnen (FAF). MA nicht unter 1660 überfliegen. Nach Überfliegen von MA Endanflug auf Kurs 284° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME LED

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
800 (340)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 2"

4. In § 2 Abs. 6 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt festgelegt:

"Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
860	960	1290	

"

5. Die Anmerkung am Ende des § 2 wird wie folgt gefaßt:

"Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrekken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt."

6. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird (werden)

a) die Abflugstrecke ROTAS ONE DELTA DEPARTURE (ROTAS1D) gestrichen.

b) bei der Abflugstrecke ROTAS ONE ECHO DEPARTURE (ROTAS1E) die Anmerkungen in Spalte 4 gestrichen.

c) folgende neue Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
ERFURT ONE ECHO DEPARTURE (RF1E) Geradeaus bis zum Durchfliegen von 1000; Rechtskurve bis zum Erfliegen des R 242 LEG; auf R 242 LEG (062° RF) über BITBA (▲) bis RF (▲).			

7. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird folgende neue Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
ERFURT ONE WHISKEY DEPARTURE (RF1W) Geradeaus bis SK; Rechtskurve bis zum Erfliegen des R 292 LEG; auf R 292 LEG bis 2 DME LEG (▲); Rechtskurve, auf R 242 LEG (062° RF) über BITBA (▲) bis RF (▲).			

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 28.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 20/93

Sechste Verordnung zur Änderung der Einhundertelften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 28. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

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 die Fünfte Änderungsverordnung hierzu vom 1. Oktober 1992 (BAnz. S. 8238, NfL I - 309/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 werden folgende Meldepunkte hinzugefügt:

Meldepunkt BITBA 51° 07' 25" N 11° 31' 42" O	R 242 – 40 DME LEG
Meldepunkt GORKO 50° 17' 30" N 10° 27' 28" O	R 119 – 38 DME FUL R 119 FUL/R 030 WUR
Meldepunkt PIGMI 50° 04' 00" N 10° 15' 30" O	R 141 – 41 DME FUL R 141 FUL/R 030 WUR

2. In § 2 Abs. 1 wird

a) die Einflugstrecke WÜRZBURG TWO ALFA ARRIVAL (WUR2A) durch folgende Einflugstrecke ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
WÜRZBURG THREE ALFA ARRIVAL (WUR3A)				
△ Würzburg VOR				
		24	5000	
△ PIGMI		16		
△ GORKO		31	6500	
▲ LURIS	030	7		
9 DME ERF		9	5000	
▲ Erfurt NDB				

b) folgende neue Einflugstrecke angefügt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LEIPZIG ONE BRAVO ARRIVAL (LEG1B)				
▲ Leipzig VOR/DME				
	242	40	4000	
▲ BITBA		19	5000	
▲ Erfurt NDB				

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird

a) die Abflugstrecke WÜRZBURG TWO WHISKEY DEPARTURE (WUR2W) durch folgende Abflugstrecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
WÜRZBURG THREE WHISKEY DEPARTURE (WUR3W) Geradeaussteigflug auf 2000; Rechtskurve, Flug bis RF (▲) fortsetzen; auf Kurs 210° (R 030 WUR) über LURIS (▲), GORKO (△) und PIGMI (△) bis WUR (△).			

b) folgende neue Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
LEIPZIG ONE SIERRA DEPARTURE (LEG1S) Geradeaussteigflug auf 2000; Linkskurve, Flug bis RF (▲) fortsetzen; auf Kurs 062° (R 242 LEG) über BITBA (▲) bis LEG (▲).			

4. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird

a) die Abflugstrecke WÜRZBURG TWO ECHO DEPARTURE (WUR2E) durch folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
WÜRZBURG THREE ECHO DEPARTURE (WUR3E) Geradeaus bis RF (▲); Rechts-kurve, auf Kurs 210° (R 030 WUR) über LURIS (▲), GORKO (△) und PIGMI (△) bis WUR (△).			

b) die Abflugstrecke WÜRZBURG TWO LIMA DEPARTURE (WUR2L) gestrichen.

c) folgende neue Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
LEIPZIG ONE NOVEMBER DEPARTURE (LEG1N) Geradeaus bis RF (▲); auf Kurs 062° (R 242 LEG) über BITBA (▲) bis LEG (▲).			

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 28.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 21/93

Vierte Verordnung zur Änderung der Einhundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 28. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Einhundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Dresden) vom 2. Dezember 1991 (BAnz. S. 7947, NfL I - 246/91), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 16. September 1992 (BAnz. S. 8058, NfL I - 291/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird

a) folgender neuer Meldepunkt hinzugefügt:

Meldepunkt POVEL 52° 07' 45" N 10° 49' 44" O	R 282 – 37 DME MAG R 175 – 14 DME HLZ

b) der Meldepunkt LEDAR wie folgt gefaßt:

Meldepunkt LEDAR 50° 40' 25" N 13° 10' 00" O	R 150 LEG/R 038 OKG (218° GPZ) 36 DME DSN

2. In § 2 Abs. 1 werden die Einflugstrecken KILNU ONE ALFA ARRIVAL (KILNU1A) und HEHLINGEN ONE NOVEMBER ARRIVAL (HLZ1N) durch folgende Strecken ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
KILNU TWO ALFA ARRIVAL (KILNU2A)				
▲ KILNU				
▲ LEDAR	038	18	7000	
▲ BERGU		15	5500	
▲ Gompitz NDB		13	5000	
HEHLINGEN TWO NOVEMBER ARRIVAL (HLZ2N)				
▲ Hehlingen VORTAC				
▲ POVEL	175	14	7000	
▲ LARET		11		
▲ KONEN	117	36	5500 (FL 80)	
▲ Leipzig VOR/DME		32	4000 (FL 80)	
▲ AMAKO	118	8	4000 (FL 60)	
▲ OSTRA		21	4000 (FL 70)	
▲ Gompitz NDB		21	5000 (FL 70)	

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird

a) nach BOXBERG ONE ROMEO DEPARTURE (BOG1R) folgende neue Abflugstrecke eingefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
HERMSDORF ONE CHARLIE DEPARTURE (HDO1C) Geradeaus bis zum Durchfliegen von 4,7 DME DSN (FS) und 1800; Rechtskurve, auf R 315 HDO bis HDO (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME HDO ist in FL 80 oder darüber zu überfliegen.			Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Start zu informieren und mit der Streckenführung HDO2R zu rechnen.

b) die Abflugstrecke LEIPZIG THREE CHARLIE DEPARTURE (LEG3C) wie folgt gefaßt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
LEIPZIG THREE CHARLIE DEPARTURE (LEG3C) Geradeaus bis zum Durchfliegen von 4,7 DME DSN (FS) und 1800; Rechtskurve, bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); auf R 118 LEG über OSTRA (▲) bis LEG (▲). Höhenbeschränkung: 46 DME LEG ist in FL 70 oder darüber zu überfliegen.			Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Start zu informieren und mit der Streckenführung LEG3R zu rechnen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 28.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 22/93

Dritte Verordnung zur Änderung der Einhundertvierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 21. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

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 die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 26. August 1992 (BGBl. I S. 7798, NfL I - 277/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt gefaßt:

Streckenführungen Meldepunkte	Miß- weisender Kurs	Entfernung in NM	Minest- reise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
AALEN TWO ROMEO ARRIVAL (AALEN2R)				Bei Landerichtung 08 ist ROKIL IAF.
△ AALEN				
	093	41	5000	
△ Walda VOR/DME	140	10		
△ ROKIL	079	39		
△ Moosburg VOR/DME				
DINKELSBÜHL TWO ROMEO ARRIVAL (DKB2R)				Bei Landerichtung 08 ist ROKIL IAF.
△ Dinkelsbühl DVORTAC				
	134	49	5000	
△ Walda VOR/DME	140	10		
△ ROKIL	079	39		
△ Moosburg VOR/DME				
ALLERSBERG TWO ROMEO ARRIVAL (ALB2R)				Für Flüge von EDDN, die in München TMA enden
△ Allersberg VOR/DME				
	117	30	5000	
30 DME ALB	150	29		
△ Moosburg VOR/DME				
ALLERSBERG TWO TANGO ARRIVAL (ALB2T)				Für Flüge von EDDN, die in München TMA enden
△ Allersberg VOR/DME				
		41	5000	
△ Mike NDB	159	2		
43 DME ALB	259	12		
△ ROKIL (R 259-39 DME MBG)				
RODING ONE ROMEO ARRIVAL (RDG1R)				Bei Landerichtung 26 ist Moosburg VOR/DME IAF.
△ Roding DVORTAC				
	200	30	5000	
△ Moosburg VOR/DME	259	39		
△ ROKIL				
SALZBURG ONE ROMEO ARRIVAL (SBG1R)				Bei Landerichtung 26 ist Milldorf VOR/DME IAF.
△ Salzburg VOR/DME				
	302	26	5000	
△ Milldorf VOR/DME	261	21		
△ München VORTAC	246	18		
△ BETOS				

Streckenführung Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
INNSBRUCK ONE ROMEO ARRIVAL (INN1R)				Bei Landerichtung 08 ist Kurskreuzung BETOS IAF.
△ Innsbruck NDB				
9 DME EUR	348	23	12000	
△ Eurach DVOR/DME		9	9000	
△ BETOS	018	21		
△ München VORTAC	066	18	5000	
△ Milldorf VOR/DME	081	21		
KEMPTEN ONE ROMEO ARRIVAL (KPT1R)				Bei Landerichtung 08 ist Kurskreuzung BETOS IAF.
△ Kempten DVOR/DME				
△ BETOS	066	46	6000	
△ München VORTAC		18	5000	
△ Milldorf VOR/DME	081	21		
KARLSRUHE THREE ROMEO ARRIVAL (KRH3R)				1. Einflugstrecke von UB 6; Luftfahrzeuge, die sich KRH von NW nähern, haben die Linkskurve rechtzeitig einzuleiten, um ein Überfliegen von KRH in südliche Richtung zu vermeiden; Rechtskurve 4 DME westlich DKB beginnen. 2. Bei Landerichtung 08 ist ROKIL IAF.
△ Karlsruhe DVOR/DME				
△ Dinkelsbühl DVORTAC	083	66	5000	
△ Walda VOR/DME	134	49		
△ ROKIL	140	10		
△ Moosburg VOR/DME	079	39		
NÖRDLINGEN TWO ROMEO ARRIVAL (NDG2R)				1. Für Flüge von EDDS, die in München TMA enden. 2. Bei Landerichtung 08 ist ROKIL IAF.
△ Nördlingen NDB				
△ Walda VOR/DME	118	32	5000	
△ ROKIL	140	10		
△ Moosburg VOR/DME	079	39		

2. In § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird

a) die Abflugstrecke CHIEM ONE NOVEMBER DEPARTURE (CHIEM1N) durch folgende Abflugstrecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
CHIEM TWO NOVEMBER DEPARTURE (CHIEM2N) Geradeaus bis 3 DME DMN; Linkskurve, auf R 333 MUN bis MUN (△). Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt nicht überschritten werden.	FL 70		Für Flüge in Richtung a) VIW: auf R 136 MUN via CHIEM nach VIW, b) KFT: auf R 130 MUN nach KFT.

b) folgende neue Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
SALZBURG ONE NOVEMBER DEPARTURE (SBG1N) Geradeaus bis 3 DME DMN; Linkskurve, auf R 333 MUN bis MUN (△); Linkskurve, auf R 136 MUN bis CHIEM (△); nach CHIEM Linkskurve, auf R 256 SBG bis SBG (△). Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt nicht überschritten werden.	FL 70		

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 werden

a) die Abflugstrecken TULSI ONE SIERRA DEPARTURE (TULSI1S) und CHIEM ONE SIERRA DEPARTURE (CHIEM1S) durch folgende Abflugstrecken ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
TULSI TWO SIERRA DEPARTURE (TULSI2S) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2 DME DMS oder 2000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve (innerhalb 4,5 DME DMS durchführen); auf R 333 MUN bis MUN (△); nach MUN Rechtskurve, auf R 196 MUN bis TULSI (△). Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt nicht überschritten werden.	FL 70		Für Flüge in Richtung INN oder KPT
CHIEM TWO SIERRA DEPARTURE (CHIEM2S) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2 DME DMS oder 2000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve (innerhalb 4,5 DME DMS durchführen); auf R 333 MUN bis MUN (△). Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt nicht überschritten werden.			Für Flüge in Richtung a) VIW: auf R 136 MUN via CHIEM nach VIW, b) KFT: auf R 130 MUN nach KFT.

b) folgende neue Abflugstrecken angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
SALZBURG ONE SIERRA DEPARTURE (SBG1S) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2 DME DMS oder 2000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve (innerhalb 4,5 DME DMS durchführen); auf R 333 MUN bis MUN (△); nach MUN Linkskurve, auf R 136 MUN bis CHIEM (△); nach CHIEM Linkskurve, auf R 256 SBG bis SBG (△). Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt nicht überschritten werden.	FL 70		

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
RODING ONE ZULU DEPARTURE (RDG1Z) Geradeaus; bei Überfliegen von 3 DME DMS Rechtskurve, auf Kurs 350° bis MIQ (△); auf R 159 ALB in Richtung ALB; bei Überfliegen von 29 DME ALB Rechtskurve, Flug bis RDG (△) fortsetzen. Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt nicht überschritten werden.	FL 70		

4. § 3 Abs. 2 Nr. 3 wird wie folgt gefaßt:

"3. Bei Benutzung der Startrichtung 08 R

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
TANGO TWO YANKEE DEPARTURE (TGO2Y) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2,5 DME DMS oder 2000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve, Flug bis MIQ (△), auf R 093 WLD bis WLD (△); auf B 6 bis TGO (△).	FL 70		Diese Abflugstrecke wird nur zugewiesen von Freitag 1700 (1600) UTC bis Montag 0600 (0500) UTC für Flüge nach bzw. über U.K. SOUTHEAST und BELGIUM in FL 250 und darüber.
WALDA TWO ECHO DEPARTURE (WLD2E) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2,5 DME DMS oder 2000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve bis MIQ (△), Linkskurve, auf R 093 WLD bis WLD (△).			
ALLERSBERG TWO ECHO DEPARTURE (ALB2E) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2,5 DME DMS oder 2000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve bis MIQ (△); Rechtskurve, auf R 159 ALB bis ALB (△).			

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
MILLDORF THREE ECHO DEPARTURE (MDF3E) Geradeaus über LO MSW; bei Durchfliegen von 5,5 DME DMS oder 4000, je nachdem was später erreicht wird, Rechtskurve, auf R 295 MDF in Richtung MDF; bei Überfliegen von 3 DME NW MDF Rechtskurve, auf R 185 MDF bis zum Erfliegen der ATS-Strecken B 1/B 103.	FL 70	von MDF bis 15 DME MDF: 5500 von 15 DME MDF bis zum Erfliegen B1/B103: 8500	
TULSI TWO ECHO DEPARTURE (TULSI2E) Geradeaus über LO MSW; bei Durchfliegen von 5,5 DME DMS oder 4000, je nachdem was später erreicht wird, Rechtskurve, auf R 040 MUN bis MUN (△); nach MUN Linkskurve, auf R 196 MUN bis TULSI (△).			Für Flüge in Richtung INN oder KPT
SALZBURG ONE ECHO DEPARTURE (SBG1E) Geradeaus über LO MSW; bei Durchfliegen von 5,5 DME DMS oder 4000, je nachdem was später erreicht wird, Rechtskurve, auf R 295 MDF bis MDF (△); auf R 122 MDF bis SBG (△).		von MDF bis SBG: 5000	
RODING ONE ECHO DEPARTURE (RDG1E) Geradeaus über LO MSW; bei Durchfliegen von 7 DME DMS oder 4000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve, auf R 222 MGB bis MBG (△), auf R 020 MBG bis RDG (△).		von MBG bis RDG: 5000	Wird nur zugewiesen, wenn RWY 08 L nicht verfügbar ist; Strecke ist nicht im Flugplan anzugeben.
			Zeiten in Klammern gelten während der gesetzlichen Sommerzeit.

"

5. § 3 Abs. 2 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

" 4. Bei Benutzung der Startrichtung 08 L

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
TANGO THREE WHISKEY DEPARTURE (TGO3W) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2 DME DMN oder 2000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve, Flug bis MIQ (△); nach MIQ Linkskurve, auf R 093 WLD bis WLD (△); auf B 6 bis TGO (△).	FL 70		Diese Abflugstrecke wird nur zugewiesen von Freitag 1700 (1600) UTC bis Montag 0600 (0500) UTC für Flüge nach bzw. über U.K. SOUTHEAST und BELGIUM in FL 250 und darüber.
WALDA THREE QUEBEC DEPARTURE (WLD3Q) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2 DME DMN oder 2000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve, Flug bis MIQ (△); nach MIQ Linkskurve, auf R 093 WLD bis WLD (△).			
ALLERSBERG TWO QUEBEC DEPARTURE (ALB2Q) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2 DME DMN oder 2000, je nachdem was später erreicht wird, Linkskurve, Flug bis MIQ (△); nach MIQ Rechtskurve, auf R 159 ALB bis ALB (△).			
RODING ONE QUEBEC DEPARTURE (RDG1Q) Geradeaus über LO MNW bis 7,5 DME DMN; Linkskurve, auf R 222 MBG bis MBG, auf R 020 MBG bis RDG (△).		von MBG bis RDG: 5000	
MILLDORF THREE QUEBEC DEPARTURE (MDF3Q) Geradeaus über LO MNW; bei Durchfliegen von 7,5 DME DMN oder 4000, je nachdem was später erreicht wird, Rechtskurve, auf R 303 MDF in Richtung MDF; bei Überfliegen von 3 DME NW MDF Rechtskurve, auf R 185 MDF bis zum Erfliegen der ATS-Strecken B 1/B 103.		von MDF bis 15 DME MDF: 5500 von 15 DME MDF bis zum Erfliegen B1/B103: 8500	

"

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
TULSI TWO QUEBEC DEPARTURE (TULSI2Q) Geradeaus über LO MNW; bei Durchfliegen von 7,5 DME DMN oder 4000, je nachdem was später erreicht wird, Rechtskurve, auf R 040 MUN bis MUN (△); nach MUN Linkskurve, auf R 196 MUN bis TULSI (△).	FL 70		Für Flüge in Richtung INN oder KPT
SALZBURG ONE QUEBEC DEPARTURE (SBG1Q) Geradeaus über LO MNW; bei Durchfliegen von 7,5 DME DMN oder 4000, je nachdem was später erreicht wird, Rechtskurve, auf R 303 MDF bis MDF (△); auf R 122 MDF bis SBG (△).		von MDF bis SBG: 5000	
			Zeiten in Klammern gelten während der gesetzlichen Sommerzeit.

"

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 21.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 23/93

Dreizehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen

Vom 4. Januar 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 26. Februar 1991 (Beilage zum BAnz. Nr. 78 vom 25. April 1992, NfL I - 46/91), zuletzt geändert durch die Zwölfte Änderungsbekanntmachung hierzu vom 27. November 1992 (BAnz. S. 9110, NfL I - 371/92), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt I Nummer 2 werden die Angaben zur Kontrollzone Söllingen ersatzlos gestrichen.

Diese Bekanntmachung tritt am 4. März 1993 in Kraft.

Bonn, den 04.01.93
LR 16/60.05.02/350 FS 92

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

K a p m e i e r

I - 24/93

Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Dedelow

Nachstehend gebe ich die vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr der Flugplatz-Flugbetriebsgesellschaft mbH Uckermark, Dedelow, gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Verkehrslandeplatzes für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage bekannt. Die Bekanntmachung umfaßt die nach § 52 Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bestimmten Angaben der Genehmigung.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:	Verkehrslandeplatz Dedelow
2. Lage:	ca. 4,8 NM nordwestlich der Stadt Prenzlau ca. 0,3 NM südwestlich der Gemeinde Dedelow
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	53 21 15 N 13 47 12 O
b) Höhe über NN:	164 ft
4. Start- und Landebahn:	
a) Richtung	100°/280°
b) Länge	900 m
c) Breite	30 m
d) Belag	Gras eingeschlossen 300 x 10 m Beton

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

1. Flugzeuge bis zu 2.000 kg höchstzulässiger Abflugmasse,
2. Drehflügler ohne Gewichtsbeschränkung,
3. selbststartende Motorsegler,
4. Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschleppstart und
5. Ultraleichtflugzeuge.

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr mit den unter II. genannten Luftfahrzeugen (Verkehrslandeplatz).

Potsdam, den 18.12.92
44-75 62/2

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
Im Auftrag

B a y r

I - 25/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Gransee

Nachstehend gebe ich die vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr der Fallschirmsportgemeinschaft Berlin-Gransee e.V., Berlin, gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage bekannt. Die Bekanntmachung umfaßt die nach § 52 Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bestimmten Angaben der Genehmigung.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Gransee
2. Lage:	Land Brandenburg, Kreis Gransee etwa 3 km östlich der Stadt Gransee
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	53 00 26 N 13 12 15 O
b) Höhe über NN:	164 ft (50 m)
4. Start- und Landebahn für Flugzeuge:	
Start-/Landebahn 11/29	
a) Richtung	110°/290°
b) Länge	750 m
c) Breite	40 m
d) Belag	Gras

5. Betriebsfläche für das Landen von Fallschirmen:

südlich der Start- und Landebahn

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

1. Flugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Abflugmasse,
2. Personenfallschirme.

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit den unter II. genannten Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR).

Potsdam, den 14.12.92
44-75 62/9

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
Im Auftrag

B a y r

NfL I 26 – 43/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 4. Februar 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 26/93	43. VO zur Änderung der 10. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)	54
I - 27/93	37. VO zur Änderung der 14. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)	54
I - 28/93	36. VO zur Änderung der 28. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover)	55
I - 29/93	30. VO zur Änderung der 85. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)	55
I - 30/93	25. VO zur Änderung der 86. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)	57
I - 31/93	Berichtigung der 12. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	58
I - 32/93	14. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen	58
I - 33/93	7. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	59
I - 34/93	13. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	59
I - 35/93	13. Änderung der Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R 9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200	60
I - 36/93	6. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin	60
I - 37/93	Berichtigung der Neufassung der Bekanntmachung der Verfahren zur Meldung von störenden Flügen militärischer Luftfahrzeuge	61
I - 38/93	Nachrichtliche Bekanntmachung der Änderungen zu den Anwendungs- und Zahlungsbedingungen, der Änderung des Verzeichnisses der Fluginformationsgebiete zu den Anwendungsbedingungen sowie zur Festlegung der Gebührensätze und Transatlantiktarife nach dem Internationalen Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL)	61
I - 39/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Braunschweig	67
I - 40/93	Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Kührstedt-Bederkesa	69
I - 41/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Neubrandenburg	69
I - 42/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Renneritz	70
I - 43/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Trier/Föhren	70

Inhaltsangabe der NfL II 12/93 vom 4. Februar 1993

II - 12/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-31. Dezember 1992)

Inhaltsangabe der NfL II 13/93 vom 4. Februar 1993

II - 13/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 14 - 17/93 vom 4. Februar 1993

II - 14/93	Beförderung von gefährlichen Gütern – Schulungsanforderungen für den betroffenen Personenkreis
II - 15/93	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät
II - 16/93	Ungültigkeitserklärungen von Flugzeugdokumenten
II - 17/93	Ungültigkeitserklärungen von Ausweisen für Besatzungsmitglieder

I - 26/93

Dreiundvierzigste Verordnung zur Änderung der Zehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 28. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Zehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. August 1985 (BAnz. S. 10738, NfL I - 159/85), zuletzt geändert durch die Zweiundvierzigste Änderungsverordnung hierzu vom 16. November 1992 (BAnz. S. 9053, NfL I - 358/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt ARKON wie folgt gefaßt:

"Meldepunkt ARKON R295 - 37 DME DOM
51° 56' 57" N 06° 40' 13" O"

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird bei der Einflugstrecke ARKON TWO X-RAY ARRIVAL (ARKON2X) in Spalte 3 die Angabe "4" in "3" geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 28.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 27/93

Siebenunddreißigste Verordnung zur Änderung der Vierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 28. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Vierzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. August 1985 (BAnz. S. 10798, NfL I - 163/85), zuletzt geändert durch die Sechsunddreißigste Änderungsverordnung hierzu vom 28. September 1992 (BAnz. S. 8238, NfL I - 306/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 5 Nr. 1 werden in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angaben zur Betriebsstufe I wie folgt geändert:

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1269 (224)	1279 (234)	1289 (244)	1299 (254)

2. In § 2 Abs. 5 Nr. 3 werden in der Tabelle der Hindernisfreihöhen die Angaben zur Betriebsstufe I wie folgt geändert.

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1201 (179)	1211 (189)	1221 (199)	1231 (209)

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke WÜRZBURG FOUR MIKE DEPARTURE (WUR4M) durch folgende Strecke ersetzt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
WÜRZBURG FIVE MIKE DEPARTURE (WUR5M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 12 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 32 DME DKB; Rechtskurve, auf G 104 bis WUR (△).	5000		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 28.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 28/93

Sechsunddreißigste Verordnung zur Änderung der Achtundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 28. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Achtundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. April 1986 (BAnz. S. 5121, NfL I - 67/86), zuletzt geändert durch die Fünfunddreißigste Änderungsverordnung hierzu vom 20. August 1992 (BAnz. S. 7613, NfL I - 270/92), wird wie folgt geändert:

In § 2 Abs. 5 Nr. 5, 9 und 11 wird vor dem Fehlanflugpunkt jeweils folgender Text eingefügt:

"Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen:

Abflug von NIE auf R 080, bei 14 DME HAD Linkskurve, Flug bis NIE fortsetzen; Abflug von NIE auf R 195."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 28.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 29/93

Dreißigste Verordnung zur Änderung der Fünfundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

Vom 28. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Fünfundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 3. September 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981, NfL I - 248/81), zuletzt geändert durch die Neunundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 8. Dezember 1992 (BAnz. S. 9582, NfL I - 375/92), wird wie folgt geändert:

In § 1 Nr. 1 wird

1. die ATS-Strecke A 65 wie folgt gefaßt:

1	2	3	4	5	6
A 65 △ Erlangen VORTAC (ERL) 49 39 23 N 11 09 08 O △ BAROM [1] R 325 – 28 DME ERL (R 325 ERL/R 276 BAY) 50 02 35 N 10 43 57 O △ VELIS [2] R 106 – 27 DME FUL 50 28 00 N 10 15 40 O △ Mansbach NDB (MBA) 50 46 43 N 09 54 30 O △ Lichtenau NDB (LAU) 51 12 20 N 09 41 31 O △ Warburg VORTAC (WRB) 51 30 26 N 09 06 42 O					[1] Schnittpunkt mit A 19; Entfernung bis HAB 37 NM [2] Schnittpunkt mit W 39; Entfernung bis FUL 27 NM
	325/145	28	FL 240/5000 ft MSL		
		31	FL 240/6500 ft MSL		
		23			
	343/163	27	FL 240/5500 ft MSL		
	311/131	28	FL 240/5000 ft MSL		

2. bei der ATS-Strecke W 10 zwischen den Meldepunkten SAREN und Erlangen DVORTAC in Spalte 4 die Angabe "(FL 100)" gestrichen.

3. nach der ATS-Strecke W 93 folgende neue ATS-Strecke eingefügt:

1	2	3	4	5	6
W 94 △ Würzburg VOR (WUR) 49 43 07 N 09 56 53 O △ PIGMI [1] 50 04 00 N 10 15 30 O R 141 FUL – R 030 WUR △ GORKO [2] 50 17 30 N 10 27 28 O R 119 FUL – R 030 WUR ▲ LURIS 50 43 55 N 10 52 25 O (R 081 FUL – 210° RF) ▲ Erfurt NDB (RF) 50 58 16 N 11 04 55 O ▲ BITBA 51 07 25 N 11 31 42 O R 242 – 40 DME LEG ▲ Leipzig VOR/DME (LEG) 51 26 14 N 12 28 29 O					[1]) Schnittpunkt mit A 19; Entfernung bis HAB 18 NM [2]) Schnittpunkt mit A 65; Entfernung bis VELIS 13 NM
	030/210	24	FL 240/5000 ft MSL		
		16			
		31	FL 240/6500 ft MSL		
		16	FL 180/6500 ft MSL		
	062/242	19	FL 180/5000 ft MSL		
		40	FL 180/4000 ft MSL		

4. die ATS-Strecke W 96 wie folgt gefaßt:

1	2	3	4	5	6
W 96 ▲ Magdeburg VOR/DME (MAG) 51 59 42 N 11 47 50 O ▲ POVEL [1] 52 07 45 N 10 49 44 O (R 282 – 37 DME MAG) △ Leine DVOR/DME (DLE) 52 15 06 N 09 53 03 O					[1]) Schnittpunkt mit W 99; Entfernung bis HLZ 14 NM
	282 102	37	FL 240 5000 ft MSL (FL 80)	↓	
		35	FL 240 5000 ft MSL		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 28.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 30/93

Fünfundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Sechsundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Vom 28. Dezember 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 b Abs. 2 Satz 1, § 27 a Abs. 2 und § 37 Abs. 5 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) verordnet die Bundesanstalt für Flugsicherung:

Artikel 1

Die Sechsundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum) vom 3. September 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I - 250/81), zuletzt geändert durch die Vierundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 8. Dezember 1992 (BAnz. S. 9582, NfL I - 376/92), wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 1 wird die ATS-Strecke UW 96 wie folgt gefaßt:

1	2	3	4	5	6
UW 96 ▲ Magdeburg VOR/DME (MAG) 51 59 42 N 11 47 50 O ▲ POVEL[1]) 52 07 45 N 10 49 44 O (R 282 – 37 DME MAG) △ Leine DVOR/DME (DLE) 52 15 06 N 09 53 03 O					[1]) Schnittpunkt mit UW 99; Entfernung bis HLZ 14 NM
	282 102	37	FL 410 FL 250	↓	
		35	FL 450 FL 250		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 28.12.92

Der Präsident
der Bundesanstalt für Flugsicherung
In Vertretung

B o h r

I - 31/93

Berichtigung der 12. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen

Vom 6. Januar 1993

Die Zwölfte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 27. November 1992 (BAnz. S. 9110; NfL I - 371/92) wird wie folgt berichtigt:

In Nummer 2 werden

a) im 1. Koordinatenblock (beginnend mit
54 55 00 N 13 30 25 O)
die 13. Koordinate
51 32 20 N 12 53 30 O berichtigt in 51 32 20 N 12 48 20 O,
die 17. Koordinate
50 29 50 N 12 28 30 O berichtigt in 50 29 50 N 12 28 20 O,

b) im letzten Koordinatenblock (beginnend mit
52 09 00 N 13 58 30 O)
die 6. Koordinate
51 57 05 N 14 42 50 O berichtigt in 51 57 05 N 12 42 50 O

Unter Ziffer 3 werden

a) im 3. Koordinatenblock (beginnend mit
51 57 05 N 12 42 50 O)
die 3. Koordinate
51 57 30 N 13 57 50 O berichtigt in 51 57 30 N 13 57 15 O,
die 10. Koordinate
51 32 20 N 14 48 20 O berichtigt in 51 32 20 N 12 48 20 O,

b) im 4. Koordinatenblock (beginnend mit
51 16 00 N 12 45 20 O)
die 2. Koordinate
50 02 50 N 13 24 00 O berichtigt in 51 02 50 N 13 24 00 O,
die 4. Koordinate
50 29 50 N 12 28 30 O berichtigt in 50 29 50 N 12 28 20 O,

c) im 8. Koordinatenblock (beginnend mit
52 08 40 N 14 00 00 O)
die 6. Koordinate
50 29 50 N 12 28 30 O berichtigt in 50 29 50 N 12 28 20 O,
die 8. Koordinate
50 02 50 N 13 24 00 O berichtigt in 51 02 50 N 13 24 00 O und
die 20. Koordinate
51 32 20 N 12 53 30 O berichtigt in 51 32 20 N 12 48 20 O.

Diese Bekanntmachung tritt am 4. Februar 1993 in Kraft.

Bonn, den 06.01.93
LR 16/60.05.02/135 Va 92 II

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 32/93

Vierzehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen

vom 21. Januar 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 26. Februar 1991 (Beilage zum BAnz. Nr. 78 vom 25. April 1991, NfL I - 46/91), zuletzt geändert durch die Dreizehnte Änderungsbekanntmachung hierzu vom 4. Januar 1993 (BAnz. S. 330; NfL I - 23/93), wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt I Nummer 2 werden

a) die Angaben zur Kontrollzone Bremgarten ersatzlos gestrichen

b) die Angaben zur Kontrollzone Holzdorf durch nachstehende Fassung ersetzt:

- **Holzdorf** (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Holzdorf
51 46 06 N 13 10 07 O)
- Obere Begrenzung:
853 m (2800 Fuß) über NN

2. In Abschnitt IV werden

a) die Angaben zum Nahverkehrsbereich Bremgarten ersatzlos gestrichen.

b) die Angaben zum Nahverkehrsbereich Lahr durch nachstehende Fassung ersetzt:

Lahr
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
48 00 00 N 07 36 03 O – 48 00 00 N 07 53 50 O –
48 42 20 N 08 15 40 O – 48 42 20 N 07 56 36 O –
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis
48 00 00 N 07 36 03 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 95

Untere Begrenzung:
305 m (1000 Fuß) über Grund.

Sektor C

Seitliche Begrenzung:
48 00 00 N 07 53 50 O – 48 00 00 N 08 22 26 O –
48 42 20 N 08 24 32 O – 48 42 20 N 08 15 40 O –
48 00 00 N 07 53 50 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 95

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund.

Diese Bekanntmachung tritt am 1. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 21.01.93
LR 16/60/05.02/5 DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 33/93

Siebte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 18. Januar 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 4. Dezember 1991 (BAnz. Nr. 237 vom 21.12.1991; NfL I - 15/92), zuletzt geändert durch die sechste Änderungsbekanntmachung vom 2. November 1992 (BAnz. S. 8709; NfL I - 346/92) wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II werden nach der Nummer 38 die folgenden Nummern angefügt:

"39. ED-R 64 (Groß Nordsee)

39.1 Seitliche Begrenzung:
Kreis mit einem Radius von 2,4 km (1,3 NM) um den Punkt 54 20 00 N 09 55 27 O.

39.2 Obere Begrenzung:
300m (1000 Fuß) über NN.

39.3 Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Donnerstag jeweils von 0700 (0600) bis 1500 (1400) Uhr UTC.

39.4 Durchfluggenehmigung erforderlich gemäß Abschnitt I Nummer 1. b).

40. ED-R 65 (Romrod)

40.1 Seitliche Begrenzung:
Kreis mit einem Radius von 3.7 km (2 NM) um den Punkt 50 40 51 N 09 11 42 O.

40.2 Obere Begrenzung:
1370 m (4500 Fuß) über NN

40.3. Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Donnerstag jeweils von 0630 (0530) bis 1530 (1430) UTC.

40.4 Durchfluggenehmigung erforderlich gemäß Abschnitt I Nummer 1.b)."

Die Bekanntmachung tritt am 1. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 18.01.93
LR 16/60.05.04/1 BL 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

E c k h a r d t

I - 34/93

Dreizehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 13. Januar 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827, NfL I - 47/91), zuletzt geändert durch die Zwölfte Änderungsbekanntmachung vom 27. November 1992 (BAnz. S. 9109; NfL I - 372/92), wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt I wird die folgende Nummer 5 angefügt:

   "5. Die folgend genannten deutschen gesetzlichen Feiertage und Feiertage der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) sind im Luftfahrthandbuch (AIP), Teil GEN, veröffentlicht."

2. In Abschnitt II werden folgende Änderungen vorgenommen:

a) Die Nummer "15. ET-R 9" wird ersatzlos gestrichen.

b) Nach der Nummer 11 wird folgende Nummer angefügt:
   "12. ET-R 7 a (Mahlwinkel 1)
   12.1 Seitliche Begrenzung
   52 33 00 N 12 07 00 O – 52 18 00 N 12 06 00 O –
   52 12 00 N 11 33 00 O – 52 15 00 N 11 24 00 O –
   52 17 00 N 11 24 00 O – 52 35 00 N 11 22 00 O –
   52 37 00 N 11 52 00 O – 52 33 00 N 12 07 00 O –

   12.2 Obere Begrenzung
   Flugfläche 70 (2150 m STD)

12.3 Zeitliche Wirksamkeit
Montag 0600 (0500) Uhr bis Freitag 1400 (1300) Uhr UTC, ausgenommen gesetzliche deutsche Feiertage und Feiertage der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS)."

c) In Nummer 13 wird die Bezeichnung "ET-R 7 (Magdeburg)" geändert in "ET-R 7 b (Mahlwinkel 2)".

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 13.01.93
LR 16/60.05.04/6 Va 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 35/93

Dreizehnte Änderung der Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R 9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200

Vom 13. Januar 1993

Die Bekanntmachung über die Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200 vom 13. April 1988 (BAnz. S. 1969, NfL I - 94/88), zuletzt geändert durch die Zwölfte Änderungsbekanntmachung vom 21.04.1992 (BAnz. S. 3750; NfL I - 159/92) wird wie folgt geändert:

1. Unter Nummer 2.1 wird die Nummer 3) TRA 203 durch folgende Fassung ersetzt:

"3) TRA 203:
52 07 20 N 08 18 40 O – 52 08 18 N 08 56 40 O –
51 35 00 N 08 56 40 O – 51 30 00 N 08 53 00 O –
51 30 20 N 08 07 30 O – 51 36 00 N 08 01 00 O –
51 49 00 N 07 52 00 O – 52 07 20 N 08 18 40 O –
von Flugfläche 80 bis Flugfläche 150."

2. Unter Nummer 2.1 werden folgende Nummern gestrichen:

"6) 7) TRA 206

12) TRA 303

17) 18) TRA 306"

Diese Bekanntmachung tritt am 1. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 13.01.93
LR 16/60.05.04/1 D 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 36/93

Sechste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin

Vom 7. Januar 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin vom 15. Februar 1991 (BAnz. S. 1648; NfL I - 40/91), zuletzt geändert durch die Fünfte Änderungsbekanntmachung vom 1. September 1992 (BAnz. S. 7647; NfL I - 280/92) wird wie folgt geändert:

Die Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) die Nummer 1.2.1 wird durch folgende Fassung ersetzt:

"1.2.1 Seitliche Begrenzung:

54 45 00 N 13 48 00 O – 54 00 00 N 14 14 00 O –
53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis
52 42 20 N 14 24 30 O – 52 42 30 N 13 53 55 O –
52 51 10 N 12 47 30 O – 53 01 30 N 12 15 30 O –
53 36 00 N 11 25 00 O – 53 54 00 N 11 28 00 O –
54 08 00 N 11 15 30 O – 54 22 00 N 12 00 00 O –
54 45 00 N 13 00 00 O – 54 45 00 N 13 48 00 O."

b) Folgende neue Nummern werden angefügt:

"1.4.1 Seitliche Begrenzung:

52 10 00 N 14 42 00 O – entlang der deutsch-polnischen und der deutsch-tschechischen Grenze bis
50 25 00 N 12 43 00 O – 50 30 54 N 12 25 00 O –
51 10 40 N 12 25 00 O – 51 18 10 N 12 53 30 O –
51 32 20 N 12 48 20 O – 51 40 55 N 12 25 00 O –
51 52 30 N 12 25 00 O – 52 05 50 N 12 52 30 O –
52 09 00 N 13 58 30 O – 52 10 00 N 14 42 00 O.

1.4.2 Vertikale Begrenzung

Der Luftraum oberhalb von 300 m (1000 Fuß) über Grund bis einschließlich Flugfläche 200."

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 07.01.93
LR 16/60.05.04/4 Va 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 37/93

Berichtigung der Neufassung der Bekanntmachung der Verfahren zur Meldung von störenden Flügen militärischer Luftfahrzeuge

Die Neufassung der Bekanntmachung der Verfahren zur Meldung von störenden Flügen militärischer Luftfahrzeuge vom 13. Februar 1992 (NfL I - 70/92) wird wie folgt berichtigt:

Unter Ziffer 2 Abs. 1 wird die bisherige Telefon-Nr. 0130-2073 durch die neue Nr. **0130-862073** ersetzt.

Bonn, den 08.01.93
LR 16/60.05.05/14 L 92

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 38/93

Nachrichtliche Bekanntmachung der Änderungen zu den Anwendungs- und Zahlungsbedingungen, der Änderung des Verzeichnisses der Fluginformationsgebiete zu den Anwendungsbedingungen sowie zur Festlegung der Gebührensätze und Transatlantiktarife nach dem Internationalen Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL)

Die nachstehende im Bundesgesetzblatt Teil II, Seite 1212 am 22. Dezember 1992 veröffentlichte Bekanntmachung vom 10. Dezember 1992 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Bonn, den 23.12.92
LR 10/23.83.07-06/67 Va 92 II

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. G r a u m a n n

Bekanntmachung der Änderungen zu den Anwendungs- und Zahlungsbedingungen, der Änderung des Verzeichnisses der Fluginformationsgebiete zu den Anwendungsbedingungen sowie zur Festlegung der Gebührensätze und Transatlantiktarife nach dem Internationalen Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL)

Vom 10. Dezember 1992

Die Ständige Kommission für Flugsicherung, erweitert um die Vertreter der am FS-Streckengebührensystem beteiligten Nichtmitgliedstaaten, hat am 23. November bzw. am 27. November 1992 beschlossen, daß mit Wirkung vom 1. Januar 1993

- die Zahlungs- und Anwendungsbedingungen geändert werden,
- das Verzeichnis der Fluginformationsgebiete (Anlage 1 zu den Anwendungsbedingungen) durch eine Neufassung ersetzt wird und
- die Gebührensätze und Transatlantiktarife neu festgelegt werden.

Die Beschlüsse werden hiermit nach Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 2. Februar 1984 zu dem Protokoll vom 12. Februar 1981 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über die Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt "EUROCONTROL" vom 13. Dezember 1960 und zu der Mehrseitigen Vereinbarung vom 12. Februar 1981 über Flugsicherungs-Streckengebühren (BGBl. 1984 II S. 69) in Verbindung mit § 2 Abs. 2 der FS-Strekken-Gebühren-Verordnung vom 14. April 1984 (BGBl. I S. 629), geändert durch Verordnung vom 10. September 1986 (BGBl. I S. 1524), mit einer Maßgabe versehen gemäß Anlage I Kapitel XI Sachgebiet C Abschnitt III Nr. 3 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BGBl. II S. 889, 1106), bekanntgemacht.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 14. Juli 1992 (BGBl. II S. 551).

Bonn, den 10. Dezember 1992

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. G r a u m a n n

Beschluß Nr. 19
über die Änderung der Anwendungsbedingungen des FS-Streckengebührensystems und der Zahlungsbedingungen

Die ständige Kommission für Flugsicherung erweitert um die Vertreter der am FS-Streckengebührensystem beteiligten Nichtmitgliedstaaten,

gestützt auf das am 12. Februar 1981 in Brüssel geänderte Internationale Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL), insbesondere auf dessen Artikel 5 Absatz 2;

gestützt auf die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren vom 12. Februar 1981, insbesondere auf deren Artikel 3 Absatz 2 (e) sowie Artikel 6 Absatz 1 (a):

gestützt auf Anlage 3 (Zahlungsbedingungen) zu den Anwendungsbedingungen des FS-Streckengebührensystems;

auf Vorschlag des erweiterten Ausschusses,

faßt mit der Einstimmigkeit aller Vertragsstaaten folgenden Beschluß:

Artikel 1

Ziffer 3 von Artikel 1 der Zahlungsbedingungen erhält folgenden Wortlaut:

"3. Der Gebührenbetrag wird am Tage der Durchführung des Fluges fällig.
Die Frist, in der die Zahlung zu leisten ist, ist auf der Rechnung angegeben."

Artikel 2

Dieser Beschluß tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Geschehen zu Brüssel, am 23. November 1992

Robert Goebbels
Präsident der erweiterten Kommission

Beschluß Nr. 20
über die Änderung der Anwendungsbedingungen des FS-Streckengebührensystems und der Zahlungsbedingungen

Die ständige Kommission für Flugsicherung, erweitert um die Vertreter der am FS-Streckengebührensystem beteiligten Nichtmitgliedstaaten,

gestützt auf das am 12. Februar 1981 in Brüssel geänderte Internationale Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL), insbesondere auf dessen Artikel 5 Absatz 2;

gestützt auf die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren vom 12. Februar 1981, insbesondere auf deren Artikel 3 Absatz 2 (e) sowie Artikel 6 Absatz 1 (a);

gestützt auf die Anwendungsbedingungen des FS-Streckengebührensystems;

auf Vorschlag des erweiterten Ausschusses,

faßt mit der Einstimmigkeit aller Vertragsstaaten folgenden Beschluß:

Artikel 1

Ziffer 3 von Artikel 1 der Anwendungsbedingungen des FS-Strekkengebührensystems wird Ziffer 4, und eine neue Ziffer 3 mit folgendem Wortlaut ist in Artikel 1 einzufügen:

"3. Auf die Gebühren, die im Luftraum der in die Zuständigkeit eines Vertragsstaates fallenden Fluginformationsgebiete anfallen, können Bestimmungen über die Mehrwertsteuer angewandt werden, und EUROCONTROL kann in diesem Fall die Mehrwertsteuer zu den mit dem betreffenden Vertragsstaat vereinbarten Bedingungen und Regelungen einziehen."

Artikel 2

Die jetzige Ziffer 3 wird zu Ziffer 4.

Artikel 3

Dieser Beschluß tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Geschehen zu Brüssel, am 23. November 1992

Robert Goebbels
Präsident der erweiterten Kommission

Beschluß Nr. 21
über die Änderung des Verzeichnisses der Fluginformationsgebiete in Anlage 1 zu den Anwendungsbedingungen des FS-Streckengebührensystems

Die ständige Kommission für Flugsicherung, erweitert um die Vertreter der am FS-Streckengebührensystem beteiligten Nichtmitgliedstaaten,

gestützt auf das am 12. Februar 1981 in Brüssel geänderte Internationale Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL), insbesondere auf dessen Artikel 5 Absatz 2;

gestützt auf die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren vom 12. Februar 1981, insbesondere auf deren Artikel 3 Absatz 1 (a) und 2 (e) sowie Artikel 6 Absatz 1 (a);

auf Vorschlag des erweiterten Ausschusses,

faßt mit der Einstimmigkeit aller Vertragsstaaten folgenden Beschluß:

Artikel 1

Anlage 1 (Verzeichnis der Fluginformationsgebiete) zu den Anwendungsbedingungen für das FS-Streckengebührensystem wird durch Anlage 1 zu dem vorliegenden Beschluß ersetzt.

Artikel 2

Dieser Beschluß tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

Geschehen zu Brüssel, am 27. November 1992

Robert Goebbels
Präsident der erweiterten Kommission

Anlage 1

Fluginformationsgebiete

Bundesrepublik Deutschland

Oberes Fluginformationsgebiet Hannover
Oberes Fluginformationsgebiet Rhein
Fluginformationsgebiet Bremen
Fluginformationsgebiet Düsseldorf
Fluginformationsgebiet Frankfurt
Fluginformationsgebiet München
Fluginformationsgebiet Berlin

Republik Österreich

Fluginformationsgebiet Wien

Königreich Belgien – Großherzogtum Luxemburg

Oberes Fluginformationsgebiet Brüssel
Fluginformationsgebiet Brüssel

Spanien

Oberes Fluginformationsgebiet Madrid
Fluginformationsgebiet Madrid
Oberes Fluginformationsgebiet Barcelona
Fluginformationsgebiet Barcelona
Oberes Fluginformationsgebiet Islas Canarias
Fluginformationsgebiet Islas Canarias

Französische Republik

Oberes Fluginformationsgebiet France
Fluginformationsgebiet Paris
Fluginformationsgebiet Brest
Fluginformationsgebiet Bordeaux
Fluginformationsgebiet Marseille

Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland

Oberes Fluginformationsgebiet Scottish
Fluginformationsgebiet Scottish
Oberes Fluginformationsgebiet London
Fluginformationsgebiet London

Irland

Oberes Fluginformationsgebiet Shannon
Fluginformationsgebiet Shannon
Ozeanisches Übergangsgebiet Shannon, begrenzt durch folgende Koordinaten:
51°NB, 15°WL, 51°NB 8°WL, 48°30'NL 8°WB, 49°NL 15°WB, 51°NL 15°WB, ab Flugfläche 55 aufwärts

Königreich der Niederlande

Fluginformationsgebiet Amsterdam

Republik Portugal

Oberes Fluginformationsgebiet Lisboa
Fluginformationsgebiet Lisboa
Fluginformationsgebiet Santa Maria

Schweizerische Eidgenossenschaft

Oberes Fluginformationsgebiet Genève
Fluginformationsgebiet Genève
Oberes Fluginformationsgebiet Zürich
Fluginformationsgebiet Zürich

Republik Griechenland

Oberes Fluginformationsgebiet Athinai
Fluginformationsgebiet Athinai

Türkei

Fluginformationsgebiet Ankara
Fluginformationsgebiet Istanbul

Malta

Fluginformationsgebiet Malta

Republik Zypern

Fluginformationsgebiet Nicosia

Republik Ungarn

Fluginformationsgebiet Budapest

Beschluß Nr. 22
zur Festlegung der Gebührensätze und Transatlantiktarife für den am 1. Januar 1993 beginnenden Erhebungszeitraum

Die ständige Kommission für Flugsicherung, erweitert um die Vertreter der am FS-Streckengebührensystem beteiligten Nichtmitgliedstaaten,

gestützt auf das am 12. Februar 1981 in Brüssel geänderte Internationale Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL), insbesondere auf dessen Artikel 5 Absatz 2;

gestützt auf die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren vom 12. Februar 1981, insbesondere auf deren Artikel 3 Absatz 1 (a) und 2 (e) sowie Artikel 6 Absatz 1 (a);

faßt folgenden Beschluß:

Einziger Artikel

Die in der Anlage zu diesem Beschluß aufgeführten Gebührensätze und Transatlantiktarife werden genehmigt und treten am 1. Januar 1993 in Kraft.

Geschehen zu Brüssel, am 27. November 1992

R o b e r t G o e b b e l s
Präsident der erweiterten Kommission

Gebührensätze (Basissätze)
(ab 1. Januar 1993)

	Nationaler Gebührensatz	Verwaltungskostensatz	Globaler Gebührensatz
	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)
Belgien/Luxemburg	85,07 ECU	0,35 ECU	85,42 ECU
Deutschland	70,85 ECU		71,20 ECU
Frankreich	62,21 ECU		62,56 ECU
Vereinigtes Königreich	96,10 ECU		96,45 ECU
Niederlande	57,56 ECU		57,91 ECU
Irland	23,68 ECU		24,03 ECU
Schweiz	70,24 ECU		70,59 ECU
Portugal	42,11 ECU		42,46 ECU
Österreich	53,52 ECU		53,87 ECU
Spanien			
– Kontinentalgebiet	49,21 ECU		49,56 ECU
– Kanarische Inseln	52,51 ECU		52,86 ECU
Portugal – Santa Maria	10,74 ECU		11,09 ECU
Griechenland	26,56 ECU		26,91 ECU
Türkei	30,63 ECU		30,98 ECU
Malta	74,91 ECU		75,26 ECU
Zypern	13,93 ECU		14,28 ECU
Ungarn	13,79 ECU		14,14 ECU

Ermäßigter globaler Gebührensatz für Inlandsflüge in der Türkei 20,35 ECU

Angewandter Wechselkurs:

1 ECU = BEF 42,0743
= DEM 2,04243
= FRF 6,89232
= GBP 0,714185
= IEP 0,766221
= NLG 2,30310
= CHF 1,82743

1 ECU = PTE 172,911
= ATS 14,3758
= ESP 129,976
= GRD 250,515
= TRL 9519,40
= MTL 0,411384
= CYP 0,587855
= HUF 106,08

Tarife ab 1. Januar 1993
für Flüge gemäß Artikel 8 der Anwendungsbedingungen
für Luftfahrzeuge mit dem Gewichtsfaktor eins
(50 metrische Tonnen)

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	ECU
(1)	(2)	(3)
ZONE I		
– zwischen 14° WL und 110° WL und nördlich von 55° NB ausgenommen Island	Frankfurt	1 400,61
	London	944,48
	Paris	1 227,98
	Prestwick	494,79
ZONE II		
– zwischen 40° WL und 110° WL und zwischen 28° NB und 55° NB	Abidjan	143,62
	Amman	1 658,94
	Amsterdam	916,02
	Athinai	1 247,79
	Bale-Mulhouse	936,75

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	ECU
(1)	(2)	(3)
	Banjul	139,18
	Barcelona	763,78
	Belfast	210,15
	Beograd	1 510,53
	Berlin	1 019,96
	Birmingham	516,55
	Bordeaux	522,96
	Bristol	511,89
	Bruxelles	871,22
	Budapest	1 449,90
	Cairo	1 462,61
	Cardiff	323,56
	Casablanca	347,85
	Dakar	139,07
	Dublin	138,78
	Dubrovnik	1 431,82
	Düsseldorf	1 043,85
	East Midlands	572,25
	Frankfurt	1 130,62
	Geneva	901,29
	Glasgow	318,73
	Hamburg	1 050,48
	Helsinki	550,48
	Istanbul/Atatürk	1 532,05
	Jeddah	1 599,75
	Kiev	1 071,99
	København	829,70
	Köln-Bonn	1 064,46
	Lagos	139,84
	Lamezia Terme	1 171,86
	Las Palmas, Gran Canaria	485,93
	Leeds and Bradford	509,56
	Lille	757,70
	Lisboa	397,16
	Ljubljana	1 367,13
	London	599,20
	Luxembourg	1 024,75
	Lyon	926,03
	Maastricht	958,25
	Madrid	553,72
	Malaga	633,66
	Manchester	466,38
	Manston	678,13
	Marseille	931,10
	Milano	1 038,92
	Monrovia	139,18
	Moskva	594,09
	München	1 309,43
	Nantes	486,84
	Napoli-Capodichino	1 048,31
	Newcastle	491,27
	Nice	938,23
	Oostende	766,75
	Oslo	614,37
	Paris	730,73
	Ponta Delgada, Açores	144,39
	Porto	290,86
	Praha	1 313,45
	Prestwick	318,73
	Riyadh	1 570,04
	Roma	1 075,36
	Sal I., Cabo Verde	139,07
	Santa Maria, Açores	154,48
	Santiago, España	254,19
	Shannon	91,31
	Sofia	1 586,39

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	ECU
(1)	(2)	(3)
	Stockholm	614,37
	Stuttgart	1 148,35
	Tel-Aviv	1 627,04
	Tenerife	445,47
	Torino	1 094,79
	Toulouse-Blagnac	692,86
	Venezia	1 236,32
	Warszawa	941,77
	Wien	1 430,59
	Zagreb	1 501,62
	Zürich	1 066,90
ZONE III – westlich von 110° WL und zwischen 28° NB und 55° NB	Amsterdam	1 052,69
	Düsseldorf	1 145,79
	Frankfurt	1 172,48
	Geneva	1 367,86
	Hamburg	763,99
	København	862,26
	London	882,46
	Luxembourg	1 287,60
	Madrid	439,89
	Manchester	700,45
	Milano	1 075,75
	Paris	996,92
	Prestwick	441,74
	Shannon	86,99
	Zürich	1 451,36
ZONE IV – westlich von 40° WL und zwischen 20° NB und 28° NB einschließlich Mexiko	Amsterdam	880,12
	Barcelona	871,34
	Berlin	1 063,00
	Bruxelles	895,38
	Düsseldorf	1 001,65
	Frankfurt	1 064,46
	Göteborg	738,11
	Hamburg	1 040,12
	Helsinki	544,94
	København	870,60
	Köln-Bonn	1 020,79
	Lisboa	450,80
	London	587,16
	Madrid	639,04
	Manchester	418,59
	Milano	981,49
	München	1 191,52
	Oslo	551,69
	Paris	655,71
	Praha	1 245,53
	Roma	1 101,75
	Sal I., Cabo Verde	90,83
	Santa Maria, Açores	155,37
	Shannon	171,11
	Stockholm	608,09
	Wien	1 373,50
	Zürich	990,12
ZONE V – westlich von 40° WL und zwischen Äquator und 20° NB	Amsterdam	1 042,38
	Bale-Mulhouse	995,07
	Barcelona	905,80
	Bordeaux	712,07

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	ECU
(1)	(2)	(3)
	Düsseldorf	1 158,05
	Frankfurt	1 106,92
	Hamburg	1 178,14
	Helsinki	706,40
	Köln-Bonn	1 084,10
	Las Palmas, Gran Canaria	620,81
	Lisboa	534,39
	London	808,54
	Lyon	947,80
	Madrid	722,27
	Manchester	625,37
	Marseille	1 123,24
	Milano	1 118,92
	München	1 183,48
	Nantes	670,47
	Paris	826,66
	Porto	519,53
	Porto Santo, Madeira	320,25
	Prestwick	393,95
	Roma	1 237,17
	Santa Maria, Açores	203,28
	Santiago, España	523,34
	Shannon	264,78
	Stockholm	1 257,79
	Tenerife	615,53
	Toulouse-Blagnac	670,47
	Zürich	1 097,57

I - 39/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Braunschweig

Teil I – Landegebühren

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

Die Landegebühr wird mit der Landung fällig. Sie 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 Landegebühren für geräuschärmere Luftfahrzeuge sind durch Vorlage eines Lärmzeugnisses nach NfL II - 33/90, 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.

Eine Landegebühr 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 Entgelt in Höhe einer Landegebühr je angefangener 10 Minuten erhoben. Die Ermäßigungen für Schul- und Einweisungsflüge nach 2.3 kommen zur Anwendung.

2. **Für Flugzeuge, Drehflügler und selbststartende Motorsegler** bemißt sich die Landegebühr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht (MTOW).

2.1 Die Landegebühr beträgt für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 9000 kg

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

bis		1000 kg	7,80 DM
1001	–	1200 kg	9,20 DM
1201	–	1400 kg	16,50 DM
1401	–	2000 kg	24,70 DM
ab 2001 für jede angefangenen 1000 kg			13,80 DM

2.1.2 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 oder 8 bzw. der LSL Kapitel III oder VIII einhalten, oder für Luftfahrzeuge, an denen eine Geräuschverbesserung durch Umrüstung mit besonderem Schalldämpfer und/oder Propeller erreicht worden ist,

bis		1000 kg	8,20 DM
1001	–	1200 kg	9,80 DM
1201	–	1400 kg	17,70 DM
1401	–	2000 kg	26,50 DM
ab 2001 für jede angefangenen 1000 kg			14,70 DM

2.1.3 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 Lärmgrenzwerte des ICAO Annex 16 Kapitel 3 oder 8 bzw. der LSL Kapitel III oder VIII überschreiten und keine Geräuschdämpfung durch Umrüstung vorgenommen haben,

bis		1000 kg	11,50 DM
1001	–	1200 kg	13,50 DM
1201	–	1400 kg	24,10 DM
1401	–	2000 kg	36,00 DM

ab 2001 für jede angefangenen 1000 kg 20,00 DM

2.2 Die Landegebühr beträgt für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht ab 9001 kg

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

je angefangene 1000 kg 14,70 DM

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

je angefangene 1000 kg 20,00 DM

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

Die ermäßigte Landegebühr beträgt für Luftfahrzeuge bei Schul- und Einweisungsflügen bei

2.3.1 einem Höchstabfluggewicht bis 2000 kg 50,0 v.H.,

2.3.2 einem Höchstabfluggewicht ab 2001 kg 35,0 v.H.

der nach 2 maßgebenden Sätze, mindestens jedoch
6,30 DM (Luftfahrzeuge mit Lärmzeugnis nach 2.1.1),
6,80 DM (Luftfahrzeuge mit Lärmzeugnis nach 2.1.2)
9,20 DM (Luftfahrzeuge mit Lärmzeugnis nach 2.1.3 und 2.2.2).

2.4 **Schulflüge** im Sinne der Gebührenordnung sind Flüge, die ein Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) durchgeführt 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 Gebührenberechnung einem Schulflug gleichgestellt.

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.

2.5 **Bei Notlandungen** wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

2.6 Ein Zuschlag von 50 % der Landegebühr ist zu entrichten, wenn das Luftfahrzeug nicht die Voraussetzungen nach 2.1.1 erfüllt und die Landung an Sonnabenden nach 12.00 Uhr Ortszeit sowie an Sonn- und Feiertagen erfolgt.

2.7 Ein Zuschlag zur Landegebühr ist zu entrichten, wenn in der Zeit von SS +30 bis SR -30 die Flugplatzbefeuerung während der Landung eingeschaltet ist. Der Zuschlag beträgt für:

Platz- und erweiterte Platzflüge (Start und Landung Braunschweig) je angefangene 1/4 Stunde 13,40 DM

VFR- und IFR-Überlandflüge je Bewegung 13,40 DM.

Bei Schul- und Einweisungsflügen wird der Zuschlag um 50 v.H. ermäßigt.

3. Für **Segelflugzeuge** beträgt die Landegebühr 1,90 DM.
Für **Ultra-Leichtflugzeuge** beträgt die Landegebühr 7,80 DM.

Teil II – Abstellgebühren

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

Die Abstellgebühr ist Entgelt 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 die Abstellgebühr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht.

2.1 **Die Abstellgebühr beträgt**

– für jede angefangene 24 Stunden

bis		1000 kg	4,00 DM
1001	–	1200 kg	4,80 DM
1201	–	1400 kg	5,50 DM
1401	–	2000 kg	7,60 DM

ab 2001 für jede angefangenen 1000 kg 4,00 DM

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

3. Für Segelflug-Transportanhänger beträgt die Abstellgebühr für

jede angefangenen 24 Stunden 0,70 DM.

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

Teil III – Luftschiffgebühren

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist anstelle von Landegebühren und Abstellgebühren eine Ankermastgebühr zu entrichten. Diese wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig.

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

Die Ankermastgebühr beträgt

für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge
für jede angefangenen 24 Stunden 172,00 DM

für Luftschiffe über 50 m Gesamtlänge
für jede angefangenen 24 Stunden 254,00 DM

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

Teil IV – Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01.03.1993 in Kraft. Die bisherige Gebührenordnung des Verkehrsflughafens Braunschweig (NfL I - 19/92) tritt zum gleichen Zeitpunkt außer Kraft.

Genehmigt:
Hannover, den 15.01.93
404-21.41

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
Im Auftrag

H a h n

Braunschweig, den 07.12.92

Flughafengesellschaft Braunschweig mbH

B a u m b a c h

I - 40/94

Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Kührstedt-Bederkesa

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die dem Fliegerclub in Bremerhaven e.V. am 24.06.1976 erteilte und zuletzt am 14.01.1993 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Kührstedt-Bederkesa in folgender Neufassung erteilt:

1. Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Kührstedt-Bederkesa
2. Lage:	1,4 km südwestlich von Kührstedt
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	53 34 09 N 08 47 30 O
b) Höhe über NN:	8 m

4. Start- und Landebahn für Flugzeuge und selbststartende Motorsegler:

a) Richtung:	118° / 298° rechtweisend
b) Länge:	
– bei Starts in Richtung 12:	410 m
– bei Starts in Richtung 30:	396 m
– bei Landungen in Richtung 12:	396 m
– bei Landungen in Richtung 30:	410 m
c) Breite:	30 m
d) Streifen:	Rechteck von 640 m x 60 m, das die Start- und Landebahn symmetrisch umgibt
e) Oberfläche:	Gras

5. Betriebsfläche für Hubschrauber:

Start- und Landebahn für Motorflugzeuge

6. Betriebsfläche für Segelflugzeuge und nicht-selbststartende Motorsegler

Start- und Landebahn für Motorflugzeuge

7. Betriebsfläche für Ultraleichtflugzeuge:

Start- und Landebahn für Motorflugzeuge

8. Betriebsfläche für Hängegleiter:

Start- und Landebahn für Motorflugzeuge

9. Der Sonderlandeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

a) Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässiger Flugmasse
b) Selbststartende Motorsegler
c) Segelflugzeuge und nicht-selbststartende Motorsegler
   Startart: Flugzeugschlepp
d) Ultraleichtflugzeuge (PPR)
e) Hubschrauber bis 5700 kg höchstzulässiger Flugmasse
f) Hängegleiter (PPR)
   Startart: Ultraleicht-Flugzeugschlepp

10. Der Sonderlandeplatz dient den Mitgliedern des Fliegerclubs in Bremerhaven e.V. für die Benutzung mit den unter Nr. 9 Buchst. a) bis c) und e) genannten Luftfahrzeugen. Der Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen und Hängegleitern ist nur mit Zustimmung des Platzhalters (PPR) möglich.

NfL I - 323/77, I - 154/83 und I - 120/85 werden hiermit aufgehoben.

Oldenburg, den 14.01.93
- 306.9-30311-35 -

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

F a n g m e y e r

I - 41/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Neubrandenburg

Gemäß § 21 a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Neubrandenburg außerhalb der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Neubrandenburg folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Für motorgetriebene Luftfahrzeuge gelten in gleicher Weise die VFR-Flugverfahren, welche während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Neubrandenburg festgelegt sind.

1.2 Mit kurzfristiger Aktivierung der Kontrollzone außerhalb der militärischen Betriebszeiten muß jederzeit gerechnet werden.

1.3 Überflüge der Orte Glocksin, Neverin und Trollenhagen sind zu vermeiden.

2. An- und Abflüge

2.1 Bei Flügen vom und zum Verkehrslandeplatz Neubrandenburg sind die in der Sichtanflugkarte dargestellten Flugstrecken einzuhalten.

2.2 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen der veröffentlichten Meldepunkte Sprechfunkverbindung mit Neubrandenburg INFO aufzunehmen.

Luftfahrzeugführer, die wegen der Leistungsdaten ihres Luftfahrzeuges die VFR-Anflugverfahren in der Sichtanflugkarte nicht einhalten können, haben mindestens 25 NM vor dem Flugplatz Neubrandenburg INFO zu rufen.

2.3 Im Flugplatzverkehr ist ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

3. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

4. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft. Gleichzeitig wird die Regelung vom 11. November 1991 (NfL I - 253/91) aufgehoben.

Schwerin, den 08.01.93

Der Wirtschaftsminister
des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. R o m m e l

I - 42/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Renneritz

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Renneritz folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Renneritz INFO aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Lärmhinweis: Überflüge der Orte Renneritz, Ramsin u. Roitzsch sind zu vermeiden.

1.4 Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

2. Motorflugbetrieb

Die Platzrunde ist südlich des Landeplatzes in 1200 ft MSL zu fliegen.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Segelflugzeuge haben die Nordplatzrunde zu fliegen. Ausnahmen sind mit Zustimmung der Flugleitung möglich.

3.2 Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß der Funksprechverkehr zwischen Winde und Startstelle von der Flugleitung mitgehört werden kann.

3.3 Winden- und Flugzeug-Schleppbetrieb ist südlich oder nördlich der Start- und Landebahn 07/25 durchzuführen.

4. Betrieb von Ultraleichtflugzeugen

Die Platzrunde ist innerhalb der Motorflugplatzrunde in 800 ft MSL zu fliegen. Ausnahmen sind mit Zustimmung der Flugleitung möglich.

5. Fallschirmsprungbetrieb

5.1 Fallschirmsprungbetrieb ist nur mit Zustimmung der Flugleitung zulässig.

5.2 Vor dem Absetzen der Fallschirmspringer hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer die Zustimmung der Flugleitung einzuholen und sich davon zu überzeugen, daß kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug zu erwarten ist.

6. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

7. Schlußbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Magdeburg, den 04.01.93
4.30313.04-04

Bezirksregierung Magdeburg
Im Auftrag

B r ü g g e m a n n

I - 43/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Trier/Föhren

Gem. § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Verordnung vom 21.07.1986 (BGBl. I. S. 1097) wird die Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Trier/Föhren vom 13.07.1983 (NfL I - 157/83) wie folgt geändert:

Nr. 1.6 wird neu hinzugefügt:

1.6 Platzrundenflüge an Samstagen nach PPR.

Nr. 1.7 neu hinzufügen:

1.7 An Sonn- und Feiertagen sind Platzrundenflüge nicht erlaubt.

Nr. 2 Fallschirmsprungbetrieb hinzufügen:

Auf die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes in AIP VFR, AGA 29, wird hingewiesen.

Die Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Trier, den 22.12.92
336-100

Bezirksregierung Trier
Im Auftrag

U t s c h

NfL I 44 – 52/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 18. Februar 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 44/93	Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Friedrichshafen	72
I - 45/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bienenfarm	73
I - 46/93	Neufassung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Neubrandenburg	74
I - 47/93	Änderungsgenehmigung zum Zweck der zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Parchim Mecklenburg	74
I - 48/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Flughafen Parchim Mecklenburg	75
I - 49/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Anklam	75
I - 50/93	Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Neustadt-Glewe	75
I - 51/93	Umbenennung des Verkehrslandeplatzes Nordhorn-Klausheide	76
I - 52/93	Genehmigung für den Sonderlandeplatz (Freiballonaufstiegsplatz) Ibbenbüren-Land	76

Inhaltsangabe der NfL II 18/93 vom 18. Februar 1993

II - 18/93 Verzeichnis der Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 19/93 vom 18. Februar 1993

II - 19/93 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 20/93 vom 18. Februar 1993

II - 20/93 Ergänzung der Bekanntmachung über die Verwendung von GPS Empfängern in der Allgemeinen Luftfahrt

I - 44/93

Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Friedrichshafen

Teil I - Landegebühren

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

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

Ermäßigte Landegebühren werden gewährt für:

- Propellerflugzeuge mit höchstzulässiger Startmasse bis 9.000 kg und Motorsegler, wenn diese eine der drei folgenden Voraussetzungen bezüglich der Lärmemission erfüllen:

a) Die Lärmgrenzwerte gemäß LSL vom 01.01.1989, Kapitel VI, Tabelle VI.2.3 werden um 8 Db(A) unterschritten.

b) Die Lärmgrenzwerte gemäß LSL vom 01.01.1989, Kapitel VI, Tabelle VI.2.4 werden um 4 Db(A) unterschritten.

c) Die Lärmgrenzwerte gemäß LSL vom 01.01.1989, Kapitel X, werden eingehalten.

- Propellerflugzeuge mit höchstzulässiger Startmasse über 9.000 kg, wenn diese den Lärmschutzforderungen gemäß LSL vom 01.01.1989, Kapitel III, entsprechen.

- Strahlflugzeuge, wenn diese den Lärmschutzforderungen nach LSL, Kapitel III, entsprechen

- Hubschrauber, wenn diese den Lärmschutzforderungen nach LSL, Kapitel VIII, entsprechen

Die Voraussetzungen zur Einräumung ermäßigter Landegebühren sind durch Vorlage eines Lärmzeugnisses nach NfL - II 83/86, bzw. einer entsprechenden neueren NfL, 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.

Eine Landegebühr ist auch bei Übungsanflügen mit oder ohne Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten zu entrichten.

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. Die Ermäßigungen für Schul- und Einweisungsflüge nach 2b) kommen zur Anwendung.

2. Für Flugzeuge, Drehflügler und selbststartende Motorsegler bemißt sich die Landegebühr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord befindlichen Fluggäste.

a) Die **Landegebühr** beträgt

- bei einem Höchstabfluggewicht bis 7.000 kg im Gewichtsbereich
  Lärmzeugnis nach NfL II - 83/86 bzw. einer entsprechenden neueren NfL sowie den weiteren Kriterien zur Erlangung ermäßigter Landegebühren gemäß der vorliegenden GebO, Teil 1, Nr. 1, 3, Abs.:

		ohne	mit
	bis 1.200 kg	DM 19,–	DM 9,50
über 1.200	bis 2.000 kg	DM 35,–	DM 21,50
über 2.000	bis 3.000 kg	DM 54,–	DM 44,–
über 3.000	bis 4.000 kg	DM 80,–	DM 65,–
über 4.000	bis 5.000 kg	DM 100,–	DM 81,–
über 5.000	bis 6.000 kg	DM 133,–	DM 107,–
über 6.000	bis 7.000 kg	DM 155,–	DM 125,–

bei einem Höchstabfluggewicht über **7.000 kg** für jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes

ohne	mit
DM 30,–	DM 19,40

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

Die **Ermäßigung** beträgt für Luftfahrzeuge bei Schul- und Einweisungsflügen bei

– einem Höchstabfluggewicht bis 3.000 kg 30 %
– einem Höchstabfluggewicht über 3.000 kg 40 %

der nach 2a) maßgebenden Sätze,
mindestens jedoch DM 16,– (ohne Lärmzeugnis)
DM 6,50 (mit Lärmzeugnis)

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 Ausbildungsflüge für CVFR-Berechtigungen. Wird bei einem diesen Voraussetzungen entsprechenden Schulflug eines Segelflugzeuges ein Schleppflugzeug verwendet, so wird der Flug des Schleppflugzeuges für die Gebührenberechnung einem Schulflug gleichgestellt.

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.

c) Der Teil der Landegebühr, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen **Fluggäste** bemißt, beträgt

- Sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in Deutschland erfolgt ist: **DM 2,–.**

- Sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb Deutschlands gelegenen Flugplatz erfolgt ist: **DM 7,–.**

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen

- im grenzüberschreitenden Luftverkehr Personal des Luftfahrzeughalters mit Flugschein, für den nicht mehr als 10 v.H. des Tarifflugpreises entrichtet wurde.

- Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

d) Bei **Notlandungen** wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

e) 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 5.700 kg Höchstabfluggewicht,

sofern für jeden derartigen Flug eine amtliche Luftfahrtbehörden-Dienstflug-Bescheinigung vorgelegt wird.

Teil II - Abstellgebühren

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

Die Abstellgebühr ist Entgelt 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 die Abstellgebühr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht.

a) Die **Abstellgebühr** beträgt

- für jede angefangenen 24 Stunden und
- bei einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg DM 5,–
- bei einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg DM 4,20.

b) Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellgebühr maßgebend ist, beginnt 4 Stunden nach der Landung des Luftfahrzeuges bzw. 6 Stunden nach Beendigung der Unterstellung.

Teil III - Luftschiffgebühren

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist eine Ankermastgebühr und die Landegebühr zu entrichten. Die Ankermastgebühr und die Landegebühr sind Entgelt im Sinne des § 10, Abs. 1, des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Die **Ankermastgebühr** wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig und beträgt

- für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden DM 124,–
- für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden DM 185,–
- für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden DM 210,–

Die **Landegebühr** wird mit der Landung des Luftschiffes fällig und beträgt

- für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge DM 27,–
- für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge DM 37,–
- für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge DM 47,–

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

Die Gebührenordnung tritt am 1. Februar 1993 in Kraft; gleichzeitig wird NfL I - 110/91 aufgehoben.

Friedrichshafen, den 16.10.92
FFG-WE/bl

Flughafen Friedrichshafen GmbH

Weiss

genehmigt:
Regierungspräsidium
Tübingen

Jülich

I - 45/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bienenfarm

Nachstehend gebe ich die vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr der Hofer Flugbetriebsgesellschaft mbH, Hof, gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) erteilte Genehmigung zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage bekannt. Die Bekanntmachung umfaßt die nach § 52 Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bestimmten Angaben der Genehmigung.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Bienenfarm

2. Lage:

Gemarkung Selbelang ca. 1 km östlich des OT Bienenfarm der Gemeinde Selbelang, 15 km nordwestlich der Stadt Nauen

3. Flugplatz-bezugspunkt:

a) geographische Lage: 52 39 30 N 15 46 20 O

b) Höhe über NN: 120 ft (37 m)

4. Start- und Landebahn:

a) Richtung 120° / 300° rw.

b) Länge: 850 m

c) Breite: 40 m

d) Belag Gras

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

1. Flugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse,
2. Drehflügler (keine Gewichtsbegrenzung),
3. selbststartende Motorsegler,
4. Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschleppstart und
5. Ultraleichtflugzeuge

III. Zweck des Landeplatzes

Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR).

Potsdam, den 29.01.93
44-75 62/31

Ministerium für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr des Landes
Brandenburg
Im Auftrag

Bayr

I - 46/93

Neufassung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Neubrandenburg

Nachstehend gebe ich die im Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern der Flughafen Neubrandenburg-Trollenhagen GmbH erteilte und am 13. Februar 1993 geänderte bzw. neu gefaßte Genehmigung zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Neubrandenburg für Flüge nach Sichtflugregeln am Tage bekannt.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:	Verkehrslandeplatz Neubrandenburg
2. Lage:	3,5 NM NO der Stadt Neubrandenburg
3. Flugplatzbezugspunkt:	
a) geographische Lage:	53° 36' 10" N 13° 18' 26" O
b) Lage in Bezug auf die Start- und Landebahn:	in der Mitte der Start- und Landebahn
c) Höhe:	226 ft (69 m) über NN
4. Start- und Landebahn für Flugzeuge:	
a) Richtung 09/27:	088° / 268° rw
b) Länge:	2293 m
c) Breite:	51 m
d) Höhe des Bahnendes West:	199,8 ft über NN
Höhe des Bahnendes Ost:	227,0 ft über NN
e) Belag:	Beton

II. Zugelassene Luftfahrzeuge:

1. Flugzeuge bis zu 50 000 kg höchstzulässiger Abflugmasse
2. Hubschrauber bis 50 000 kg höchstzulässiger Abflugmasse
3. selbststartende Motorsegler
4. Ultraleichtflugzeuge
5. andere Luftfahrzeuge PPR

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr.

Die Genehmigung für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Nacht mit Flugzeugen bis zu einer maximalen Abflugmasse von 5,7 t ist erteilt.

NfL I - 232/91 wird hiermit aufgehoben.

Schwerin, den 03.02.1993

Der Wirtschaftsminister
des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

M u s i a l c z y k

I - 47/93

Änderungsgenehmigung zum Zweck der zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Parchim Mecklenburg

Auf Grund des § 10 Absatz 2 des Gesetzes zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz) vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2174) in Verbindung mit § 6 Abs. 4 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), zuletzt geändert durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des LuftVG vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) wird der Flughafen Parchim Mecklenburg GmbH i.G. die Genehmigung zum Betrieb des Flugplatzes mit der Bezeichnung: Flughafen Parchim Mecklenburg erteilt.

Der Pachtvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Parchim ist Bestandteil der Genehmigung.

Nach Abzug der WGT verliert der Flugplatz seinen Status als Militärflughafen und wird ausschließlich als ziviler Flughafen betrieben.

1. Lage:	ca. 1 NM westlich Parchim
2. Flughafenbezugspunkt:	
a) geographische Lage:	53 25 42 N 11 47 20 O
b) Lage in Bezug auf die Start- und Landebahn:	In der Mitte der Start- und Landebahn
c) Höhe:	47 m (154 ft) über NN
3. Tragfähigkeit:	PCN 30 (endgültige Festlegung nach Vorlage eines Gutachtens)
4. Start- und Landebahn:	
Richtung:	066° / 246° rw.
Länge:	3000 m
Breite:	55 m mit befestigter Schulter beiderseits je 11 m
Höhe Bahnende West:	44,63 m
Höhe Bahnende Ost:	50,34 m
5. Zugelassene Luftfahrzeuge:	
Motorflugzeuge Hubschrauber selbststartende Motorsegler andere Luftfahrzeuge PPR	
6. Zweckbestimmung:	

Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr (Verkehrsflughafen).

Schwerin, den 13.01.93

Der Wirtschaftsminister
des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

D r . R o m m e l

I - 48/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Flughafen Parchim Mecklenburg

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117) zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Flughafen Parchim Mecklenburg folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit der Flugleitung Parchim (Parchim INFO) aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Lärmhinweis: Überflüge der Stadt Parchim sowie der Orte Malchow, Damm und Möderitz sind zu vermeiden.

2. Motorflugbetrieb

Die Platzrunde ist nördlich des Flugplatzes in 1000 ft MSL zu fliegen.

3. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

4. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Schwerin, den 12.01.93

Der Wirtschaftsminister
des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. Rommel

I - 49/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Anklam

Punkt 2. der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Anklam (NfL I - 58/92) wird wie folgt geändert:

2. Motorflugbetrieb:

Die Platzrunde ist südlich des Flugplatzes in 900 ft MSL zu fliegen.

Schwerin, den 02.02.93
V 630-623.17-1

Der Wirtschaftsminister des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Musialczyk

I - 50/93

Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Neustadt-Glewe

Nachstehend gebe ich die Änderung bzw. Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Neustadt-Glewe bekannt:

Gemäß § 21 a der Lutverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117) wird die Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Neustadt-Glewe wie folgt geändert bzw. neu gefaßt:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit der Flugleitung Neustadt-Glewe (Neustadt INFO) aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Die Platzrunde ist südlich des Landeplatzes in 1000 ft MSL zu fliegen.

2.2 Platzrundenflüge (Flüge, die die Platzrunde nicht verlassen) sind auf der Bahn 07R/25L durchzuführen.

2.3 Bei Blinken der gelben Warnleuchten der Schleppwinden ist auf Segelflug- bzw. Hängegleiterstarts zu achten.

2.4 Überflüge der Stadt Neustadt-Glewe und des Neustädter Sees sind zu vermeiden.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Die Platzrunde ist nördlich des Landeplatzes zu fliegen.

3.2 Der Startaufbau hat entsprechend der jeweiligen Windrichtung nach den Anordnungen des Flugleiters zu erfolgen.

3.3 Nach Absetzen von Fallschirmspringern ist der Windenstart untersagt. Der Start darf erst begonnen werden, wenn alle Springer gelandet sind und sich aus dem Gefahrenbereich des Seiles entfernt haben.

3.4 Bei Flugzeug-Schleppbetrieb

- hat der Steigvorgang außerhalb des Flugplatzverkehrs und frei von Ortschaften zu erfolgen,
- ist die Landung mit Seil gestattet,
- haben Schleppflugzeuge auf der Bahn 07R/25L zu landen.

4. Hängegleiter

4.1 Die Platzrunde ist innerhalb der Motorflugplatzrunde zu fliegen.

4.2 Bei Fallschirmsprungbetrieb gilt 3.3.

5. Fallschirmsprungbetrieb

5.1 Vor dem Absetzen ist Sprechfunkverbindung mit Neustadt INFO aufzunehmen. Die Springer dürfen nur mit Zustimmung der Flugleitung abgesetzt werden. Auf Verlangen des Flugleiters ist am Boden ein Luftraumbeobachter einzusetzen.

5.2 Fallschirmsprungbetrieb ist nur nach Sichtflugregeln zulässig.

5.3 Steigflüge zur Absetzhöhe sind außerhalb der Platzrunde und frei von Ortschaften durchzuführen.

6. Verstöße

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

7. Schlußbestimmungen

Die vorstehende Regelung tritt 14 Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft; gleichzeitig wird NfL I - 254/91 aufgehoben.

Schwerin, den 15.01.93
V 630-623.17-1

Der Wirtschaftsminister
des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

D r . R o m m e l

I - 51/93

Umbenennung des Verkehrslandeplatzes Nordhorn-Klausheide (NfL I - 34/91)

Die Bezeichnung des Verkehrslandeplatzes Nordhorn-Klausheide lautet ab sofort **Verkehrslandeplatz Nordhorn-Lingen.** Die Firma (Flugplatzunternehmer) wurde umbenannt in "Flugplatz Nordhorn-Lingen GmbH".

Oldenburg, den 26.01.93
306.9-30311-8/1

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

F a n g m e y e r

I - 52/93

Genehmigung für den Sonderlandeplatz (Freiballonaufstiegsplatz) Ibbenbüren-Land

Gemäß § 6 LuftVG habe ich dem Ballonclub Teuto e.V. die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes (Freiballonaufstiegsplatz) Ibbenbüren-Land erteilt.

Angaben nach §§ 52 (2) und 42 (2) LuftVZO

1. Bezeichnung:	Freiballonaufstiegsplatz Ibbenbüren-Land
2. Lage:	4,750 km (2,565 NM) südlich von Hopsten
3. Flugplatzbezugspunkt (FBP):	
a) geographische Koordinaten:	52 20 08 N 07 37 30 O
b) Höhe:	46 m (150,88 ft) über NN
4. Status des Flugplatzes:	Sonderlandeplatz
5. Abmessungen der Betriebsflächen:	65 m x 145 m (i.M.)

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Sonderlandeplatz verkehren dürfen:

– Freiballone

7. Zweck des Sonderlandeplatzes:

– Ausübung des Freiballonsports

Münster, den 15.01.93
- 53.10.11-1/M 24 -

Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

NfL I 53 – 65/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang

Offenbach a.M., 4. März 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 53/93	Aufhebung von Bekanntmachungen	78
I - 54/93	Aufhebung der Neubekanntmachung der Bekanntmachung zu § 30 LuftVO (Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb Flugfläche 200)	78
I - 55/93	Aufhebung der Bekanntmachung über Ausnahmen von dem Verbot für Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb Flugfläche 200	78
I - 56/93	Aufhebung der Bekanntmachung einer Regelung für militärische Sichtflüge oberhalb Flugfläche 350	78
I - 57/93	Ergänzung der Bekanntmachung über Enteisung von Luftfahrzeugen am Flughafen München	78
I - 58/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Hannover	79
I - 59/93	Sonderregelung für den Luftverkehr am Flughafen Hannover und in Bremen FIR anläßlich Hannover-Messe CeBIT 1993	81
I - 60/93	Einschränkung von Ausbildungs-, Übungs-, Prüfungs- und Überprüfungsflügen am Flughafen Düsseldorf	81
I - 61/93	Einrichtung und Inbetriebnahme einer Gleitwinkel-Befeuerungsanlage, System PAPI, für die Anflugrichtung 27 auf dem Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim	82
I - 62/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Fulda-Jossa	82
I - 63/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Lauterbach	82
I - 64/93	Genehmigung für Anlage und Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Coesfeld	83
I - 65/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes (Freiballonaufstiegsplatz) Bitterfeld	83

Inhaltsangabe der NfL II 21/93 vom 4. März 1993

II - 21/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-31. Januar 1993)

Inhaltsangabe der NfL II 22/93 vom 4. März 1993

II - 22/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 23-28/93 vom 4. März 1993

II - 23/93	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät
II - 24/93	Ergänzung zur Bekanntmachung über Änderungen bei der Nachprüfung der elektronischen Ausrüstung im Rahmen der umfassenden Nachprüfung nach § 27 Abs. 1 LuftGerPO (Jahresnachprüfung)
II - 25/93	Bekanntmachung über die Verfahrensweisen bei Lycoming-Kolbenflugmotoren mit einer Betriebszeit höher als 12 Jahre
II - 26/93	Bekanntmachung über Feste Propeller (Fixed Pitch Propeller) des Herstellers McCauley – Verfahrensweise nach dem McCauley Service Bulletin Nr. 137 D vom 25.11.92 Ziffer 10
II - 27/93	Ungültigkeitserklärungen von Flugzeugdokumeten
II - 28/93	Bekanntmachung über die zulässigen Betriebszeiten von Lycoming-Kolbenflugmotoren

I - 53/93

Aufhebung von Bekanntmachungen vom 11. Februar 1993

Die nachstehend aufgeführten Bekanntmachungen sind gegenstandslos geworden:

1) Verwaltungsordnung für die Flugsicherung vom 24. Dezember 1953 (NfL B 3/54).

2) Bekanntmachung der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister für Verteidigung über die Zusammenarbeit zwischen der Bundesanstalt für Flugsicherung und der Bundeswehr auf dem Gebiete der Flugsicherung vom 30. April 1959 (NfL B 67/59).

3) Bekanntmachung der Vierten Änderung und der Neufassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundesministers für Verkehr zum Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 19. März 1981 (BAnz. Nr. 43 vom 4. März 1981; NfL I - 82/81).

4) Bekanntmachung der Fünften Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundesministers für Verkehr zum Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 7. August 1990 (BAnz. S. 3753; NfL I - 154/90).

Die Bekanntmachung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Bonn, den 11.02.93
LR 16/60.60.00/13 Va 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 54/93

Aufhebung der Neubekanntmachung der Bekanntmachung zu § 30 LuftVO

(Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb Flugfläche 200)

Vom 5. Januar 1993

Die Neubekanntmachung der Bekanntmachung zu § 30 LuftVO (Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb Flugfläche 200) vom 7. November 1985 (BAnz. S. 13800; NfL I - 200/85) wird mit Wirkung vom 29. April 1993 aufgehoben.

Bonn, den 05.01.93
LR 16/60.05.04/2 Va III

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 55/93

Aufhebung der Bekanntmachung über Ausnahmen von dem Verbot für Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb der Flugfläche 200

Vom 5. Januar 1993

Die Bekanntmachung über Ausnahmen von dem Verbot für Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb der Flugfläche 200 vom 24. November 1975 (BAnz. Nr. 220 vom 27.11.1975; NfL I - 387/75) wird mit Wirkung vom 29. April 1993 aufgehoben.

Bonn, den 05.01.93
LR 16/60.05.04/2 Va 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 56/93

Aufhebung der Bekanntmachung einer Regelung für militärische Sichtflüge oberhalb Flugfläche 350 vom 5. Januar 1993

Die Bekanntmachung einer Regelung für militärische Sichtflüge oberhalb Flugfläche 350 vom 28. Juni 1976 (BAnz. Nr. 123 vom 06.07.1976; NfL I - 255/76) wird mit Wirkung vom 29. April 1993 aufgehoben.

Bonn, den 05.01.93
LR 16/60.05.04/2 Va 93 II

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 57/93

Ergänzung der Bekanntmachung über Enteisung von Luftfahrzeugen am Flughafen München

Der in den NfL I - 323/92 veröffentlichte Text über Enteisungsverfahren von Luftfahrzeugen am Flughafen München wird wie folgt ergänzt:

An den Text unter Punkt 4. Bodenfunkstelle für die Enteisung wird folgender Satz angefügt:

"Um Verwechslungen auszuschließen, haben Luftfahrzeugführer beim Funkverkehr mit "München De-icing" immer zusätzlich die entsprechende Enteisungsfläche zu bestätigen."

An den Text unter Punkt 6.1 Enteisung von strahlgetriebenen Luftfahrzeugen (Verkehrsflugzeuge) werden folgende beiden Absätze angefügt:

"Für MD 80, DC 9 Luftfahrzeugmuster gilt folgende zusätzliche Regelung:

Luftfahrzeugführer von MD 80, DC 9 Luftfahrzeugen können von ihrem verantwortlichen Bodentechniker aufgefordert werden, kurzzeitig die Triebwerke für eine Enteisungsnachkontrolle abzustellen. Ein Abschalten des Hilfsenergieaggregates (APU) ist für diese Luftfahrzeugmuster nicht erforderlich. Für das Wiederanlassen der Triebwerke muß keine Erlaubnis von der DFS-Platzkontrollstelle eingeholt werden."

An den Text unter Punkt 6.2 Enteisung von propellergetriebenen Luftfahrzeugen (Verkehrsflugzeuge) werden folgende beiden Absätze angefügt:

"Für das Luftfahrzeugmuster ATR gilt folgende zusätzliche Regelung:

Diese Luftfahrzeuge können bei laufendem Triebwerk und festgebremsten Propellern (propeller braking) entsprechend dem Verfahren für strahlgetriebene Luftfahrzeuge (Ziffer 6.1) auf den Enteisungsflächen DA 1, DA 2 enteist werden. Für das Wiederanlassen der Triebwerke muß keine Erlaubnis von der DFS-Platzkontrollstelle eingeholt werden."

Am Ende des Textes mit der Überschrift "Betrieb der Portalenteisungsanlage" wird folgender Absatz angefügt:

"In der Portalenteisungsanlage wird nur Enteisungsflüssigkeit der Spezifikation AEA Typ 1 verwendet."

München, den 10.02.93
Nr. 8182 - VII/10a - 6928

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

Prof. Dipl.-Ing. T o e p e l

I - 58/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Hannover

Teil I – Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde (Approved Flight Manual AFM) eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

- bis 1200 kg MTOW

Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 entsprechend *)	21,00 DM
Non Annex 16	32,90 DM

- über 1200 kg - 2000 kg MTOW

Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 entsprechend*)	42,00 DM
Non Annex 16	65,50 DM

*) Luftfahrzeuge bis 1200 kg und Luftfahrzeuge über 1200 bis 2000 kg MTOW entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 3, 6, 8 oder 10 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenabrechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

- über 2000 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, Chapt. 3, 6, 8 oder 10 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 *)			
	DM je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes				
im innerdeutschen Verkehr	15,25	27,30	45,75	15,25	27,30
im grenzüberschreitenden Verkehr	19,65	31,70	50,15	19,65	31,70

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8 oder 10, 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 oder 10 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenabrechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

b) Die in Abs. a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen

- bei Strahlturbinen-Luftfahrzeugen, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen
- bei Luftfahrzeugen mit anderer Antriebsart, deren Zulassung den Bedingungen ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 entsprechen
- bei Luftfahrzeugen bis 2000 kg MTOW, deren Zulassung den Bedingungen ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 entsprechen

um 50 %

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens 15,50 DM.

Die in Abs. a) genannten Gebühren erhöhen sich bei Starts und Landungen in der Zeit von

22.00 Uhr - 6.00 Uhr Ortszeit

- bei Strahlturbinen-Luftfahrzeugen, die nicht ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen
- bei Luftfahrzeugen mit anderer Antriebsart, deren Zulassung nicht den Bedingungen ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 entsprechen
- bei Luftfahrzeugen bis 2000 kg MTOW deren Zulassung nicht den Bedingungen ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8 oder 10 entsprechen

um 50 %.

c) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

d) 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 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. Der Teil der Landegebühr, 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 in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist

6,80 DM

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz erfolgt ist

9,30 DM

je Fluggast.

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

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr 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.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil II – Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichtes

3,40 DM

Sie beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden 7,50 DM

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Teil III – Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt mit Wirkung vom 1. April 1993 in Kraft und ersetzt die Gebührenordnung in der Fassung vom 1. April 1992 (NfL I - 88/92).

Hannover, den 15.01.93
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
ppa.

T o r n o w H a r d e l a n d

Hannover, den 15.02.93
Genehmigt:

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
Im Auftrag

H a h n

I - 59/93

Sonderregelung für den Luftverkehr am Flughafen Hannover und in Bremen FIR anläßlich Hannover-Messe CeBIT 1993

Aufgrund des § 21 a Abs. 1 und des § 10 Abs. 3 und 4 der Luftverkehrs-Ordnung wird für die Zeit vom 24. bis 31. MAR 1993 täglich von 05.00 bis 20.00 (04.00-19.00) UTC folgendes verfügt (die Zeitangaben in Klammern gelten während der gesetzlichen Sommerzeit):

1. Allgemeines

1.1 Vorhaben zur besonderen Benutzung des kontrollierten Luftraumes (§ 16 a LuftVO) im Luftraum Bremen FIR südlich 53 00 N sind, ungeachtet bereits erteilter langfristiger Flugverkehrskontrollfreigaben, nur nach telefonischer Genehmigung durch Bremen ACC (Tel.: 0421/5372-120) zulässig.

1.2 Arbeitsflüge, für die eine Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (z.B. Vermessungs- und sonstige Sonderflüge) erforderlich ist, sind im Luftraum Bremen FIR südlich 53 00 N, ausgenommen der Luftraum innerhalb der lateralen Grenzen der TRA 202, grundsätzlich nicht gestattet. Fernmündliche Anträge für Ausnahmegenehmigungen sind an Bremen ACC (Tel.: 0421/5372-120) zu richten.

Anmerkung zu 1.1 und 1.2:
Bei Vorhaben in FL 100 oder darunter, die sich auf den Bereich des FIS-Sektors Hannover beschränken (s. AIP VFR RAC-1-29), sind Anträge auf Ausnahmegenehmigungen direkt an Hannover APP (Tel.: 0511/7797-140) zu richten.

1.3 OAT-Flügen, die ganz oder teilweise nach IFR durchgeführt werden, wird zur Vermeidung von Verzögerungen und/oder Umleitungen dringend empfohlen, den Luftraum der Bremen FIR südlich 53 00 N zu meiden.

1.4 Bei Flügen mit Wechsel der Flugregeln (Y-Flüge) zu Landeplätzen in der Bremen FIR ist die Angabe des Flughafens Hannover im Flugplan als Ausweichflugplatz nicht zulässig.

2. Flüge nach Sichtflugregeln

2.1 Zu Zeiten hohen Verkehrsaufkommens und bei Vorherrschen von Instrumentenwetterbedingungen (IMC) in der Kontrollzone Hannover muß mit der Ablehnung von Freigaben nach Sonder-VFR gerechnet werden.

2.2 Bannerschlepp- und sonstige Flüge zu Reklamezwecken werden innerhalb Hannover CTR und im CVFR-Gebiet Hannover nicht gestattet.

3. Flüge nach Instrumentenflugregeln

3.1 Allgemeines

3.1.1 Übungs- und Überprüfungsflüge sind in Hannover TMA und CTR nicht gestattet; Hannover ATC kann im Einzelfall Ausnahmen genehmigen, sofern die Verkehrslage dies zuläßt. Für den Flugbetrieb an den Flugplätzen Wunstorf, Bückeburg und Faßberg gelten die mit den zuständigen Stellen vereinbarten Sonderregelungen.

3.1.2 Als niedrigste Reiseflughöhe für Überflüge auf den ATS-Streckenführungen A9 zwischen Elbe VORTAC und Warburg VORTAC, G5 zwischen Kurskreuzung WERRA und Hamburg DVORTAC und G9/B29 zwischen Osnabrück DVOR und Hehlingen VORTAC wird FL 150 zu den folgenden Zeiten zugewiesen:

24.03.-26.03. tägl. 06.00-10.00 und 15.00-20.00
29.03.-31.03. tägl. 05.00-09.00 und 14.00-19.00

3.2 Anflüge zum Flughafen Hannover

3.2.1 Anflüge aus der Düsseldorf FIR und dem darüberliegenden Teil der Hannover UIR haben über Osnabrück DVOR und die Einflugstrecken OSN 4P/OSN 3R zu erfolgen. Die ATS-Strekke B293 steht für diese Flüge nicht zur Verfügung.

3.2.2 Anflüge aus der Kopenhagen FIR über Michaelsdorf DVOR haben über die ATS-Strecken W99/UW99 und die Einflugstrecke DIRBO 1R zu erfolgen.

3.3 Abflüge vom Flughafen Hannover

3.3.1 Flugpläne sollten nicht später als eine Stunde vor der voraussichtlichen Abblockzeit aufgegeben werden, um Startverzögerungen zu vermeiden.

3.3.2 Für alle Flüge ist eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke einzuholen.

3.3.3 Abflüge in die Kopenhagen FIR über die Kurskreuzung AMICH haben über die Abflugstrecken DIRBO 1C/DIRBO 1Y und die ATS-Strecke W99/UW99 zu erfolgen.

3.4 Verkehrsflußsteuerung

3.4.1 Zur Regelung der Verkehrsströme in der Bremen FIR werden täglich Maßnahmen zur Verkehrsflußsteuerung veröffentlicht (Zeitraster-Zuweisungsverfahren), die strikt zu beachten sind.

Offenbach, den 16.02.1993
FDF-BG

Deutsche Flugsicherung GmbH
FS-Dienste

D i t z

I - 60/93

Einschränkung von Ausbildungs-, Übungs-, Prüfungs- und Überprüfungsflügen am Flughafen Düsseldorf

Zur Vermeidung von flugbetrieblichen Überlastsituationen an Spitzentagen am Flughafen Düsseldorf und in dem zugehörigen Nah-

verkehrsbereich infolge zusätzlicher Ausbildungs-, Übungs-, Prüfungs- und Überprüfungsflüge nach Instrumentenflugregeln kann für dieses Jahr nicht ausgeschlossen werden, daß derartige Flüge an vorhersehbaren Spitzentagen nach § 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) eingeschränkt oder gänzlich untersagt werden müssen. Erfahrungsgemäß wird es sich bei den vorhersehbaren Spitzentagen um die Donnerstage und Freitage der Monate Mai bis einschließlich Oktober sowie um bestimmte Messetage in Düsseldorf handeln.

Die Flugbetriebsbeschränkungen an Spitzentagen für die o.g. Flüge werden jeweils rechtzeitig per NOTAM bekanntgegeben.

Düsseldorf, den 05.02.93
II A 3-31-21/DL

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

M e y e r

I - 61/93

Einrichtung und Inbetriebnahme einer Gleitwinkel-Befeuerungsanlage, System PAPI, für die Anflugrichtung 27 auf dem Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim

Die Rhein-Neckar-Flugplatz GmbH Mannheim hat auf dem Verkehrslandeplatz Mannheim-Neuostheim eine Gleitwinkel-Befeuerungsanlage, System PAPI, eingerichtet.

Die Anlage besteht aus einer Reihe von 4 Feuern links der Hartbelagbahn in Anflugrichtung 27 in einer Entfernung von 30 m westlich der Schwelle 27. Der Gleitwinkel beträgt 4°, die Mindestaugenhöhe über der Schwelle (MEHT) 29 ft.

Aufgrund des Ergebnisses der Abnahmeprüfung nach §§ 44, 53 LuftVZO ist die Inbetriebnahme der Anlage mit sofortiger Wirkung gestattet.

Karlsruhe, den 19.01.93
27 - 3846.1-1

Regierungspräsidium Karlsruhe

H i l p p

I - 62/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Fulda-Jossa

Herrn Erich Stroh, Im Trutz 13, 6000 Frankfurt am Main, ist die Genehmigung zum Betrieb des nachstehend bezeichneten Flugplatzes erteilt worden.

Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Fulda-Jossa
Lage:	ca. 18 km südwestlich der Stadt Fulda ca. 1,5 km südwestlich der Ortschaft Jossa
Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	50° 28' 37" N 09° 26' 35" O
b) Höhe über NN (MSL):	475 m (1558 Fuß)
Start- und Landebahn:	
a) Richtung	260° / 080° rechtweisend
b) Länge:	588 m
c) Breite:	30 m
d) Belag	Gras

Zugelassene Luftfahrzeuge:

a) Flugzeuge bis 2.000 kg MPW
b) Hubschrauber bis 5.700 kg MPW
c) Motorsegler
d) Segelflugzeuge (Flugzeugschleppstart)
e) Personenfallschirme

Zweck:

Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters.

NfL I - 223/84 und NfL I - 158/87 werden hiermit aufgehoben.

Kassel, den 08.02.93
37 b - 66 m 08/02

Regierungspräsidium Kassel
Im Auftrag

S t e i n m e t z

I - 63/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Lauterbach

Die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Lauterbach wird wie folgt neu bekanntgemacht:

1. Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Lauterbach
2. Lage:	1 km nord-nordwestlich des Stadtteils Lauterbach-Wernges (Vogelsbergkreis)
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	50 41 04 N 09 24 41 O
b) Höhe:	362,4 m (1 188 ft) über NN

4. Start- und Landebahn:

a) Richtung:	066° / 246° rechtweisend
b) Länge:	680 m
c) Breite:	30 m
d) Belag:	Gras

5. Arten der Luftfahrzeuge, die den Landeplatz benutzen dürfen:

a) Flugzeuge bis zu 2000 kg höchstzulässigem Fluggewicht,

b) Motorsegler, die mit eigener Kraft starten,

c) Hubschrauber bis zu 5700 kg höchstzulässigem Fluggewicht,

d) Segelflugzeuge (nur Flugzeugschleppstarts)

6. Zweck:

Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Aero Club Lauterbach und seiner Mitglieder sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters.

NfL I - 67/90 wird hiermit aufgehoben.

Kassel, den 13.01.93
37 b - 66 m 08 01

Regierungspräsidium Kassel
Im Auftrag

S t e i n m e t z

I - 64/93

Genehmigung für Anlage und Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Coesfeld

1. Bezeichnung:	Hubschrauberlandeplatz Coesfeld
2. Lage:	0,3 NM (0,5 km) O Stadtkern Coesfeld
3. Flugplatzbezugspunkt (FBP):	
a) Höhe:	82 m über NN (269 ft)
b) geographische Lage:	51 56 43 N 07 10 32 O
4. Status des Flugplatzes:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz - Klasse II -
5. Abmessungen der Betriebsflächen:	Start- und Landefläche 35 m Durchmesser
a) Aufsetzfläche:	15 m Durchmesser
b) Richtung der Hauptsektoren:	065° / 245°, 024° / 204°

6. Arten der Luftfahrzeuge, die den Hubschrauber-Sonderlandeplatz benutzen dürfen:

– Hubschrauber im Krankentransport- und Rettungseinsatz

7. Zweck des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes:

– Hubschraubereinsätze im Krankentransport und Rettungsdienst nach VFR am Tage und bei Nacht.

Münster, den 27.01.93
- 53.10.11-1.1/M 9

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

I - 65/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes (Freiballonaufstiegsplatz) Bitterfeld

Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) zuletzt geändert durch das zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23.07.1992 (BGBl. I 1370), in Verbindung mit dem § 49 folgende der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LUFTVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.03.1979 (BGBl. I S. 308) wird dem Bitterfelder Verein für Luftfahrt e.V. die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes (Freiballonaufstiegsplatz) Bitterfeld für die Durchführung von Freiballonaufstiegen nach Sichtflugregeln bei Tag und Nacht erteilt.

1. Bezeichnung:	Freiballonaufstiegsplatz Bitterfeld
2. Lage:	Stadion der Chemie AG ca. 1,3 NM westlich des Stadtzentrums von Bitterfeld
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Koordinaten:	51 36 54 N 12 19 18 O
b) Höhe:	90 m (295 ft) MSL
4. Abmessungen der Betriebsflächen:	Fläche I = 75 m x 130 m Fläche II = 40 m x 70 m Fläche III 150 m x 100 m

5. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Sonderlandeplatz verkehren dürfen:

– Freiballone

6. Zweck des Sonderlandeplatzes:

– Ausübung des Freiballonsports

Magdeburg, den 11.02.93
- 34.303 12/4-01/16

Bezirksregierung Magdeburg
Im Auftrag

F r i e d r i c h

NfL I 66/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang

Offenbach a.M., 18. März 1993

I - 66/93

Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 17. Februar 1993

Aufgrund des § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), lege ich nachfolgend den Luftraum fest.

I. Allgemeines

Der Luftraum setzt sich aus kontrolliertem und unkontrolliertem Luftraum zusammen.

Der kontrollierte Luftraum schließt die Lufträume der Klassifizierung A - E ein und besteht aus den Kontrollzonen, den Kontrollbezirken und den Nahverkehrsbereichen. Die Kontrollbezirke und Nahverkehrsbereiche schließen die "Lufträume in der Umgebung von Verkehrsflughäfen" ein.

Der unkontrollierte Luftraum besteht aus den Lufträumen der Klassifizierung F und G.

Bei der Beschreibung des Luftraums erfolgt die Angabe der Koordinaten als Ziffernblock ohne Darstellung der entsprechenden Zeichen für "Grad", "Minute" und "Sekunde" (504030 N entspricht 50°40'30" N).

Die Klassifizierung der einzelnen Lufträume besteht grundsätzlich ohne zeitliche Einschränkung. Sofern bei einzelnen Lufträumen besondere Zeiten der Wirksamkeit festgelegt sind, sind diese in Koordinierter Weltzeit (UTC) angegeben. Die in Klammern angegebenen Zeiten gelten während der gesetzlichen Sommerzeit.

Die in Abschnitt II, Nr. 4.1 genannten deutschen Feiertage, US-Feiertage und GUS-Feiertage sind im Luftfahrthandbuch (AIP), Teil GEN, veröffentlicht.

II. Beschreibung

1. Luftraum der Klasse < A >

Zur Zeit nicht vorgesehen

2. Luftraum der Klasse < B >

Zur Zeit nicht vorgesehen

3. Luftraum der Klasse < C >

3.1 Lufträume in der Umgebung von Verkehrsflughäfen

Luftraum < C > Düsseldorf

Seitliche Begrenzung:
510200 N 064200 O - Bundesstraße 59 - 510600 N 063400 O - Bundesstraße 1 - 511600 N 062400 O - 512200 N 062500 O - Bundesbahnstrecke Kempen/Aldekerk - 512700 N 062500 O - Bundesstraße 510 - 513300 N 063600 O - Bundesbahnstrecke Rheinberg/Orsoy - 513100 N 064100 O - 513200 N 065000 O - Autobahn Duisburg/Bottrop - 513300 N 065300 O- Bundesstraße 223 - 514000 N 065800 O - Bundesstraße 225 - 513600 N 071100 O - Autobahn Recklinghausen/Wanne-Eickel - 512600 N 071700 O - Ruhr - 512300 N 072300 O - 511900 N 072100 O - 511400 N 071700 O - 511300 N 070400 O - 511200 N 070000 O - entlang eines Kreisbogens mit einem Radius von 10 sm um 511654 N 064626 O bis 510700 N 064800 O - Autobahn Neuß/Köln - 510500 N 064900 O - 510200 N 064200 O.

Untere Begrenzung:
457 m (1500 Fuß) über NN
im Umkreis von 10 sm um 511654 N 064626 O;

610 m (2000 Fuß) über NN in dem Gebiet
510200 N 064200 O - Bundesstraße 59 - 510600 N 063400 O - Bundesstraße 1 - 511600 N 062400 O - 512200 N 062500 O - Bundesbahnstrecke Kempen/Aldekerk - 512700 N 062500 O - Bundesstraße 510 - 513200 N 063400 O - Autobahn Goch/Moers - 512500 N 063600 O - entlang eines Kreisbogens mit einem Radius von 10 sm um 511654 N 064626 O bis 510700 N 064800 O - Autobahn Neuß/Köln - 510500 N 064900 O - 510200 N 064200 O;

671 m (2200 Fuß) über NN in dem Gebiet
513200 N 063400 O - Bundesstraße 510 - 513300 N 063600 O - Bundesbahnstrecke Rheinberg/Orsoy - 513100 N 064100 O - 513200 N 065000 O - Autobahn Duisburg/Bottrop - 513300 N 065300 O - Bundesstraße 223 - 514000 N 065800 O - Bundesstraße 225 - 513600 N 071100 O - Autobahn Recklinghausen/ Wanne-Eickel - 512600 N 071700 O - Ruhr - 512300 N 072300 O - 511900 N 072100 O - 511400 N 071700 O - 511300 N 070400 O - 511200 N 070000 O - entlang eines Kreisbogens mit einem Radius von 10 sm um 511654 N 064626 O bis 512500 N 063600 O - Autobahn Moers/Goch - 513200 N 063400 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 70.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich

Luftraum < C > Frankfurt

Seitliche Begrenzung:
501000 N 070400 O - 503000 N 092000 N - 494500 N 093200 O - 494350 N 080630 O - 494440 N 075300 O - 501000 N 074000 O.

Untere Begrenzung:
457 m (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;

1067 m (3500 Fuß) über NN in dem Gebiet
502040 N 083310 O - 502735 N 090800 O - 494450 N 091940 O - 494355 N 080900 O - 500700 N 075700 O - 501620 N 083400 O - 502040 N 083310 O;

1524 m (5000 Fuß) über NN in dem Gebiet
501450 N 080200 O - 502100 N 083300 O - 501620 N 083400 O - 500800 N 080000 O - 501450 N 080200 O;

Flugfläche 65 in dem Gebiet
501000 N 074000 O - 501450 N 080200 O - 500800 N 080000 O - 500430 N 075830 O - 494355 N 080900 O - 494350 N 080630 O - 494440 N 075300 O - 501000 N 074000 O;

Flugfläche 65 in dem Gebiet
502600 N 090000 O - 503000 N 092000 O - 494500 N 093200 O - 494450 N 091300 O - 500000 N 091500 O - 501200 N 091200 O - 502600 N 090000 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 100.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Luftraum < C > Hamburg

Seitliche Begrenzung:
535100 N 095600 O - 534700 N 101900 O - Bundesstraße 404 - 533500 N 102300 O - 532800 N 101600 O - 532100 N 101300 O - 531800 N 100300 O - Bahnstrecke Lüneburg/Buchholz - 531900 N 095300 O - 531900 N 094900 O - 532700 N 094500 O - 533000 N 093500 O - 534100 N 093300 O - 534500 N 094000 O - 535100 N 095600 O.

Untere Begrenzung:
518 m (1700 Fuß) über NN in dem Gebiet
535100 N 095600 O - 534700 N 101900 O - Bundesstraße 404 - 533500 N 102300 O - 532800 N 101600 O - 532100 N 101300 O - Bundesstraße 4 - 532400 N 100200 O - Autobahn Hamburg/Bremen - 532200 N 095300 O - 532700 N 094500 O - 533000 N 093500 O - 533600 N 093400 O - 533600 N 094100 O - Kreisbogen von 3.5 sm Radius um 534000 N 094100 O bis 534100 N 094800 O - Bundesstraße 5 - 534500 N 094000 O - 535100 N 095600 O;

762 m (2500 Fuß) über NN in dem Gebiet
534500 N 094000 O - Bundesstraße 5 - 534100 N 094800 O - Kreisbogen von 3.5 sm Radius um 534000 N 094100 O bis 533600 N 094100 O - 533600 N 093400 O - 534100 N 093300 O - 534500 N 094000 O;

915 m (3000 Fuß) über NN in dem Gebiet
532100 N 101300 O - Bundesstraße 4 - 532400 N 100200 O - Autobahn Hamburg/Bremen - 532200 N 095300 O - 532700 N 094500 O - 531900 N 094900 O - 531900 N 095300 O - Bahnstrecke Lüneburg/Buchholz - 531800 N 100300 O - 532100 N 101300 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 60.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Luftraum < C > Hannover

Seitliche Begrenzung:
523600 N 093400 O - 523530 N 095550 O - 523040 N 095940 O - 523130 N 100800 O - 522340 N 100400 O - 522220 N 095840 O - 521810 N 095250 O - 521740 N 093820 O - 522000 N 092230 O - 522300 N 091500 O - 522840 N 091340 O - 523430 N 092300 O - 523600 N 093400 O.

Untere Begrenzung:
457 m (1500 Fuß) über NN.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 60.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Luftraum < C > Köln/Bonn

Seitliche Begrenzung:
505900 N 065100 O - 510200 N 065400 O - 510400 N 070100 O - 510500 N 070900 O - 510500 N 071700 O - 505800 N 072800 O - 505000 N 073200 O - 503900 N 072500 O - 503700 N 071300 O - 504600 N 065315 O - 505315 N 064900 O - Autobahn A 1 - 505900 N 065100 O.

Untere Begrenzung:
671 m (2200 Fuß) über NN in dem Gebiet
505315 N 064900 O - Autobahn A 1 - 510500 N 070900 O - 510500 N 071700 O - 505800 N 072800 O - 505000 N 073200 O - 503900 N 072500 O - 503700 N 071300 O - 504600 N 065315 O - 505315 N 064900 O;

762 m (2500 Fuß) über NN in dem Gebiet
505900 N 065100 O - 510200 N 065400 O - 510400 N 070100 O - 510500 N 070900 O - Autobahn A 1 - 505900 N 065100 O;

762 m (2500 Fuß) über NN in dem Gebiet
504300 N 070100 O - 504130 N 072630 O - 503900 N 072500 O - 503700 N 071300 O - 504300 N 070100 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 70.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Luftraum < C > München

Seitliche Begrenzung:
483445 N 110720 O - 484020 N 122025 O - Kreisbogen mit einem Radius von 30 sm um 482030 N 114645 O bis 480415 N 122440 O - 475955 N 112930 O - 475955 N 111400 O - Kreisbogen mit einem Radius von 30 sm um 482030 N 114645 O bis 483445 N 110720 O.

Untere Begrenzung:
915 m (3000 Fuß) über NN in dem Gebiet
483005 N 113150 O - 483210 N 115755 O - Kreisbogen mit einem Radius von 14 sm um 482030 N 114645 O bis 481200 N 120340 O - 480900 N 112620 O - 481600 N 112650 O - Kreisbogen mit einem Radius von 14 sm um 482030 N 114645 O bis 483005 N 113150 O;

1372 m (4500 Fuß) über NN in dem Gebiet
483630 N 112910 O - 483845 N 115830 O - Kreisbogen mit einem Radius von 20 sm um 482030 N 114645 O bis 480225 N 115955 O - 480050 N 114020 O - Kreisbogen mit einem Radius von 20 sm um 482030 N 114645 O bis 483630 N 112910 O, ausgenommen das Gebiet mit unterer Begrenzung 3000 Fuß über NN.

Untere Begrenzung:
Flugfläche 65 in dem Gebiet
483445 N 110720 O - 483630 N 112910 O - Kreisbogen mit einem Radius von 20 sm um 482030 N 114645 O bis 480050 N 114020 O - 475955 N 112930 O - 475955 N 111400 O - Kreisbogen mit einem Radius von 30 sm um 482030 N 114645 O bis 483445 N 110720 O;

Flugfläche 65 in dem Gebiet

483845 N 115830 O - 484020 N 122025 O - Kreisbogen mit einem Radius von 30 sm um 482030 N 114645 O bis 480415 N 122440 O - 480225 N 115955 O - Kreisbogen mit einem Radius von 20 sm um 482030 N 114645 O bis 483845 N 115830 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 100.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Luftraum < C > Stuttgart

Seitliche Begrenzung:

485600 N 092500 O - 484900 N 093200 O - 484300 N 093700 O - 483800 N 093400 O - 483000 N 091200 O - 483100 N 090500 O - Bundesstraße 28 - 483600 N 085300 O - 484600 N 085600 O - 484700 N 090000 O - Autobahn Stuttgart/Heilbronn - 485700 N 091100 O - 485600 N 092500 O.

Untere Begrenzung:
Nördlich der Linie 484700 N 090000 N - 484500 N 091200 O - 484900 N 091800 O - Bundesstraße 14 - 485500 N 092600 O
1067 m (3500 Fuß) über NN;
südlich der vorgenannten Linie
915 m (3000 Fuß) über NN;

südlich der Linie 483800 N 093400 O - Autobahn Ulm/Stuttgart - 483900 N 092200 O - Neckar - 483100 N 090500 O
1067 m (3500 Fuß) über NN.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 60.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Luftraum < C > Zürich

Seitliche Begrenzung:
473213 N 074219 O - 474215 N 081059 O - 475151 N 084634 O - 474700 N 085200 O - 473905 N 085350 O - in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473213 N 074219 O.

Untere Begrenzung:
915 m (3000 Fuß) über NN in dem Gebiet
473958 N 081153 O - 474120 N 082500 O - in östlicher und westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473640 N 081400 O - 473958 N 081153 O;

1372 m (4500 Fuß) über NN in dem Gebiet
474215 N 081059 O - 474610 N 082526 O - 474620 N 082940 O - in südlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 474120 N 082500 O - 473958 N 081153 O - 474215 N 081059 O;

1372 m (4500 Fuß) über NN in dem Gebiet
474650 N 084638 O - 474330 N 084710 O - in südlicher und nördlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 474630 N 084110 O - 474650 N 084638 O;

1677 m (5500 Fuß) über NN in dem Gebiet
474215 N 081059 O - 473640 N 081400 O - in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473340 N 075810 O - 473700 N 075610 O - 474215 N 081059 O;

1677 m (5500 Fuß) über NN in dem Gebiet
474650 N 084638 O - 474700 N 085200 O - 473905 N 085350 O - in nördlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 474330 N 084710 O - 474650 N 084638 O;

1982 m (6500 Fuß) über NN in dem Gebiet
473213 N 074219 O - 473700 N 075610 O - 473340 N 075810 O - in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473213 N 074219 O;

1982 m (6500 Fuß) über NN in dem Gebiet
474610 N 082526 O - 475151 N 084634 O - 474700 N 085200 O - 474630 N 084110 O - in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 474620 N 082940 O - 474610 N 082526 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 200.

Zeitliche Wirksamkeit:
Täglich von 30 Minuten vor Sonnenaufgang bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang.

3.2 Der Luftraum in und oberhalb Flugfläche 100 innerhalb der nachfolgend definierten Kontrollbezirke/Oberen Kontrollbezirke

3.2.1 Kontrollbezirke

Berlin

Berlin 1

Seitliche Begrenzung:
545500 N 133025 O - 545500 N 142200 O - 535546 N 141342 O - entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze bis 505320 N 141350 O - 512430 N 142810 O - 512650 N 142710 O - 512430 N 141900 O - 515800 N 140500 O - 515730 N 135715 O - 515626 N 133903 O - 515705 N 124250 O - 513600 N 123800 O - 513220 N 124820 O - 511810 N 125330 O - 511040 N 122500 O - 503054 N 122500 O - 502950 N 122820 O - 505950 N 131700 O - 505500 N 132100 O - 504810 N 133210 O - 504810 N 140000 O - entlang der deutsch-tschechischen Grenze bis 501910 N 120700 O - 502400 N 120400 O - 502920 N 113300 O - 503130 N 112200 O - 502000 N 103500 O - 503700 N 100400 O - 511120 N 101600 O - 512000 N 095610 O - 513400 N 104200 O - 520000 N 104000 O - 520330 N 105800 O - 521000 N 110600 O - 522730 N 110400 O - 525000 N 104700 O - 525330 N 112500 O - 530230 N 113700 O - 532330 N 103900 O - 534000 N 110000 O - 534400 N 104500 O - 535900 N 105500 O - 540800 N 111530 O - 535400 N 112800 O - 533600 N 112500 O - 530130 N 121530 O - 525110 N 124730 O - 524340 N 134500 O - 542600 N 130100 O - 544330 N 123000 O - 545500 N 125100 O - 545500 N 133025 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund, sofern nicht in einzelnen Nahverkehrsbereichen oder Teilen davon eine niedrigere untere Begrenzung festgelegt ist.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
533600 N 112500 O - 530130 N 121530 O - 531100 N 114650 O - 531330 N 113730 O - 532500 N 111900 O - 533600 N 112500 O steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 85 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
520550 N 125230 O - 515705 N 124250 O - 513600 N 123800 O - 514055 N 122500 O - 515230 N 122500 O - 520550 N 125230 O steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 75 sowie oberhalb von Flugfläche 145 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
515230 N 122500 O - 514055 N 122500 O - 513600 N 123800 O - 512900 N 123500 O - 512325 N 125135 O - 511810 N 125330 O - 511040 N 122500 O - 503054 N 122500 O - 503600 N 120900 O - 504130 N 113450 O - 503900 N 111700 O - 504130 N 110230 O - 504730 N 103700 O - 510505 N 104848 O - 515230 N 122500 O steht jedoch der Luftraum oberhalb von Flugfläche 185 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
513600 N 123800 O - 513220 N 124820 O - 512325 N 125135 O - 512900 N 123500 O - 513600 N 123800 O steht jedoch der Luftraum oberhalb von Flugfläche 165 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
545500 N 133025 O - 545500 N 142200 O - 535546 N 141342 O - entlang der deutsch-polnischen Grenze bis 524220 N 142430 O - 524220 N 140740 O - 543050 N 132205 O - 545500 N 133025 O steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 245 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
544700 N 123630 O - 542835 N 130855 O - 524230 N 135355 O - 524340 N 134500 O - 542600 N 130100 O - 544330 N 123000 O - 544700 N 123630 O steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 245 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
521000 N 144200 O - entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze bis 510110 N 143100 O - 512425 N 144125 O - 520945 N 142135 O - 521000 N 144200 O steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 245 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
520840 N 140000 O - 520720 N 140900 O - 512650 N 142710 O - 512430 N 141900 O - 515800 N 140500 O - 520840 N 140000 O steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 245 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
520900 N 135830 O - 520840 N 140000 O - 515800 N 140500 O - 515730 N 135715 O - 515626 N 133903 O - 515705 N 124250 O - 520550 N 125230 O - 520900 N 135830 O steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 245 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Berlin 2

Seitliche Begrenzung
512650 N 142710 O - 512430 N 142810 O - 505320 N 141350 O - entlang der deutsch-tschechischen Grenze bis
504810 N 140000 O - 504810 N 133210 O - 505500 N 132100 O - 505950 N 131700 O - 510250 N 132400 O - 511600 N 124520 O - 511810 N 125330 O - 512325 N 125135 O - 510800 N 133500 O - 511140 N 134235 O - 511455 N 134710 O - 512650 N 142710 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245, jedoch steht

a) der Luftraum oberhalb von Flugfläche 185 sowie

b) zwischen dem Meldepunkt Gompitz und dem Kontrollbezirk Berlin 1 auf der Luftstraße B 52 der Luftraum oberhalb von Flugfläche 205

nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund, sofern nicht für den Nahverkehrsbereich Dresden niedrigere Untergrenzen festgelegt sind. Jedoch steht zwischen dem Nahverkehrsbereich Leipzig und dem Nahverkehrsbereich Dresden auf der Luftstraße B 51 der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 65 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Bremen

Seitliche Begrenzung:
550000 N 074320 O - 550000 N 080000 O - 550400 N 082000 O - an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis 542700 N 120000 O - 535900 N 105500 O - 534400 N 104500 O - 534000 N 110000 O - 532330 N 103900 O - 530230 N 113700 O - 525330 N 112500 O - 525000 N 104700 O - 522730 N 110400 O - 521000 N 110600 O - 520330 N 105800 O - 520000 N 104000 O - 513400 N 104200 O - 512000 N 095610 O - 512000 N 084600 O - 514000 N 090000 O - 520818 N 090000 O - 520700 N 080000 O - 521700 N 080000 O - 521415 N 070400 O - an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 533000 N 064400 O - 550000 N 074320 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245.

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund, sofern nicht in einzelnen Nahverkehrsbereichen oder Teilen davon eine niedrigere untere Begrenzung festgelegt ist.

Düsseldorf

Seitliche Begrenzung:
521415 N 070400 O - 521700 N 080000 O - 520700 N 080000 O - 520818 N 090000 O - 514000 N 090000 O - 512000 N 084600 O - 510500 N 081600 O - 510400 N 075800 O - 510000 N 075300 O - 504800 N 080140 O - 504520 N 075930 O - 503500 N 070000 O - 502000 N 062430 O - an der deutsch-belgischen und deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 521415 N 070400 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245.

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund, sofern nicht in einzelnen Nahverkehrsbereichen oder Teilen davon eine niedrigere untere Begrenzung festgelegt ist.

Frankfurt

Seitliche Begrenzung:
502000 N 062430 O - 503500 N 070000 O - 504520 N 075930 O - 504800 N 080140 O - 510000 N 075300 O - 510400 N 075800 O - 510500 N 081600 O - 512000 N 084600 O - 512000 N 095610 O - 511100 N 101600 O - 503700 N 100400 O - 502000 N 103500 O - 503130 N 112200 O - 502920 N 113240 O - 502400 N 120400 O - 501910 N 120700 O - an der deutsch-tschechischen Grenze entlang bis 493154 N 123630 O - 493154 N 114640 O - 492500 N 105800 O - 483140 N 093300 O - 474800 N 093300 O - 474700 N 085200 O - 475300 N 085100 O - 473400 N 074100 O - 474600 N 073200 O - an der deutsch-französischen, deutsch-luxemburgischen und deutsch-belgischen Grenze entlang bis 502000 N 062430 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245.

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund, sofern nicht in einzelnen Nahverkehrsbereichen oder Teilen davon eine niedrigere untere Begrenzung festgelegt ist.

München

Seitliche Begrenzung:
473930 N 091400 O - 474730 N 091400 O - 474800 N 093300 O - 483140 N 093300 O - 492500 N 105800 O - 493154 N 114640 O - 493154 N 123630 O - an der deutsch-tschechischen, deutsch-österreichischen und deutsch-schweizerischen Grenze entlang bis 473930 N 091400 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245.

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund, sofern nicht in einzelnen Nahverkehrsbereichen oder Teilen davon eine niedrigere untere Begrenzung festgelegt ist.

3.2.2 Obere Kontrollbezirke

Berlin

Seitliche Begrenzung:
545500 N 133025 O - 545500 N 142200 O - 535546 N 141342 O - entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze bis 501910 N 120700 O - 502400 N 120400 O - 502920 N 113300 O - 503130 N 112200 O - 502000 N 103500 O - 503700 N 100400 O - 511120 N 101600 O - 512000 N 095610 O - 513400 N 104200 O - 520000 N 104000 O - 520330 N 105800 O - 521000 N 110600 O - 522730 N 110400 O - 525000 N 104700 O - 525330 N 112500 O - 530230 N 113700 O - 532330 N 103900 O - 534000 N 110000 O - 534400 N 104500 O - 535900 N 105500 O - 540800 N 111530 O - 542700 N 120000 O - 545500 N 125100 O - 545500 N 133025 O.

Obere Begrenzung:
Unbegrenzt.

Untere Begrenzung:
Flugfläche 245.

Ausgenommen davon sind die durch nachfolgende Koordinaten beschriebenen Gebiete:

544330 N 123000 O - 542600 N 130100 O - 524340 N 134500 O - 525110 N 124730 O - 530130 N 121530 O - 533600 N 112500 O - 535400 N 112800 O - 540800 N 111530 O - 542700 N 120000 O - 544330 N 123000 O sowie

515705 N 124250 O - 515626 N 133903 O - 515730 N 135715 O - 515800 N 140500 O - 512430 N 141900 O - 511455 N 134710 O - 511140 N 134235 O - 510800 N 133500 O - 512325 N 125135 O - 513220 N 124820 O - 513600 N 123800 O - 515705 N 124250 O sowie

511600 N 124520 O - 510250 N 132400 O - 505950 N 131700 O - 502950 N 122820 O - 503054 N 122500 O - 511040 N 122500 O - 511600 N 124520 O.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
545500 N 133025 O - 545500 N 142200 O - 535546 N 141342 O - entlang der deutsch-polnischen Grenze bis 524220 N 142430 O - 524220 N 140740 O - 543050 N 132205 O - 545500 N 133025 O steht jedoch der Luftraum nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
544700 N 123630 O - 542835 N 130855 O - 524230 N 135355 O - 524340 N 134500 O - 542600 N 130100 O - 544330 N 123000 O - 544700 N 123630 O steht jedoch der Luftraum nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
521000 N 144200 O - entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze bis 510110 N 143100 O - 512425 N 144125 O - 520945 N 142135 O - 521000 N 144200 O steht jedoch der Luftraum nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
520840 N 140000 O - 520720 N 140900 O - 512430 N 142810 O - 505320 N 141350 O - entlang der deutsch-tschechischen Grenze bis 502500 N 124300 O - 502950 N 122820 O - 505950 N 131700 O - 510250 N 132400 O - 511600 N 124520 O - 511040 N 122500 O - 503054 N 122500 O - 503600 N 120900 O - 504130 N 113450 O - 503930 N 111940 O - 504425 N 110850 O - 511330 N 110505 O - 520550 N 125230 O - 515705 N 124250 O - 513600 N 123800 O - 513220 N 124820 O - 512325 N 125135 O - 510800 N 133500 O - 511140 N 134235 O - 511455 N 134710 O - 512430 N 141900 O - 515800 N 140500 O - 520840 N 140000 O steht jedoch der Luftraum nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
520900 N 135830 O - 520840 N 140000 O - 515800 N 140500 O - 515730 N 135715 O - 515626 N 133903 O - 515705 N 124250 O - 520550 N 125230 O - 520900 N 135830 O steht jedoch der Luftraum nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Hannover

Seitliche Begrenzung:
550000 N 074320 O - 550000 N 080000 O - 550400 N 082000 O - an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis 542700 N 120000 O - 535900 N 105500 O - 534400 N 104500 O - 534000 N 110000 O - 532330 N 103900 O - 530230 N 113700 O - 525330 N 112500 O - 525000 N 104700 O - 522730 N 110400 O - 521000 N 110600 O - 520330 N 105800 O - 520000 N 104000 O - 513400 N 104200 O - 512000 N 095610 O - 512000 N 084600 O - 510500 N 081600 O - 510400 N 075800 O - 510000 N 075300 O - 504800 N 080140 O - 504520 N 075930 O - 503500 N 070000 O - 502000 N 062430 O - an der deutsch-belgischen und deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 533000 N 064400 O - 550000 N 074320 O.

Obere Begrenzung:
Unbegrenzt.

Untere Begrenzung:
Flugfläche 245.

Rhein

Seitliche Begrenzung:
502000 N 062430 O - 503500 N 070000 O - 504520 N 075930 O - 504800 N 080140 O - 510000 N 075300 O - 510400 N 075800 O - 510500 N 081600 O - 512000 N 084600 O - 512000 N 095610 O - 511100 N 101600 O - 503700 N 100400 O - 502000 N 103500 O - 503130 N 112200 O - 502920 N 113240 O - 502400 N 120400 O - 501910 N 120700 O an der deutsch-tschechischen, deutsch-österreichischen und deutsch-schweizerischen Grenze entlang bis 473930 N 091400 O - 474730 N 091400 O - 474700 N 085200 O - 475300 N 085100 O - 473400 N 074100 O - 474600 N 073200 O - an der deutsch-französischen, deutsch-luxemburgischen und deutsch-belgischen Grenze entlang bis 502000 N 062430 O.

Obere Begrenzung:
Unbegrenzt.

Untere Begrenzung:
Flugfläche 245.

3.2.3 Südlich der durch die nachfolgend aufgeführten Koordinaten beschriebenen Linie beträgt die Untergrenze für den Luftraum der Klasse < C > **Flugfläche 130** (einschließlich), soweit auf deutschem Hoheitsgebiet befindlich:

473400 N 074100 O - 475300 N 085100 O - 474700 N 085200 O - 474730 N 091400 O - 473930 N 091400 O - an der deutsch-österreichischen und deutsch-schweizerischen Grenze entlang bis 473400 N 094500 O - 473600 N 094800 O - 474300 N 102900 O - 474300 N 111000 O - 475730 N 125400 O.

3.3 Sonstige Lufträume, soweit auf deutschem Hoheitsgebiet liegend:

3.3.1 Nahverkehrsbereiche

Salzburg (Bereiche mit Luftraum der Klasse < C >)

Seitliche Begrenzung:
480500 N 124520 O - an der deutsch-österreichischen Grenze entlang bis 474630 N 125600 O - 475500 N 124750 O - 480500 N 124520 O.

a) Obere Begrenzung:
Flugfläche 245.

Untere Begrenzung:
Flugfläche 195.

b) Obere Begrenzung:
Flugfläche 125.

Untere Begrenzung:
2134 m (7000 Fuß) über NN.

Zürich

Seitliche Begrenzung:
473400 N 074100 O - 475300 N 085100 O - 473905 N 085350 O - an der deutsch-schweizerischen Grenze entlang bis 473215 N 074210 O - 473400 N 074100 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 420.

Untere Begrenzung:
1372 m (4500 Fuß) über NN, mit Ausnahme des Gebietes 473958 N 081153 O - 474120 N 082500 O - an der deutsch-schweizerischen Grenze entlang bis 473640 N 081400 O - 473958 N 081153 O, bei dem die Untergrenze 914 m (3000 Fuß) über NN beträgt.

3.3.2 Kontrollzonen

Twenthe (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Twenthe 521637 N 065324 O)

Seitliche Begrenzung:
522400 N 070400 O - 522430 N 070440 O - 521920 N 070955 O - 521800 N 070615 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 8 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 520835 N 065240 O - an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 522400 N 070400 O.

Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

4. Lufträume der Klasse < D >

4.1 Kontrollzonen

4.1.1 Allgemeines

Die Kontrollzonen sind in ihrer zeitlichen Wirksamkeit den betrieblichen Erfordernissen angepaßt. Die regelmäßige zeitliche Wirksamkeit ist bei der Beschreibung der jeweiligen Kontrollzone in Nr. 4.1.2 festgelegt. Kontrollzonen können auch außerhalb der veröffentlichten Zeiten durch das Flugsicherungsunternehmen aktiviert werden.

Die zeitliche Wirksamkeit wird dann mit NOTAM und gegebenenfalls in den Ergänzungen zum Luftfahrthandbuch bekanntgegeben. Änderungen von kurzfristiger Dauer gibt auf Anfrage der Fluginformationsdienst der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle bekannt.

Luftfahrzeugführer, die beabsichtigen, das Gebiet einer zeitlich begrenzten Kontrollzone zu durchfliegen oder in dieses einzufliegen, haben sich rechtzeitig vorher auf der Fluginformationsfrequenz der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle über den Status der Kontrollzone zu informieren.

Die untere Begrenzung der Kontrollzonen ist die Erdoberfläche, die obere Begrenzung ist in der jeweiligen Beschreibung in Nr. 4.1.2 festgelegt.

4.1.2 Beschreibung

Ahlhorn (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Ahlhorn 525323 N 081402 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 089°/269° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 179°/359° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 7 sm in rechtweisender Richtung 269° und 6 sm in rechtweisender Richtung 089° zu dieser Linie.

Obere Begrenzung:
823 m (2700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Ansbach (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Ansbach 491832 N 103800 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 079°/259° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 169°/349° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC, außer an US-Feiertagen.

Augsburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Augsburg (482534 N 105559 O)

Seitliche Begrenzung:
482725 N 104530 O - 483120 N 110240 O - 482440 N 110605 O - 482045 N 104900 O - 482725 N 104530 O.

Obere Begrenzung:
945 m (3100 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:

Montag bis Freitag täglich von 0530 (0430) Uhr bis 2000 (1900) Uhr UTC; an Samstagen von 0600 (0500) Uhr bis 2000 (1900) Uhr UTC sowie an Sonn- und Feiertagen von 0800 (0700) Uhr bis 2000 (1900) Uhr UTC.

Bayreuth (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Bayreuth 495908 N 113824 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 063°/243° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallele zu der in rechtweisender Richtung 153°/333° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm in rechtweisender Richtung 243° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung:
1067 m (3500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0530 (0430) Uhr bis 2130 (2030) Uhr UTC, sowie samstags von 0700 (0600) Uhr bis 2000 (1900) Uhr UTC.

Berlin

Seitliche Begrenzung:
523535 N 130525 O - 523745 N 132810 O - 523120 N 132900 O - 523220 N 133530 O - 522825 N 134115 O - 522230 N 134455 O - 521705 N 132130 O - 522255 N 131750 O - 522410 N 125800 O - 523005 N 125555 O - 523130 N 130620 O - 523535 N 130525 O.

Obere Begrenzung:
457 m (1500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Bitburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Bitburg 495643 N 063353 O)

Seitliche Begrenzung:
495450 N 062225 O - 495640 N 062615 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 500125 N 063105 O - 500320 N 063915 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Punkt 495839 N 064159 O bis 500335 N 064310 O - 500035 N 064310 O - 495455 N 063150 O - 495155 N 063150 O - 495005 N 062800 O - 495450 N 062225 O.

Obere Begrenzung:
1128 m (3700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Brandenburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Brandenburg 522614 N 122721 O)

Seitliche Begrenzung:
522235 N 122245 O - 522710 N 122025 O - 522925 N 123215 O - 522445 N 123435 O - 522235 N 122245 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2300 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2200 (2100) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Braunschweig (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Braunschweig 521914 N 103327 O)

Seitliche Begrenzung:
522240 N 104110 O - 521640 N 104200 O - 521545 N 102405 O - 522145 N 102315 O - 522240 N 104110 O.

Obere Begrenzung:
671 m (2200 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag von 0600 (0500) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC, ausgenommen an Feiertagen.

Zusätzlich in der Zeit vom 1. November bis 15. März eines jeden Jahres an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 0700 bis 1645 Uhr UTC.

Bremen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Bremen 530256 N 084716 O)

Seitliche Begrenzung:
531610 N 083710 O - 531325 N 083910 O - 530600 N 085350 O - 530610 N 085830 O - 530010 N 085850 O - 530005 N 085410 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 525945 N 084045 O - 525940 N 083600 O - 530340 N 083545 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Punkt 530841 N 083728 O bis 531050 N 083010 O - 531335 N 082810 O - 531610 N 083710 O.

Obere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Brüggen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Brüggen 511200 N 060755 O)

Seitliche Begrenzung:
511440 N 060505 O - 511625 N 062250 O - 510950 N 062430 O - 510815 N 060550 O - entlang der deutsch-niederländischen Grenze bis 511440 N 060505 O.

Obere Begrenzung:
853 m (2800 Fuß) über NN

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich

Büchel (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Büchel 501029 N 070352 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 029°/209° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 119°/299° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 7 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
1250 m (4100 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Bückeburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Bückeburg 521645 N 090500 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 077°/257° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallele zu der in rechtweisender Richtung 167°/347° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm in rechtweisender Richtung 257° zu dieser Linie;

c) in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt von 521840 N 085740 O bis 522035 N 091030 O;

d) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um den Punkt 521746 N 091210 O.

Obere Begrenzung:
765 m (2500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Coleman (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Coleman 493350 N 082749 O)

Seitliche Begrenzung:
493249 N 081858 O - 493724 N 082711 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 3 sm um den Punkt 493506 N 083009 O bis 493704 N 083341 O - 493446 N 083641 O - 492815 N 082500 O - 493249 N 081858 O.

Obere Begrenzung:
549 m (1800 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC außer an US-Feiertagen sowie an deutschen Feiertagen nur von 0600 (0500) Uhr bis 1600 (1500) Uhr UTC.

Damgarten (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Damgarten 541552 N 122647 O)

Seitliche Begrenzung:
540940 N 121555 O - 541515 N 121230 O - 542030 N 123840 O - 541500 N 124200 O - 540940 N 121555 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2100 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Demmin (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Demmin 535520 N 131315 O)

Seitliche Begrenzung:
540235 N 130425 O - 540340 N 131420 O - 534750 N 131920 O - 534640 N 130930 O - 540235 N 130425 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2400 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Dortmund (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Dortmund 513111 N 073647 O)

Seitliche Begrenzung:
513050 N 072600 O - 513535 N 073930 O - 513520 N 074230 O - 513110 N 074600 O - 512545 N 073040 O - 513050 N 072600 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Sonntag jeweils von 0530 (0430) Uhr bis 2030 (1930) Uhr UTC.

Dresden

Seitliche Begrenzung:
511550 N 135430 O - 511615 N 135810 O - 511220 N 140510 O - 510600 N 140500 O - 510045 N 134445 O - 510310 N 133210 O - 510630 N 133145 O - 510810 N 133505 O - 511140 N 134235 O - 511550 N 135430 O.

Obere Begrenzung:
823 m (2700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Düsseldorf (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Düsseldorf 511656 N 064529 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 053°/233° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 143°/323° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 8 sm in rechtweisender Richtung 053° und 7 sm in rechtweisender Richtung 233° zu dieser Linie;

c) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 153°/333° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

d) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 063°/243°durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 7 sm beiderseits dieser Linie;

e) Teile eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung:
457 m (1500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Egelsbach (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Egelsbach 495743 N 083841 O)

Seitliche Begrenzung:
495915 N 083550 O - 500055 N 084245 O - 495535 N 084255 O - 495535 N 083555 O - 495915 N 083550 O.

Obere Begrenzung:
457 m (1500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Täglich von SR -30 bis SS +30.

Eggebek (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Eggebek 543732 N 090250 O)

Seitliche Begrenzung:
544455 N 091745 O - 544345 N 092915 O - 543430 N 093645 O - 542555 N 091925 O - 542650 N 091020 O - 544455 N 091745 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Erfurt (Flughafenbezugspunkt des Flugplatzes Erfurt 505850 N 105749 O)

Seitliche Begrenzung:
Kreis mit einem Radius von 5.4 sm um den Punkt 505850 N 105749 O.

Obere Begrenzung:
915 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Falkenberg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Falkenberg 513249 N 131305 O)

Seitliche Begrenzung:
513750 N 132455 O - 513200 N 132630 O - 512920 N 130050 O - 513510 N 125915 O - 513750 N 132455 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2500 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag und Mittwoch 0600 (0500) Uhr bis 2300 (2200) Uhr UTC, sowie Freitag 0600 (0500) Uhr bis 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

Faßberg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Faßberg 525512 N 101106 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 088°/268° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 178°/358° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 7 sm in rechtweisender Richtung 268° und 6 sm in rechtweisender Richtung 088° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt von 525210 N 101750 O bis 525150 N 100445 O.

Obere Begrenzung:
765 m (2500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Finow (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Finow 524939 N 134143 O)

Seitliche Begrenzung:
525140 N 135605 O - 524550 N 135400 O - 524910 N 132755 O - 525500 N 133000 O - 525140 N 135605 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2300 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag und Mittwoch 0600 (0500) Uhr bis 2300 (2200) Uhr UTC, sowie Freitag 0600 (0500) Uhr bis 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

Finsterwalde (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Finsterwalde 513628 N 134434 O)

Seitliche Begrenzung:
513240 N 133135 O - 513835 N 133135 O - 513840 N 135735 O - 513240 N 135730 O - 513240 N 133135 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2600 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Dienstag und Donnerstag 0600 (0500) Uhr bis 2300 (2200) Uhr UTC, sowie Freitag 0600 (0500) Uhr bis 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

Frankfurt (Main) (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Frankfurt (Main) 500204 N 083417 O)

Seitliche Begrenzung:
500730 N 082700 O - 500615 N 083835 O - 500720 N 084300 O - 500140 N 084600 O - 495915 N 083550 O - 495500 N 083555 O - 495455 N 082700 O - 495730 N 082700 O - 495750 N 082145 O - 500000 N 082130 O - 500730 N 082700 O;

Obere Begrenzung:
457 (1500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Friedrichshafen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Friedrichshafen 474016 N 093046 O)

Seitliche Begrenzung:
474610 N 093720 O - 474110 N 094205 O - 473510 N 092700 O - entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 473730 N 092120 O - 473920 N 091940 O - 474610 N 093720 O.

Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Sonntag 0500 (0400) Uhr bis 2200 (2100) Uhr UTC.

Fritzlar (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Fritzlar 510654 N 091716 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 298°/118° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallele zu der in rechtweisender Richtung 028°/208° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5,5 sm in rechtweisender Richtung 118° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung:
823 m (2700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Fulda (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Fulda 503225 N 093841 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 090°/270° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallele zu der in rechtweisender Richtung 180°/360° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm in rechtweisender Richtung 270° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0600 (0500) Uhr bis 1600 (1500) Uhr UTC, außer an US-Feiertagen.

Fürstenfeldbruck (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Fürstenfeldbruck 481223 N 111605 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 093°/273° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 003°/183° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm in rechtweisender Richtung 273° und 7 sm in rechtweisender Richtung 093° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm südlich um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung:
1372 m (4500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Geilenkirchen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Geilenkirchen 505744 N 060232 O).

Seitliche Begrenzung:
510209 N 055221 O - 510047 N 055540 O - 510036 N 061344 O - 505436 N 061333 O - 505442 N 060502 O - an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 510209 N 055221 O.

Obere Begrenzung:
884 m (2900 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Giebelstadt (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Giebelstadt 493857 N 095801 O)

Seitliche Begrenzung:
494051 N 094930 O - 494258 N 100455 O - 493955 N 100654 O - 493715 N 100802 O - 493458 N 095127 O - 494051 N 094930 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC, außer an US-Feiertagen.

Grafenwöhr (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Grafenwöhr 494154 N 115634 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 142°/322° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 052°/232° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
884 m (2900 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
März bis September: 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC täglich, außer an US-Feiertagen.

Oktober bis Februar: Montag bis Freitag täglich von 0500 Uhr bis 2100 Uhr UTC sowie Samstag von 0500 Uhr bis 1100 Uhr UTC, außer an US-Feiertagen.

Großenhain (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Großenhain 511830 N 133326 O)

Seitliche Begrenzung:
511830 N 131910 O - 512350 N 132310 O - 511705 N 134635 O - 511140 N 134235 O - 511830 N 131910 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2700 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Dienstag und Donnerstag 0600 (0500) Uhr bis 2300 (2200) Uhr UTC, sowie Freitag 0600 (0500) Uhr bis 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

Gütersloh (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Gütersloh 515525 N 081827 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 090°/270° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 180°/360° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 10 sm in rechtweisender Richtung 090° und 7 sm in rechtweisender Richtung 270° zu dieser Linie.

Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Hahn (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Hahn 495648 N 071554 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 032°/212° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 122°/302° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt von 455508 N 070900 O bis 500150 N 071510 O.

Obere Begrenzung:
1250 m (4100 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Hamburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Hamburg 533755 N 095922 O)

Seitliche Begrenzung:
534610 N 095800 O - 534230 N 100120 O - 534430 N 100530 O - 534005 N 101130 O - 533810 N 100805 O - 533530 N 100715 O - 533240 N 100910 O - 532600 N 094600 O - 533100 N 093830 O - 533720 N 095110 O - 534000 N 095200 O - 534330 N 094910 O - 534610 N 095800 O.

Obere Begrenzung:
518 m (1700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Hanau (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Hanau 501012 N 085745 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 097°/277° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallele zu der in rechtweisender Richtung 007°/187° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm in rechtweisender Richtung 097° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung:
549 m (1800 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0600 (0500) Uhr bis 1900 (1800) Uhr UTC, außer an US-Feiertagen.

Hannover (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Hannover 522742 N 094105 O)

Seitliche Begrenzung:
523430 N 092300 O - 523045 N 095245 O - 522405 N 095220 O - 522055 N 092530 O - 522405 N 091500 O - 522840 N 091340 O - 523430 N 092300 O.

Obere Begrenzung:
457 m (1500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Heidelberg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Heidelberg 492341 N 083924 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 083°/263° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 173°/353° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC; Samstag und Sonntag täglich von 0630 (0530) Uhr bis 1500 (1400) Uhr UTC.

Hof (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Hof 501724 N 115123 O)

Seitliche Begrenzung:
501955 N 113705 O - 502040 N 115900 O - 501440 N 115925 O - 501355 N 113735 O - 501955 N 113705 O.

Obere Begrenzung:
1067 m (3500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Hohn (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Hohn 541846 N 093222 O)

Seitliche Begrenzung:
542025 N 092115 O - 542245 N 094230 O - 541650 N 094315 O - 541440 N 092305 O - 542025 N 092115 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Holzdorf (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Holzdorf 514606 N 131124 O)

Seitliche Begrenzung:
514928 N 130021 O - 514844 N 132257 O - 514244 N 132226 O - 514328 N 125952 O - 514928 N 130021 O.

Obere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Hopsten (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Hopsten 522022 N 073233 O)

Seitliche Begrenzung:
522640 N 072850 O - 522605 N 073820 O - 521410 N 073620 O - 521420 N 072645 O - 522640 N 072850 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Illesheim (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Illesheim 492822 N 102322 O)

Seitliche Begrenzung:
493404 N 102514 O - 492958 N 103158 O - 492619 N 102644 O - im Uhrzeigersinn auf einem Kreisbogen mit dem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 493025 N 102000 O.

Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an deutschen und US-Feiertagen.

Ingolstadt (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Ingolstadt 484259 N 113206 O)

Seitliche Begrenzung:
484710 N 112050 O - 484920 N 114445 O - 484335 N 114800 O - 483745 N 112400 O - 484710 N 112050 O.

Obere Begrenzung:
1128 m (3700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Itzehoe (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Itzehoe 535943 N 093447 O)

Seitliche Begrenzung:
540532 N 093406 O - 540248 N 094312 O - 535821 N 093920 O - im Uhrzeigersinn auf einem Kreisbogen mit dem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 540105 N 093014 O - 540532 N 093406 O.

Obere Begrenzung:
618 m (1700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Jever (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Jever 533203 N 075324 O)

Seitliche Begrenzung:
533448 N 072920 O - 533653 N 074633 O - 533215 N 081400 O - 532700 N 081215 O - 532842 N 073133 O - 533448 N 072920 O.

Obere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Kassel (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Kassel 512429 N 092231 O)

Seitliche Begrenzung:
513155 N 092550 O - 512720 N 093400 O - 511905 N 092210 O - 512345 N 091405 O - 513155 N 092550 O.

Obere Begrenzung:
823 m (2700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag 0700 (0600) Uhr bis 1930 (1830) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Kiel-Holtenau (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Kiel-Holtenau 542249 N 100847 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 082°/262° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 172°/352° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0700 (0600) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC, Samstag von 0830 (0730) Uhr bis 1030 (0930) Uhr UTC und Sonntag von 1930 (1830) Uhr bis 2130 (2030) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Kitzingen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Kitzingen 494438 N 101213 O)

Seitliche Begrenzung:
494527 N 100317 O - 494921 N 101730 O - 494349 N 102109 O - 493955 N 100654 O - 494527 N 100317 O.

Obere Begrenzung:
762 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC, außer an US-Feiertagen.

Köln-Bonn (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Köln-Bonn 505202 N 070837 O)

Seitliche Begrenzung:
510040 N 070222 O - 505701 N 070747 O - 505627 N 071221 O - 505808 N 071806 O - 505242 N 072206 O - 505105 N 071633 O - 504730 N 072150 O - 504345 N 071528 O - 504713 N 071021 O - 504742 N 070506 O - 504647 N 070201 O - 505213 N 065800 O - 505300 N 070037 O - 505634 N 065524 O - 510040 N 070222 O.

Obere Begrenzung:
671 m (2200 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Laage (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Laage 535507 N 121652 O)

Seitliche Begrenzung:
535900 N 120410 O - 535630 N 123100 O - 535045 N 122920 O - 535300 N 120240 O - 535900 N 120410 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2300 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC außer an Feiertagen.

Laarbruch (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Laarbruch 513612 N 060836 O)

Der auf deutschem Hoheitsgebiet liegende Teil der Kontrollzone:

Seitliche Begrenzung:
513905 N 060700 O - 513850 N 062450 O - 513250 N 062430 O - 513315 N 061020 O - an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 513905 N 060700 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Lärz (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Lärz 531824 N 124516 O)

Seitliche Begrenzung:
532410 N 125645 O - 531820 N 125915 O - 531415 N 123310 O - 532000 N 123035 O - 532410 N 125645 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2400 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Lahr (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Lahr 482212 N 074944 O)

Seitliche Begrenzung:
482625 N 074540 O - 482710 N 074840 O - 482950 N 075100 O - 482700 N 075830 O - 481435 N 074835 O - 481715 N 074130 O - an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 482625 N 074540 O.

Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0700 (0600) Uhr bis 1600 (1500) Uhr UTC.

Landsberg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Landsberg 480417 N 105425 O)

Seitliche Begrenzung:
480355 N 104040 O - 480900 N 110150 O - 480320 N 110412 O - 475915 N 104600 O - 480355 N 104040 O.

Obere Begrenzung:
1372 m (4500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Laupheim (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Laupheim 481315 N 095441 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 093°/273° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 003°/183° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
1067 m (3500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Lechfeld (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Lechfeld 481111 N 105144 O)

Seitliche Begrenzung:
481756 N 105212 O - 481508 N 110006 O - 481305 N 105835 O - 480820 N 105835 O - 480355 N 104040 O - 481756 N 105212 O.

Obere Begrenzung:
1372 m (4500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Leck (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Leck 544738 N 085659 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 114°/294° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 024°/204° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Leipheim (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Leipheim 482627 N 101412 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 067°/247° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 157°/337° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
1250 m (4100 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Leipzig (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Leipzig 512459 N 121343 O)

Seitliche Begrenzung:
513120 N 120600 O - 513100 N 121015 O - 512845 N 122140 O - 512300 N 123000 O - 511810 N 121320 O - 512120 N 121000 O - 512315 N 120835 O - 512425 N 120125 O - 513120 N 120600 O.

Obere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Lübeck (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Lübeck 534825 N104314 O)

Seitliche Begrenzung:
534910 N 103155 O - 535315 N 105105 O - 534740 N 105435 O - 534330 N 103535 O - 534910 N 103155 O.

Obere Begrenzung:
518 m (1700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag 0700 (0600) Uhr UTC bis SS+30 (SS-30).

Mahlwinkel (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Mahlwinkel 522304 N 114947 O)

Seitliche Begrenzung:
523000 N 120310 O - 522155 N 120300 O - 522205 N 113635 O - 523010 N 113640 O - 523000 N 120310 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2500 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Memmingen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Memmingen 475923 N 101426 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 059°/239° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 149°/329°durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 7 sm in rechtweisender Richtung 239° und 6 sm in rechtweisender Richtung 059° zu dieser Linie.

Obere Begrenzung:
1402 m (4600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Mendig (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Mendig 502200 N 071859 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 075°/255° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 165°/345° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm in rechtweisender Richtung 075° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

München (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes München 482117 N 114615 O)

Seitliche Begrenzung:
482550 N 113330 O - 482755 N 115855 O - 482250 N 115950 O - 482345 N 120615 O - 481755 N 120810 O - 481655 N 120055 O - 481510 N 114910 O - 481440 N 113535 O - 482550 N 113330 O.

Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich mit Ausnahme des Bereiches zwischen den Punkten 482250 N 115950 O - 482345 N 120615 O - 481755 N 120810 O - 481655 N 120055 O - 482250 N 115950 O für den die zeitliche Wirksamkeit wie folgt festgelegt wird: Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC außer an Feiertagen.

Münster (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Münster-Osnabrück 520810 N 074108 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 071°/251° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 161°/341° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie;

c) In Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt von 520638 N 074850 O bis 520400 N 073640 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Neubrandenburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Neubrandenburg 533610 N 131825 O)

Seitliche Begrenzung:
533855 N 130626 O - 533924 N 133002 O - 533324 N 133023 O - 533255 N 130649 O - 533855 N 130626 O.

Obere Begrenzung:
700 m (2300 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Donnerstag täglich von 0700 (0600) Uhr bis 1500 (1400) Uhr UTC und Freitag von 0700 (0600) Uhr bis 1000 (0900) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Neuburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Neuburg 484243 N 111245 O)

Seitliche Begrenzung:
484540 N 110345 O - 484710 N 112050 O - 483745 N 112400 O - 483945 N 110350 O - 484540 N 110345 O.

Obere Begrenzung:
1128 m (3700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Neuhausen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Neuhausen ob Eck 475839 N 085418 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 270°/090° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallele zu der in rechtweisender Richtung 360°/180° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5,5 sm in rechtweisender Richtung 090° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm westlich um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung:
1219 m (4000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Neu Welzow (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Neu Welzow 513502 N 140819 O)

Seitliche Begrenzung:
512620 N 140515 O - 512955 N 135740 O - 514245 N 141330 O - 513910 N 142100 O - 512620 N 140515 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2600 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag und Mittwoch 0600 (0500) Uhr bis 2300 (2200) Uhr UTC, sowie Freitag 0600 (0500) Uhr bis 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

Niederstetten (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Niederstetten 492334 N 095735 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 255°/075° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallele zu der in rechtweisender Richtung 345°/165° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5,5 sm in rechtweisender Richtung 075° zu dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt.

Obere Begrenzung:
1067 m (3500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Nordholz (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Nordholz 534606 N 083935 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 079°/259° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 169°/349° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Nörvenich (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Nörvenich 504955 N 063934 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 067°/247° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 157°/337° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm in rechtweisender Richtung 247° und 9 sm in rechtweisender Richtung 067° zu dieser Linie.

Obere Begrenzung:
884 m (2900 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Nürnberg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Nürnberg 492959 N 110445 O)

Seitliche Begrenzung:
493400 N 105500 O - 493330 N 105930 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 493220 N 111125 O - 493145 N 111735 O - 492550 N 111610 O - 492620 N 111005 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 492730 N 105815 O - 492800 N 105345 O - 493400 N 105500 O.

Obere Begrenzung:
1067 m (3500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Oberpfaffenhofen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Oberpfaffenhofen 480456 N 111704 O)

Seitliche Begrenzung:
480901 N 112620 O - 480702 N 112611 O - 480321 N 112411 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 480822 N 111132 O - entgegen der Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Punkt 481223 N 111605 O bis 480910 N 112150 O - 480901 N 112620 O.

Obere Begrenzung:
1372 m (4500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 0600 (0500) Uhr bis 1900 (1800) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Oldenburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Oldenburg 531052 N 080943 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 099°/279° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 009°/189° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Oranienburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Oranienburg 524333 N 131305 O)

Seitliche Begrenzung:
525340 N 131900 O - 524210 N 132512 O - 523905 N 130905 O - 524620 N 130435 O - 524720 N 130840 O - 525040 N 130630 O - 525340 N 131900 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2300 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) bis Freitag 1400 (1300) Uhr UTC außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

Paderborn (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Paderborn 513655 N 083702 O)

Seitliche Begrenzung:
514210 N 084109 O - 513708 N 084625 O - 513035 N 083013 O - 513537 N 082457 O - 514210 N 084109 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Sonntag täglich von 0530 (0430) Uhr bis 2000 (1900) Uhr UTC.

Pferdsfeld (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Pferdsfeld 495122 N 073622 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 086°/266° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 176°/356° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 7 sm in rechtweisender Richtung 266° und 6 sm in rechtweisender Richtung 086° zu dieser Linie.

Obere Begrenzung:
1158 m (3800 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Preschen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Preschen 513950 N 143810 O)

Seitliche Begrenzung:
513440 N 142740 O - 513835 N 142450 O - 514300 N 144100 O - entlang der deutsch-polnischen Grenze bis 513930 N 144520 O - 513440 N 142740 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2600 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC außer an Feiertagen.

Ramstein (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Ramstein 492616 N 073605 O)

Seitliche Begrenzung:
492955 N 072500 O - 493035 N 074635 O - 492335 N 074705 O - 492255 N 072535 O - 492955 N 072500 O.

Obere Begrenzung:
1097 m (3600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Rheine-Bentlage (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Rheine-Bentlage 521731 N 072313 O)

Seitliche Begrenzung:
522030 N 072240 O - 522050 N 072750 O - 521420 N 072645 O - 521430 N 072345 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 3 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 522030 N 072240 O.

Obere Begrenzung:
518 m (1700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Saarbrücken (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Saarbrükken-Ensheim 491256 N 070637 O)

Seitliche Begrenzung:
491330 N 065600 O - 491535 N 065540 O - 491545 N 070015 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 491610 N 071230 O - 491620 N 071705 O - 491020 N 071735 O - 491010 N 071300 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 490810 N 070800 O - an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 490810 N 070520 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 490830 N 070300 O - an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 491330 N 065600 O.

Obere Begrenzung:
1097 m (3600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Salzburg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Salzburg 474742 N 130014 O)

Der auf deutschem Hoheitsgebiet liegende Teil der Kontrollzone:

Seitliche Begrenzung:
480500 N 124520 O - an der deutsch-österreichischen Grenze entlang bis 474630 N 125600 O - 475500 N 124750 O - 480500 N 124520 O.

Obere Begrenzung:
2134 m (7000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Schleswig (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Schleswig 542736 N 093103 O)

Seitliche Begrenzung:
542555 N 091925 O - 543430 N 093645 O - 542810 N 094145 O - 542245 N 094230 O - 542025 N 092115 O - 542555 N 091925 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen.

Schwäbisch Hall (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Schwäbisch Hall 490708 N 094656 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 082°/262° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 172°/352° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
853 m (2800 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Donnerstag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC sowie Freitag von 0500 (0400) Uhr bis 1900 (1800) Uhr UTC, außer an US-Feiertagen.

Spangdahlem (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Spangdahlem 495839 N 064159 O)

Seitliche Begrenzung:
500335 N 064310 O - 500530 N 064615 O - 500130 N 065250 O - 495920 N 064935 O - 495410 N 064525 O - 495204 N 063615 O - 495155 N 063150 O - 495455 N 063150 O - 500035 N 064310 O - 500335 N 064310 O.

Obere Begrenzung:
1128 m (3700 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Sperenberg (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Sperenberg 520814 N 131828 O)

Seitliche Begrenzung:
520155 N 130430 O - 521000 N 130530 O - 520840 N 133145 O - 520035 N 133040 O - 520155 N 130430 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2400 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Stuttgart (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Stuttgart 484119 N 091239 O)

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 074°/254° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 164°/344° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 9 sm beiderseits dieser Linie.

Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Templin (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Templin 530157 N 133240 O)

Seitliche Begrenzung:
530550 N 134605 O - 525950 N 134605 O - 525945 N 131920 O - 530540 N 131915 O - 530550 N 134605 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2400 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag 0600 (0500) Uhr bis Freitag 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

Werneuchen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Werneuchen 523756 N 134615 O)

Seitliche Begrenzung:
524545 N 135815 O - 523740 N 135940 O - 523600 N 133315 O - 524405 N 133150 O - 524545 N 135815 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2500 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Dienstag und Donnerstag 0600 (0500) Uhr bis 2300 (2200) Uhr UTC, sowie Freitag 0600 (0500) Uhr bis 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

Westerland (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Westerland 545448 N 082036 O)

Seitliche Begrenzung:
550032 N 082011 O - 545944 N 082107 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Flugplatzbezugspunkt bis 545305 N 082847 O - 545034 N 083146 O - 544710 N 082241 O - 545705 N 081121 O - 550032 N 082011 O.

Obere Begrenzung:
792 m (2600 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Donnerstag und Samstag täglich von 0900 (0800) Uhr UTC bis SS+30, Freitag und Sonntag täglich von 0900 (0800) Uhr bis 1900 (1800) Uhr UTC.

Wiesbaden (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Wiesbaden 500302 N 081936 O)

Seitliche Begrenzung:
500400 N 080730 O - 500810 N 082200 O - 500730 N 082700 O - 500000 N 082130 O - 495750 N 082145 O - 495805 N 081850 O - 500120 N 080900 O - 500400 N 080730 O.

Obere Begrenzung:
457 m (1500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
September bis April: Montag bis Donnerstag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2100 (2000) Uhr UTC sowie Freitag von 0500 (0400) Uhr bis 1700 (1600) Uhr UTC, außer an US-Feiertagen.
Mai bis August: Montag bis Donnerstag täglich von 0500 (0400) Uhr bis 2300 (2200) Uhr UTC sowie Freitag von 0500 (0400) Uhr bis 1700 (1600) Uhr UTC, außer an US-Feiertagen.

Wittstock (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Wittstock 531210 N 123129 O)

Seitliche Begrenzung:
531755 N 124255 O - 531210 N 124530 O - 530800 N 121925 O - 531340 N 121650 O - 531755 N 124255 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2400 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

Wriezen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Wriezen 523648 N 141440 O)

Seitliche Begrenzung:
523225 N 140155 O - 523820 N 140010 O - 523940 N 142740 O - 523340 N 142825 O - 523225 N 140155 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2200 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC außer an Feiertagen.

Zürich (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Zürich 472734 N 083257 O)

Der auf deutschem Hoheitsgebiet liegende Teil der Kontrollzone:

Seitliche Begrenzung:
Kreisbogen mit einem Radius von 9 sm um den Punkt 472745 N 083304 O (soweit auf deutschem Hoheitsgebiet liegend).

Obere Begrenzung:
1372 m (4500 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

4.2 Sonstige Lufträume, soweit auf deutschem Hoheitsgebiet liegend:

4.2.1 Nahverkehrsbereiche

Bale-Mulhouse

Seitliche Begrenzung:
474600 N 073200 O - 473210 N 074220 O - an der deutsch-schweizerischen und deutsch-französischen Grenze entlang bis 474600 N 073200 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 115.

Untere Begrenzung:
305 m (1000 Fuß) über Grund.

Luxemburg

Seitliche Begrenzung:
495430 N 061330 O - 495000 N 063030 O - 494730 N 063330 O - 493900 N 063300 O - 493420 N 062815 O - 492720 N 063240 O - 492720 N 062855 O - an der deutsch-französischen und deutsch-luxemburgischen Grenze entlang bis 495430 N 061330 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 75.

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über NN.

Salzburg (Bereiche mit Luftraum der Klasse < D >)

Seitliche Begrenzung:
480500 N 124520 O - an der deutsch-österreichischen Grenze entlang bis 474630 N 125600 O - 475500 N 124750 O - 480500 N 124520 O.

a) Obere Begrenzung:
Flugfläche 195.

Untere Begrenzung:
Flugfläche 125.

b) Obere Begrenzung:
2134 m (7000 Fuß) über NN.

Untere Begrenzung:
1067 m (3500 Fuß) über NN.

5. Luftraum der Klasse < E >

5.1 Der Luftraum ab 762 m (2500 Fuß) über Grund bis Flugfläche 100 innerhalb der in Abschnitt II, Nr. 3.2.1 definierten Kontrollbezirke, soweit nicht in Abschnitt II, Nr. 1 - 4 anders klassifiziert.

5.2 Südlich der in Abschnitt II, Nr. 3.2.3 beschriebenen Linie beträgt die Obergrenze für den Luftraum der Klasse **< E > Flugfläche 130** (ausschließlich), soweit auf deutschem Hoheitsgebiet befindlich.

5.3 Die nachfolgend aufgeführten Nahverkehrsbereiche, soweit nicht in Abschnitt II, Nr. 1 - 4 anders klassifiziert.

Nahverkehrsbereiche

Untere Begrenzung:
Sofern die nachstehend aufgeführten Nahverkehrsbereiche verschiedene untere Begrenzungen haben, sind diese grundsätzlich wie folgt gekennzeichnet:

Sektor A: Untere Begrenzung 305 m (1000 Fuß) über Grund

Sektor B: Untere Begrenzung 518 m (1700 Fuß) über Grund

Obere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund.

Ansbach
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
Kreisbogen mit einem Radius von 10 sm um den Punkt 491828 N 103800 O.

Berlin
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
525000 N 125550 O - 524220 N 135530 O - 524220 N 142430 O - entlang der deutsch/polnischen Grenze bis 522400 N 143220 O - 522400 N 140700 O - 520930 N 140810 O - 520620 N 130210 O - 522035 N 124350 O - 523425 N 124350 O - 525000 N 125550 O.

Bremen
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
532320 N 082200 O - 533100 N 090000 O - 532100 N 091000 O - 525500 N 091000 O - 524440 N 085320 O - 524415 N 083415 O - 524930 N 084000 O - 532320 N 082200 O.

Sektor B
Seitliche Begrenzung:
532100 N 091000 O - 531100 N 092000 O - 530100 N 092000 O - 525500 N 091000 O - 532100 N 091000 O.

Dresden
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
512020 N 140520 O - 510600 N 140500 O - 510000 N 135500 O - 505510 N 133700 O - 510250 N 132400 O - 510800 N 133500 O - 511140 N 134235 O - 511455 N 134710 O - 512020 N 140520 O.

Düsseldorf
Sektor A1

Seitliche Begrenzung:
514630 N 055830 O - 514330 N 063420 O - 514000 N 063400 O - 513650 N 071240 O - 512230 N 072630 O - 510600 N 073200 O - 504300 N 075400 O - 503900 N 074300 O - 503900 N 073400 O - 504020 N 073150 O - 503500 N 070000 O - 503730 N 063100 O - 503700 N 062740 O - 503600 N 061500 O - an der deutsch-belgischen und deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 514630 N 055830 O.

Sektor A2

Seitliche Begrenzung:
520500 N 071720 O - 520220 N 075300 O - 515330 N 073015 O - 520500 N 071720 O.

Sektor A3

Seitliche Begrenzung:
514500 N 084630 O - 514500 N 085500 O - 514000 N 090000 O - 513730 N 090000 O - 512900 N 083740 O - 512900 N 081800 O - 513600 N 081800 O - 514500 N 084630 O.

Sektor A4

Seitliche Begrenzung
513100 N 071820 O - 514005 N 074550 O - 514100 N 075340 O - 513345 N 080020 O - 512150 N 072640 O - 512230 N 072630 O - 513100 N 071820 O.

Eider
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
544920 N 092250 O - 544730 N 093740 O - 542745 N 102500 O - 541700 N 102500 O - 540830 N 091400 O - 541500 N 084500 O - 543600 N 084500 O - 544100 N 082200 O - 550000 N 080000 O - 550400 N 082000 O - an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis 544920 N 092250 O.

Eifel
Sektor A1

Seitliche Begrenzung:
495720 N 061250 O - 501145 N 064040 O - 500700 N 065000 O - 500710 N 073530 O - 495415 N 072230 O - 494600 N 072230 O - 494600 N 063100 O - an der deutsch-luxemburgischen Grenze entlang bis 495720 N 061250 O.

Ausgenommen ist der Luftraum innerhalb der Begrenzungen des Nahverkehrsbereiches Luxemburg.

Sektor A2

Seitliche Begrenzung:
501145 N 064040 O - 502655 N 071020 O - 502810 N 071020 O - 502810 N 073630 O - 501710 N 073630 O - 501510 N 072510 O - 500710 N 073530 O - 500700 N 065000 O - 501145 N 064040 O.

Sektor B

Seitliche Begrenzung:
502650 N 064000 O - 501435 N 063510 O - 501145 N 064040 O - 495720 N 061250 O - an der deutsch-luxemburgischen und deutsch-belgischen Grenze entlang bis 502000 N 062430 O - 502650 N 064000 O.

Erfurt

Sektor A

Seitliche Begrenzung:
510120 N 104100 O - 511315 N 110430 O - 510720 N 112500 O - 505425 N 112700 O - 504940 N 112040 O - 505000 N 105700 O - 510120 N 104100 O.

Faßberg
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
530600 N 094215 O - 530630 N 102500 O - 525800 N 102500 O - 525800 N 104000 O - 524530 N 103500 O - 524250 N 100400 O - 524645 N 100400 O - 524615 N 094730 O - 525415 N 094345 O - 530600 N 094215 O.

Frankfurt
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
500710 N 073530 O - 500710 N 074830 O - 502040 N 083310 O - 501942 N 091007 O - im Uhrzeigersinn auf einen Kreisbogen mit einem Radius von 10 sm um 500951 N 091249 O bis 500000 N 091530 O - 494430 N 085225 O - 492310 N 085225 O - 491640 N 084545 O - 491650 N 083805 O - 493520 N 082630 O - 494350 N 080630 O - 494600 N 072230 O - 495415 N 072230 O - 500710 N 073530 O.

Ausgenommen ist der Luftraum innerhalb der Begrenzung des Nahverkehrsbereiches Heidelberg.

Fritzlar
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
510600 N 093420 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 11 sm um den Punkt 510654 N 091716 O bis 505715 N 092445 O - 510245 N 090800 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 11 sm um den Punkt 510410 N 092530 O bis 511250 N 091450 O - 510600 N 093420 O.

Fulda
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
504245 N 093315 O - 503530 N 094630 O - 502730 N 094630 O - 502730 N 092850 O - 503515 N 092015 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 5 sm um den Punkt 503810 N 092640 O bis 504310 N 092630 O - 504245 N 093315 O.

Grafenwöhr
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
500400 N 115030 O - 494820 N 121045 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 12 sm um den Punkt 494040 N 115648 O bis 492915 N 120232 O - 495615 N 113215 O - 500400 N 115030 O.

Gütersloh
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
520330 N 080630 O - 520330 N 083700 O - 514900 N 083700 O - 514215 N 082915 O - 514100 N 081245 O - 514900 N 080100 O - 515820 N 080100 O - 520330 N 080630 O.

Hamburg
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
535400 N 093400 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 8 sm um den Punkt 540045 N 094130 O bis 535815 N 095415 O - 535400 N 095200 O - 535130 N 101400 O - 540000 N 110000 O - 534100 N 111000 O - 533420 N 103250 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 20 sm um den Punkt 533755 N 095922 O bis 532600 N 093200 O - 535400 N 093400 O.

Hannover
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
523900 N 092000 O - 524400 N 101600 O - 523645 N 102620 O - 522700 N 102540 O - 522700 N 105200 O - 521100 N 105200 O - 521100 N 101400 O - 520300 N 095000 O - 520300 N 090300 O - 521825 N 084820 O - 523900 N 092000 O.

Sektor B

Seitliche Begrenzung:
522116 N 083913 O - 524730 N 092000 O - 524730 N 093000 O - 524020 N 093500 O - 523900 N 092000 O - 521825 N 084820 O - 521110 N 085530 O - 521348 N 084206 O - 522116 N 083913 O.

Heidelberg
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
492310 N 085225 O - 491640 O 084545 N - 491710 N 081920 O - 493300 N 081920 O - 493930 N 083015 O - 492310 N 085225 O.

Illesheim
Sektor B

Seitliche Begrenzung:
492120 N 100730 O - 492630 N 101520 O - 493140 N 101040 O - 492750 N 094810 O - 493405 N 095136 O - 493510 N 095910 O - 493820 N 101820 O - 494245 N 102215 O - 493400 N 103800 O - 492500 N 102600 O - 492120 N 100730 O.

Kassel
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
513825 N 093210 O - 513140 N 094400 O - 511800 N 092400 O - 512725 N 090740 O - 513825 N 093210 O.

Laage
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
535930 N 115730 O - 535600 N 124000 O - 535400 N 125130 O - 534500 N 124630 O - 534900 N 115230 O - 535900 N 115500 O - 535930 N 115730 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 95.

Untere Begrenzung:
305 m (1000 Fuß) über Grund.

Sektor C1

Seitliche Begrenzung:
534700 N 121430 O - 534500 N 114900 O - 535200 N 114130 O - 535600 N 114230 O - 535900 N 115500 O - 534900 N 115200 O - 534700 N 121430 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 95

Untere Begrenzung:
1700 m (5500 Fuß) über NN.

Sektor C2

Seitliche Begrenzung:
535930 N 115730 O - 540200 N 120800 O - 535600 N 124000 O - 535930 N 115730 O.

Obere Berenzung:
Flugfläche 95

Untere Begrenzung:
1700 m (5500 Fuß) über NN.

Lahr
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
480000 N 073603 O - 480000 N 075350 O - 484220 N 081540 O - 484220 N 075636 O - an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 480000 N 073603 O.

Leipzig
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
514045 N 115955 O - 513220 N 124820 O - 512440 N 124800 O - 511700 N 121700 O - 512705 N 113215 O - 514045 N 115955 O.

München
Sektor A1

Seitliche Begrenzung:
480130 N 095130 O - 481500 N 103600 O - 484200 N 105100 O - 485100 N 104500 O - 485500 N 111000 O - 485500 N 115800 O - 482400 N 123000 O - 480315 N 120440 O - 475700 N 115000 O - 475700 N 111300 O - 474640 N 100200 O - 474855 N 095130 O - 480130 N 095130 O.

Sektor A2

Seitliche Begrenzung:
482400 N 094400 O - 483500 N 102700 O - 482500 N 103400 O - 481630 N 100830 O - 480720 N 101030 O - 480530 N 100430 O - 481030 N 094200 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 3,5 sm um den Punkt 481400 N 094230 O bis 481730 N 094310 O - 482400 N 094400 O.

Sektor A3

Seitliche Begrenzung:
473930 N 091400 O - 474730 N 091400 O - 474740 N 091930 O - 474630 N 094500 O - 474300 N 094800 O - 473400 N 094500 O - an der deutsch-österreichischen und deutsch-schweizerischen Grenze entlang bis 473930 N 091400 O.

Sektor B

Seitliche Begrenzung:
481630 N 100830 O - 482500 N 103400 O - 483500 N 102700 O - 484200 N 105100 O - 481500 N 103600 O - 480720 N 101030 O - 481630 N 100830 O.

Neuhausen
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
480330 N 084820 O - 480330 N 090910 O - 475500 N 090910 O - 475500 N 084820 O - 480330 N 084820 O.

Niederstetten
Sektor A1

Seitliche Begrenzung:
492750 N 094810 O - 493140 N 101040 O - 492630 N 101520 O - 492120 N 100730 O - 491840 N 095210 O - 492750 N 094810 O.

Sektor A2

Seitliche Begrenzung:
494810 N 100510 O - 495650 N 101420 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 6 sm um den Punkt 495310 N 102140 O bis 494940 N 102950 O - 493820 N 101820 O - 493510 N 095910 O - 493405 N 095136 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 6 sm um den Punkt 494002 N 095033 O bis 494600 N 094930 O - 494810 N 100510 O.

Sektor A 3

Seitliche Begrenzung:
491430 N 094325 O - 491120 N 100420 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 12 sm um den Punkt 490715 N 094725 O bis 485715 N 095735 O - 485805 N 094035 O - 490335 N 093240 O - 491430 N 094325 O.

Nürnberg
Sektor A1

Seitliche Begrenzung:
494556 N 110447 O - 494556 N 111700 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 18 sm um den Punkt 492956 N 110447 O bis 491256 N 111323 O - 492100 N 105240 O - entgegen der Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 10 sm um den Punkt 491828 N 103800 O bis 492500 N 102600 O - 494020 N 104550 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 16 sm um den Punkt 492956 N 110447 O bis 494556 N 110447 O.

Sektor A2

Seitliche Begrenzung:

502305 N 113300 O - 502920 N 113300 O - 502400 N 120400 O - 502400 N 120400 O - 501910 N 120700 O - entlang der deutsch-tschechische Grenze bis 501235 N 121045 O - 495615 N 113215 O - 495215 N 113640 O - 495000 N 112900 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 11 sm um den Punkt 495908 N 113824 O bis 500400 N 112340 O - 500400 N 112900 O - 500800 N 113300 O - 502305 N 113300 O.

Sektor B

Seitliche Begrenzung:
492100 N 105240 O - 491256 N 111323 O - 490848 N 104050 O - entgegen der Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 10 sm um den Punkt 491828 N 103800 O bis 492100 N 105240 O.

Ramstein
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
494600 N 071300 O - 494600 N 072230 O - 494350 N 080630 O - 493520 N 082630 O - 491650 N 083805 O - 491740 N 075300 O - 490300 N 075300 O - an der deutsch-französischen Grenze entlang bis 490920 N 064930 O - 492000 N 065025 O - 492000 N 070045 O - 493700 N 072230 O - 494200 N 072230 O - 494200 N 071300 O - 494600 N 071300 O.

Ausgenommen ist der Luftraum innerhalb des Nahverkehrsbereiches Heidelberg.

Sektor B

Seitliche Begrenzung:
494600 N 065000 O - 494600 N 071300 O - 494200 N 071300 O - 494200 N 072230 O - 493700 N 072230 O - 492000 N 070045 O - 492000 N 065025 O - 493600 N 064500 O - 493445 N 065500 O - 494600 N 065000 O.

Stuttgart
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
483140 N 092400 O - 481820 N 092400 O - 481820 N 090000 O - 482630 N 090000 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 17 sm um den Punkt 484119 N 091239 O bis 485730 N 090435 O - 490335 N 093240 O - 485805 N 094035 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 25 sm um den Punkt 484119 N 091239 O bis 483450 N 094900 O - 483140 N 093500 O - 483140 N 092400 O.

Weser
Sektor A1

Seitliche Begrenzung:
533310 N 071250 O - 534430 N 072700 O - 534800 N 080400 O - 535450 N 083000 O - 535500 N 085730 O - 535130 N 090345 O - 533900 N 090745 O - 533450 N 083230 O - 532450 N 083000 O - 532320 N 082200 O - 524930 N 084000 O - 524415 N 083415 O -

524320 N 075030 O - 532000 N 072550 O - 531910 N 071850 O - 533310 N 071250 O.

Sektor A2

Seitliche Begrenzung:
522000 N 070330 O - 522145 N 071910 O - 523700 N 072100 O - 523540 N 075400 O - 521645 N 075100 O - 521615 N 081700 O - 521120 N 081700 O - 520220 N 075300 O - 520500 N 071720 O - 520900 N 071000 O - 521415 N 070400 O - an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis 522000 N 070330 O.

Sektor B1

Seitliche Begrenzung:
530400 N 073630 O - 524320 N 075030 O - 524320 N 075500 O - 523540 N 075400 O - 523700 N 072100 O - 530400 N 073630 O.

Sektor B2

Seitliche Begrenzung:
531910 N 071850 O - in Uhrzeigerrichtung auf einem Kreisbogen mit einem Radius von 8 sm um den Punkt 532700 N 072120 O bis 533310 N 071250 O - 531910 N 071850 O.

5.4 Sonstige Lufträume, soweit auf deutschem Hoheitsgebiet liegend:

5.4.1 Nahverkehrsbereiche

Salzburg (Bereich mit Luftraum der Klasse < E >)

Seitliche Begrenzung:
480500 N 124520 O - an der deutsch-österreichischen Grenze entlang bis 474630 N 125600 O - 475500 N 124750 O - 480500 N 124520 O.

Obere Begrenzung:
1067 m (3500 Fuß) über NN.

Untere Begrenzung:
305 m (1000 Fuß) über Grund

6. Luftraum der Klasse < F >

6.1 Der innerhalb der Berlin FIR/UIR befindliche Luftraum ab 762 m (2500 Fuß) über Grund außerhalb der in Abschnitt II, Nr. 3.2 definierten Kontrollbezirke/Oberen Kontrollbezirke, soweit nicht in Abschnitt II, Nr. 1 - 5 anders klassifiziert.

6.2 Der Luftraum oberhalb von 762 m (2500 Fuß) über Grund oder Wasser innerhalb des durch die nachfolgend aufgeführten Koordinaten beschriebenen Gebietes:

550000 N 063000 O - 550000 N 074320 O - 533000 N 064400 O - an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
534000 N 063000 O - 550000 N 063000 O.

7. Luftraum der Klasse < G >

7.1 Der innerhalb der FIRs Berlin, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt und München befindliche Luftraum unterhalb von 762 m (2500 Fuß) über Grund oder Wasser, soweit nicht in Abschnitt II, Nr. 1 - 6 anders klassifiziert.

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Bekanntmachung über die Festlegung von kontrollierten Lufträumen vom 26. Februar 1991 (Beilage zum BAnz. Nr. 78 vom 25. April 1991, NfL I - 46/91), zuletzt geändert durch die Vierzehnte Änderungsbekanntmachung hierzu vom 21. Januar 1993 (BAnz. S. 330; NfL I - 32/93) außer Kraft.

Bonn, den 17.02.93
LR 16/60.05.02/29 DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

K a p m e i e r

NfL I 67 – 77/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang

Offenbach a.M., 18. März 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 67/93	8. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	108
I - 68/93	14. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	110
I - 69/93	7. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin	111
I - 70/93	Bekanntmachung über allgemeine Voraussetzungen zum Begriff Flugverkehrskontrollfreigabe	111
I - 71/93	Bekanntmachung über die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben (Streckenfreigaben) für IFR-Abflüge von Verkehrsflughäfen	112
I - 72/93	Bekanntmachung über die Voraussetzung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und Auflagen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) im Luftraum der Klasse C unterhalb Flugfläche 100 in der Umgebung von Verkehrsflughäfen	112
I - 73/93	Bekanntmachung über die Voraussetzung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und Auflagen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) im Luftraum der Klasse C in/oberhalb Flugfläche 100	113
I - 74/93	Bekanntmachung der Voraussetzung für die Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen	114
I - 75/93	Bekanntmachung über die Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und Verfahren zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Nacht einschließlich Nachtfahrten von Luftschiffen und bemannten Freiballonen im kontrollierten Luftraum	115
I - 76/93	Neufassung der Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen	116
I - 77/93	Flugverkehrskontrollfreigaben für den Flugplatzverkehr des Sonderlandeplatzes Bad Windsheim in der Kontrollzone Illesheim	117

I - 67/93

Achte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 24. Februar 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 4. Dezember 1991 (BAnz. S. 8232 vom 21. Dezember 1991; NfL I - 15/92), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 18. Januar 1993 (BAnz. S. 738; NfL I - 33/93), wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt II werden folgende Änderungen vorgenommen:

a) Die Nummer "7. ED-R9" wird ersatzlos gestrichen.

b) In Nr. 35 (ED-R59) wird die Ziffer 35.1 wie folgt neu gefaßt:

"35.1 Seitliche Begrenzung:
Kreis mit einem Radius von 2,5 km (1,35 NM) um den Punkt 49 08 48 N 12 52 36 O."

2. Nach Abschnitt II wird der folgende neue Abschnitt III angefügt:

"III. Zeitweilig reservierte Lufträume (TRA)

A. Allgemeines

1. Die unter Buchstabe B beschriebenen Gebiete mit Flugbeschränkungen sind zeitweilig reservierte Lufträume, in denen unkontrollierte Sichtflüge militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge stattfinden.

2. Zeitliche Wirksamkeit

2.1 Die unter Buchstabe B aufgeführten Gebiete sind 30 Minuten vor Sonnenaufgang, jedoch montags nicht vor 0700 (0600) Uhr UTC und dienstags bis freitags nicht vor 0600 (0500) Uhr UTC, bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang, jedoch freitags nicht später als 1700 (1600) Uhr UTC wirksam, außer an gesetzlichen Feiertagen.

Ausnahmen:

a) Das Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 203 (TRA - Münsterland) ist montags bis donnerstags täglich von 0600 (0500) Uhr UTC bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang, freitags von 0600 (0500) Uhr UTC bis 1600 (1500) Uhr UTC wirksam, außer an gesetzlichen Feiertagen.

b) Das Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 209 (TRA - Frankenalb) ist montags bis donnerstags täglich von 0700 (0600) Uhr bis 1700 (1600) Uhr UTC und freitags von 0700 (0600) Uhr bis 1400 (1300) Uhr UTC wirksam, außer an gesetzlichen Feiertagen.

3. Regelung für den zivilen Luftverkehr

3.1 Während der zeitlichen Wirksamkeit der vorgenannten zeitweilig reservierten Lufträume können zivilem Luftverkehr Freigaben für den Durchflug durch diese Lufträume nur in Absprache mit den zuständigen militärischen Stellen erteilt werden.

3.2 Ausgenommen hiervon sind:

3.2.1 Luftfahrzeuge ziviler Luftfahrtunternehmen, die im Auftrag des BMVg fliegen;

3.2.2 Test- und Erprobungsflüge der Luftfahrtindustrie und von Luftfahrtunternehmen, denen auf Anforderung im Rahmen besonderer Regelungen Flugverkehrskontrollfreigaben erteilt werden;

3.2.3 andere zivile Flüge, die ebenfalls auf einen Durchflug durch diese Lufträume nicht verzichten können (z.B. Photo-Vermessungs- und Forschungsflüge); ihnen werden Flugverkehrskontrollfreigaben nach Absprache mit den zuständigen Flugverkehrskontrollstellen erteilt;

3.2.4 zivile Flüge auf folgenden Streckenführungen:

a) ED-R 302 (TRA - Weser 2)

UG 10 in Flugfläche 250 bis Flugfläche 280

Für Flüge oberhalb Flugfläche 280 wird die nachstehende Umleitungsempfehlung ausgesprochen:
Überflüge in westliche Richtung - Umleitung über Alsie VOR - UR 1,
Überflüge in östliche Richtung - Umleitung über BEDUM (R 056 - 79 DME SPY) -UR 12.

UR 15 in Flugfläche 250 bis Flugfläche 280

Für Flüge oberhalb Flugfläche 280 wird die nachstehende Umleitungsempfehlung ausgesprochen:
Überflüge in südliche Richtung - Umleitung von Michaelsdorf DVOR über Elbe VORTAC und ROBEG nach Osnabrück DVOR.
Überflüge in nördliche Richtung - Umleitung von Osnabrück DVOR über ROBEG - TIMEN und Hamburg DVORTAC nach Gedser VOR.

Flüge zwischen Alsie VOR und Elbe VORTAC/Hamburg DVORTAC und umgekehrt in Flugfläche 290 und darüber.

Flüge zwischen BASUM (R 030 OSN/R 294 NIE) und Weser VORTAC für Anflüge in die TMA Hamburg in Flugfläche 250 bis Flugfläche 280.

Flüge zwischen Weser VORTAC und Glückstadt NDB für Anflüge in die TMA Hamburg in Flugfläche 250.

Flüge zwischen MEVEL (R 028 - 38 DME DUS) und BASUM (R 030 OSN/R 294 NIE) für Abflüge aus der TMA Düsseldorf in Flugfläche 250 bis Flugfläche 280.

UL 92 (zwischen Elbe VORTAC und Vesta VOR und umgekehrt) in Flugfläche 310 und darüber.

b) ED-R 201 (TRA - Friesland)

R 125 in Flugfläche 80 bis Flugfläche 100 sowie in Flugfläche 210 bis Flugfläche 240.

c) ED-R 202 (TRA - Weser 1)

Flüge zwischen Osnabrück DVOR und Weser VORTAC und umgekehrt.

Sofern zivile Flüge nach den Ziffern 3.2.1 bis 3.2.4 unter den genannten Bedingungen innerhalb der zeitweilig reservierten Lufträume durchgeführt werden, ist die Durchführung unkontrollierter militärischer Sichtflüge in den von diesen zivilen Flügen zu durchfliegenden Teilen der zeitweilig reservierten Lufträume für die Dauer des Durchflugs eingestellt.

3.2.5 Weiterhin ausgenommen von dem Verbot ziviler Flüge innerhalb der zeitweilig reservierten Lufträume sind zivile Flüge nach Instrumentenflugregeln, wenn die Funktionen der Überwachung der jeweiligen Lufträume (TRA-MON) von einer Flugverkehrskontrollstelle wahrgenommen werden und durch entsprechende Einzelkoordination Staffelung gegenüber den in diesen Lufträumen operierenden militärischen Luftfahrzeugen sichergestellt wird.

3.2.6 Für das Gebiet ED-R 209 (TRA - Frankenalb) gilt folgende Regelung:

Eine Durchfluggenehmigung wird durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle München erteilt. In Abhängigkeit von dem Verkehrsaufkommen in diesem Gebiet werden ohne Antrag des

Luftfahrzeugführers durch den Flugverkehrskontrolldienst Freigaben oder Anweisungen zum Durchflug erteilt, falls dies zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle erforderlich ist.

B. Beschreibung

ED-R 201 (TRA - Friesland)

Räumliche Ausdehnung:
55 04 00 N 08 20 00 O – in östlicher Richtung an der deutsch-dänischen Grenze entlang bis
54 51 00 N 09 31 00 O – 54 36 00 N 09 43 00 O –
54 16 00 N 09 38 30 O – 53 34 50 N 08 56 20 O –
53 24 15 N 08 28 00 O – 53 18 00 N 07 11 30 O –
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
53 19 00 N 07 01 30 O – 53 49 40 N 07 38 00 O –
53 53 00 N 08 10 00 O – 54 08 00 N 08 34 00 O –
54 17 00 N 08 27 30 O – 54 39 00 N 08 12 00 O –
54 44 00 N 08 11 00 O – 54 56 00 N 08 13 00 O –
55 04 00 N 08 20 00 O
von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

ED-R 202 (TRA Weser 1)

Räumliche Ausdehnung:
53 06 30 N 07 12 00 O – 53 12 20 N 08 19 10 O –
52 44 15 N 08 34 15 O – 52 23 30 N 08 11 30 O –
52 17 00 N 08 00 00 O – 52 14 15 N 07 04 00 O –
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
52 23 50 N 07 03 40 O – 52 39 25 N 07 03 30 O –
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
53 06 30 N 07 12 00 O
von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

ED-R 203 (TRA - Münsterland)

Räumliche Ausdehnung:
52 07 20 N 08 18 40 O – 52 08 18 N 08 56 40 O –
51 35 00 N 08 56 40 O – 51 30 00 N 08 53 00 O –
51 30 20 N 08 07 30 O – 51 36 00 N 08 01 00 O –
51 49 00 N 07 52 00 O – 52 07 20 N 08 18 40 O
von Flugfläche 80 bis Flugfläche 150.

ED-R 204 (TRA - Eifel 1)

Räumliche Ausdehnung:
50 22 20 N 06 22 00 O – 50 29 20 N 06 29 00 O –
50 40 20 N 07 31 50 O – 50 27 15 N 07 48 15 O –
50 20 00 N 07 48 30 O – 50 07 10 N 07 35 30 O –
50 07 00 N 06 50 00 O – 50 20 00 N 06 24 10 O –
an der deutsch-belgischen Grenze entlang bis
50 22 20 N 06 22 00 O
von Flugfläche 110 bis Flugfläche 245.

ED-R 205 a (TRA - Saar 1)

Räumliche Ausdehnung:
49 41 30 N 06 27 40 O – 49 42 00 N 07 17 00 O –
49 42 00 N 07 31 00 O – 49 41 50 N 07 35 20 O –
49 26 20 N 07 33 30 O – 49 10 00 N 07 21 40 O –
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis
49 10 00 N 06 45 40 O – 49 38 20 N 06 25 30 O –
an der deutsch-luxemburgischen Grenze entlang bis
49 41 30 N 06 27 40 O
von Flugfläche 110 bis Flugfläche 245.

ED-R 205 b (TRA - Pfalz 1)

Räumliche Ausdehnung:
49 41 50 N 07 35 20 O – 49 39 20 N 08 17 00 O –
49 35 20 N 08 26 30 O – 49 21 00 N 08 28 30 O –
49 05 20 N 08 27 00 O – 49 12 00 N 08 07 10 O –
49 01 45 N 08 00 00 O
an der deutsch-französischen Grenze entlang bis
49 10 00 N 07 21 40 O – 49 26 20 N 07 33 30 O –
49 41 50 N 07 35 20 O
von Flugfläche 90 bis Flugfläche 245.

ED-R 207 a (TRA - Alb/Donau)

Räumliche Ausdehnung:
48 31 40 N 09 33 00 O – 48 47 00 N 09 57 00 O –
48 45 45 N 10 22 45 O – 48 30 20 N 10 47 15 O –
48 31 40 N 09 33 00 O
von Flugfläche 120 bis Flugfläche 245.

ED-R 207 b (TRA - Allgäu 1)

Räumliche Ausdehnung:
48 31 40 N 09 33 00 O – 48 30 20 N 10 47 15 O –
48 21 50 N 11 00 00 O – 48 01 50 N 11 00 00 O –
47 50 30 N 10 23 00 O – 47 48 00 N 09 33 00 O –
48 31 40 N 09 33 00 O
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245.

ED-R 209 (TRA - Frankenalb)

Räumliche Ausdehnung:
49 06 40 N 10 28 45 O – 49 17 30 N 10 46 15 O –
49 09 30 N 11 07 00 O – 48 40 00 N 11 24 30 O –
48 40 10 N 11 11 00 O – 49 06 40 N 10 28 45 O
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 460.

ED-R 302 (TRA - Weser 2)

Räumliche Ausdehnung:
52 17 00 N 07 03 00 O – in nördlicher Richtung an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
52 23 50 N 07 03 40 O – 52 39 25 N 07 03 30 O –
an der deutsch-niederländischen Grenze entlang bis
53 17 00 N 07 12 00 O – 54 36 00 N 09 43 00 O –
54 16 00 N 10 32 00 O – 53 43 20 N 09 23 40 O –
52 21 20 N 09 06 10 O – 52 17 00 N 07 03 00 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

ED-R 304 (TRA - Eifel 2)

Räumliche Ausdehnung:
50 21 20 N 06 22 40 O – 50 29 40 N 06 30 30 O –
50 43 15 N 07 49 00 O – 50 15 00 N 08 17 30 O –
50 08 00 N 08 19 20 O – 50 06 50 N 06 35 10 O –
50 18 50 N 06 22 20 O –
an der deutsch-belgischen Grenze entlang bis
50 21 20 N 06 22 40 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

ED-R 305 a (TRA - Saar 2)

Räumliche Ausdehnung:
49 49 00 N 06 30 50 O – 49 49 30 N 06 42 10 O –
48 59 30 N 08 23 20 O – 48 58 20 N 08 13 50 O –
an der deutsch-französischen und deutsch-luxemburgischen Grenze entlang bis
49 49 00 N 06 30 50 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

ED-R 305 b (TRA - Pfalz 2)

Räumliche Ausdehnung:
49 50 40 N 07 05 40 O – 49 52 20 N 07 33 00 O –
49 47 50 N 08 29 20 O – 49 13 30 N 08 26 00 O –
49 14 30 N 08 19 20 O – 49 50 40 N 07 05 40 O –
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350.

ED-R 307 (TRA - Allgäu 2)

Räumliche Ausdehnung:
48 47 00 N 09 57 00 O – 48 45 45 N 10 22 45 O –
48 21 50 N 11 00 00 O – 48 01 50 N 11 00 00 O –
47 50 30 N 10 23 00 O – 48 31 40 N 09 33 00 O –
48 47 00 N 09 57 00 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350."

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 24.02.93
LR 16/60.05.04/34 DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

K a p m e i e r

I - 68/93

Vierzehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 1. März 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827, NfL I - 47/91), zuletzt geändert durch die Dreizehnte Änderungsbekanntmachung vom 13. Januar 1993 (BAnz. S. 474, NfL I - 34/93) wird wie folgt geändert:

1. Abschnitt I Nummer 1 b wird wie folgt geändert:

a) Die Wörter "Bundesanstalt für Flugsicherung" werden durch die Wörter "DFS Deutsche Flugsicherung GmbH" ersetzt.

b) Die Ziffern "00 37/3 23 25 82 oder 3 23 28 46" werden durch die Ziffern "0 33 77/24 11 oder 23 74" ersetzt.

2. Abschnitt II wird wie folgt geändert:

a) Die Nummer 12.2 wird durch folgende Fassung ersetzt:

"12.2 Obere Begrenzung
Flugfläche 75 (2300 m STD)"

b) Nach der Nummer 12.3 wird die folgende Nummer 12.4 angefügt:

"12.4 Beschränkungen
Durchfluggenehmigung erforderlich gemäß I.1.b)"

c) Nach der Nummer 116 werden die folgenden Nummern 117, 118 und 119 angefügt:

"117. ET-R 118 (Havelberg)

117.1 Seitliche Begrenzung
53 04 30 N 12 07 30 O – 52 56 30 N 12 31 00 O –
52 33 00 N 12 07 00 O – 52 37 00 N 11 52 00 O –
52 35 00 N 11 22 00 O – 52 46 00 N 11 49 00 O –
53 04 30 N 12 07 30 O.

117.2 Obere Begrenzung
Flugfläche 75 (2300 m STD)

117.3 Untere Begrenzung
2500 Fuß (762 m) über Grund

117.4 Zeitliche Wirksamkeit
Montag 0600 (0500) Uhr bis Freitag 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

117.5 Beschränkungen
Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung – fernmündlich oder über Sprechfunk – durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst) zulässig.

118. ET-R 119 (Ziesar)

118.1 Seitliche Begrenzung
52 33 00 N 12 07 00 O – 52 08 00 N 12 36 00 O –
52 00 00 N 12 13 00 O – 52 12 00 N 11 33 00 O –
52 18 00 N 12 06 00 O – 52 33 00 N 12 07 00 O.

118.2 Obere Begrenzung
Flugfläche 75 (2300 m STD)

118.3 Untere Begrenzung
2500 Fuß (762 m) über Grund

118.4 Zeitliche Wirksamkeit
Montag 0600 (0500) Uhr bis Freitag 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

118.5 Beschränkungen
Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung – fernmündlich oder über Sprechfunk – durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst) zulässig.

119. ET-R 120 (Raben)

119.1 Seitliche Begrenzung
52 08 00 N 12 36 00 O – 52 02 00 N 12 44 00 O –
51 54 00 N 12 28 00 O – 52 00 00 N 12 13 00 O –
52 08 00 N 12 36 00 O.

119.2 Obere Begrenzung
Flugfläche 75 (2300 m STD)

119.3 Untere Begrenzung
2500 Fuß (762 m) über Grund

119.4 Zeitliche Wirksamkeit
Montag 0600 (0500) Uhr bis Freitag 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

119.5 Beschränkungen
Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung – fernmündlich oder über Sprechfunk – durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst) zulässig."

d) In Abschnitt II werden folgende Nummern ersatzlos gestrichen:

" 14.	ET-R 8	(Wustrow)
17.	ET-R 12	(Schwerin)
23.	ET-R 19	(Müllrose)
33.	ET-R 29	(Redentin)
39.	ET-R 36	(Neustrelitz)
44.	ET-R 41	(Bernau)
45.	ET-R 42	(Eberswalde)
48.	ET-R 45	(Brandenburg)
51.	ET-R 48	(Fürstenwalde)
52.	ET-R 49	(Müllrose)
55.	ET-R 52	(Schönebeck)
56.	ET-R 53	(Jüterbog)
73.	ET-R 71	(Chemnitz)
75.	ET-R 73	(Glauchau)
81.	ET-R 79	(Olbernhau)
106.	ET-R109	(Sperenberg 3)"

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 01.03.93
LR 16/60.05.04/42 DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 69/93

Siebte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin

Vom 2. März 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin vom 15. Februar 1991 (BAnz. S. 1648; NfL I - 40/91), zuletzt geändert durch die Sechste Änderungsbekanntmachung vom 7. Januar 1993 (BAnz. S. 404; NfL I - 36/93) wird wie folgt geändert:

Die Nummer 1 wird durch folgende Fassung ersetzt:

"1. Räumliche Ausdehnung

1.1 Seitliche Begrenzung

1.1.1 **Gebiet I**

54 45 00 N 13 48 00 O – 54 00 00 N 14 14 00 O –
53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis
52 42 20 N 14 24 30 O – 52 42 30 N 13 53 55 O –
52 51 10 N 12 47 30 O – 53 01 30 N 12 15 30 O –
53 11 00 N 11 46 50 O – 53 13 30 N 11 37 30 O –
53 25 00 N 11 19 00 O – 53 36 00 N 11 25 00 O –
53 54 00 N 11 28 00 O – 54 08 00 N 11 15 30 O –
54 22 00 N 12 00 00 O – 54 45 00 N 13 00 00 O –
54 45 00 N 13 48 00 O.

1.1.2 **Gebiet II**

52 10 00 N 14 42 00 O –
entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze bis
50 25 00 N 12 43 00 O – 50 30 54 N 12 25 00 O –
51 10 40 N 12 25 00 O – 51 18 10 N 12 53 30 O –
51 32 20 N 12 48 20 O – 51 40 55 N 12 25 00 O –
51 52 30 N 12 25 00 O – 52 05 50 N 12 52 30 O –
52 09 00 N 13 58 30 O – 52 10 00 N 14 42 00 O.

1.2 Vertikale Begrenzung

Der Luftraum oberhalb von 1000 Fuß (300 m) über Grund bis einschließlich Flugfläche 200."

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 02.03.93
LR 16/60.05.04/47 DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 70/93

Bekanntmachung über allgemeine Voraussetzungen zum Begriff Flugverkehrskontrollfreigabe

Aufgrund des § 26 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) macht die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die allgemeinen Voraussetzungen zum Begriff Flugverkehrskontrollfreigabe bekannt.

1. Allgemeines

Mit der 7. Änderung der Luftverkehrs-Ordnung wurde der Begriff "Flugverkehrsfreigabe" auf der Grundlage der ICAO Richtlinien und Empfehlungen durch den Begriff "Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt. Die bisherige Praxis, unterschiedliche Freigabebezeichnungen (Flugverkehrsfreigabe und Flugverkehrskontrollfreigabe) für bestimmte Flüge zu verwenden, wurde aufgegeben.

Im Zusammenspiel Luftraumnutzer – Flugsicherung wird ausschließlich der Begriff Flugverkehrskontrollfreigabe verwendet.

2. Begriffsbestimmung

Flugverkehrskontrollfreigabe ist die für ein Luftfahrzeug erteilte Genehmigung, unter den von einer Flugverkehrskontrollstelle angegebenen Bedingungen zu verfahren.

Anmerkung 1:
In entsprechendem Textzusammenhang wird die Bezeichnung "Flugverkehrskontrollfreigabe" zur Vereinfachung häufig zu "Freigabe" verkürzt.

Anmerkung 2:
Der Kurzform "Freigabe" können z.B. die Ausdrücke "Start-", "Abflug-", "Strecken-", "Anflug-" oder "Lande-" vorangestellt werden, um den jeweiligen Flugabschnitt zu kennzeichnen, auf den sich die Flugverkehrskontrollfreigabe bezieht.

3. Flüge, die einer Flugverkehrskontrollfreigabe bedürfen:

3.1 Flüge nach Instrumentenflugregeln

3.2 Flüge nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klasse C

3.3 Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen (Klasse D)

3.4 Flugplatzverkehr an kontrollierten Flugplätzen

3.5 Sonderflüge nach Sichtflugregeln

3.6 Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht einschließlich Nachtfahrten von Luftschiffen und bemannten Freiballonen im kontrollierten Luftraum

3.7 Wolkenflüge mit Segelflugzeugen

3.8 Flüge in Gebiete mit Flugbeschränkungen, soweit dies ausdrücklich bei der Festlegung der Gebiete angeordnet ist

3.9 Kunstflüge im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle

3.10 Fallschirmabsprünge und Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen im kontrollierten Luftraum

3.11 Aufstiege von Flugmodellen mit Raketenantrieb und fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb im kontrollierten Luftraum

3.12 Aufstiege von unbemannten Freiballonen mit einem Gesamtgewicht von Ballonhülle und Ballast von mehr als 0,5 kg sowie Aufstiege von gebündelten unbemannten Freiballonen und Massenaufstiege von unbemannten Freiballonen im kontrollierten Luftraum.

Nähere Ausführungsbestimmungen zu den einzelnen Flügen nach den Nummern 3.1 - 3.12 sind dem Luftfahrthandbuch Deutschland Teil RAC zu entnehmen.

4. Einholen einer Freigabe

4.1 Der Luftfahrzeugführer hat in den Fällen nach den Nummern 3.1 - 3.8 über Sprechfunk eine Freigabe einzuholen.

4.2 In den Fällen der Nummern 3.10 - 3.12 ist die Freigabe schriftlich/fernmündlich bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einzuholen.

4.3 Für Kunstflüge im kontrollierten Luftraum ist vor Aufgabe des Flugplans mit der zuständigen FVK-Stelle das Flugvorhaben fernmündlich abzusprechen. Die Freigabeerteilung erfolgt fernmündlich oder über Sprechfunk.

5. Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung über Flugverkehrsfreigabe für Flüge aus der und in die Bundesrepublik Deutschland vom 17. Oktober 1973 (NfL I - 336/73) und die Bekanntmachung Aufstiege unbemannter Freiballone vom 13. September 1976 (NfL I - 373/76) aufgehoben.

Offenbach, den 22.02.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

I - 71/93

Bekanntmachung über die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben (Streckenfreigaben) für IFR-Abflüge von Verkehrsflughäfen

1. Der Luftfahrzeugführer erhält vor dem Abflug die Streckenfreigabe einschließlich der Abflugstrecke; die Reiseflughöhe ist in der Freigabe normalerweise nicht enthalten.

2. Die nach dem Start zunächst einzunehmende Flughöhe ist in der Abflugstreckenbeschreibung festgelegt bzw. wird von der Flugverkehrskontrolle vor dem Start mit der Streckenfreigabe zugewiesen.

3. Freigaben für den weiteren Steigflug werden in Abhängigkeit von der Verkehrslage nach dem Start erteilt.

4. Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung über die Einführung eines neuen Verfahrens bei der Erteilung der Flugverkehrsfreigabe (Streckenfreigabe) für Abflüge nach den Instrumentenflugregeln von Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik Deutschland vom 21.12.78 (NfL I - 36/79) aufgehoben.

Offenbach, den 22.02.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

I - 72/93

Bekanntmachung über die Voraussetzung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und Auflagen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) im Luftraum der Klasse C unterhalb Flugfläche 100 in der Umgebung von Verkehrsflughäfen

Aufgrund des § 26 Abs. 1 und Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in Verbindung mit Anlage 4 zu § 10 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) macht die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Voraussetzung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und die Auflagen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse C bekannt.

Einleitung

Mit der Umsetzung der ICAO Luftraumklassifizierung werden in der Bundesrepublik Deutschland die bisherigen CVFR-Gebiete durch die Lufträume der Klasse C ersetzt.

Nachfolgend werden die Voraussetzungen und Auflagen für Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse C unterhalb FL 100 in der Umgebung von Verkehrsflughäfen bekanntgegeben:

1. Voraussetzungen

1.1 Zur Durchführung dieser VFR-Flüge sind folgende Luftfahrzeugführer berechtigt:

a) Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer und Motorseglerführer, die eine IFR-Berechtigung oder eine CVFR-Berechtigung besitzen, sowie Luftfahrzeugführer im Besitz einer höherwertigen Berechtigung

b) Luftfahrzeugführer mit vergleichbaren militärischen Berechtigungen.

1.2 Für diese VFR-Flüge müssen Luftfahrzeuge zusätzlich mit folgender, in der FSAV vorgeschriebenen, funktionstüchtigen Flugsicherungsausrüstung ausgestattet sein:

a) UKW-Sende-/Empfangsgerät

b) VOR-Navigationsempfänger

c) Transponder A/4096 mit Modus C oder Mode S-Technik

1.3 Sind Luftfahrzeugführer von nicht motorgetriebenen Luftfahrzeugen nicht im Besitz der vorgeschriebenen Berechtigung, oder sind diese Luftfahrzeuge nicht entsprechend ausgerüstet, werden Freigaben zum Einflug in den Luftraum der Klasse C nur in Ausnahmefällen erteilt.

2. Flugverkehrskontrollfreigaben

2.1 Freigaben für diese VFR-Flüge werden erteilt, sofern die Verkehrslage und die Flugsicherungskapazität es gestatten.

2.2 Freigaben zum Einflug in den Luftraum C für örtliche Flüge (z.B. Segelflüge) an Flugplätzen unterhalb dieses Luftraums richten sich nach einer Betriebsbestimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle, sofern diese ein solches Verfahren für vertretbar hält.

2.3 VFR-Flüge von öffentlichem Interesse (z.B. Foto- und Vermessungsflüge) sind bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle im voraus anzumelden und mit dieser abzustimmen.

3. Durchführung

3.1 Der Sprechfunkverkehr wird in **englischer** und **deutscher** Sprache durchgeführt.

Dabei sind die veröffentlichten Sprechgruppen anzuwenden.

3.2 Mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle ist Sprechfunkverbindung wie folgt aufzunehmen:

- spätestens 5 Minuten vor Einflug in diesen Luftraum
- beim Abflug von einem Flugplatz unterhalb dieses Luftraums sobald wie möglich nach dem Start.

3.3 Zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle sind, nach Wegfall der Verpflichtung zur Aufgabe eines Flugplanes, für diese Flüge folgende Flugdaten in nachstehender Reihenfolge zu übermitteln:

a) Luftfahrzeugkennung

b) Luftfahrzeugmuster

c) Position

d) Flugstrecke

e) Flughöhe oder Flugfläche.

3.4 Kann der Luftfahrzeugführer eine Freigabe aus Wettergründen oder aus anderen Gründen nicht einhalten, hat er rechtzeitig eine geänderte Freigabe einzuholen.

3.5 Im Interesse eines flüssigen Verkehrsablaufs kann die zuständige Flugverkehrskontrollstelle den Flug auf eine andere als die beantragte Flugstrecke/Flughöhe freigeben.
Die beantragte/zugewiesene Flughöhe kann von den Halbkreisflughöhen abweichen.

3.6 Fällt bei einem Flug nach Sichtflugregeln die Funkverbindung vor Einflug in einen Luftraum der Klasse C aus, hat der Luftfahrzeugführer dieses Gebiet unbeschadet einer bereits erhaltenen Einfluggenehmigung zu meiden; tritt der Funkausfall innerhalb eines dieser Gebiete ein, hat der Luftfahrzeugführer den Flug gemäß erhaltener und bestätigter Freigabe weiterzuführen oder, falls dies nicht möglich ist, dieses Gebiet unter Einhaltung der Sichtflugregeln gem. § 28 Abs. 1 Anlage 5 LuftVO auf dem kürzesten Wege zu verlassen.

3.7 Die Flugverkehrskontrollstellen unterrichten den Luftfahrzeugführer über den Einflug in den und den Ausflug aus dem betreffenden Luftraum.

4. Staffelung

4.1 VFR-Flüge werden von IFR-Flügen gestaffelt.

4.2 VFR-Flüge erhalten Verkehrsinformationen über andere VFR-Flüge und Ausweichempfehlungen auf Anfrage.

Diese Flüge können auch untereinander gestaffelt werden.

5. Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung über die Einführung des kontrollierten Sichtflugbetriebs (CVFR) in der Bundesrepublik Deutschland vom 16.2.77 (NfL I - 124/77), die Bekanntmachung über die Festlegung niedriger Mindestwerte für den Abstand von Wolken für kontrollierte Sichtflüge (CVFR) vom 15. Juni 1977 (NfL I - 236/77) und die Bekanntmachung über die Weiterentwicklung des kontrollierten Sichtflugbetriebs (CVFR) vom 04.08.78 (NfL I - 314/78) aufgehoben.

Offenbach, den 22.02.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

I - 73/93

Bekanntmachung über die Voraussetzung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und Auflagen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) im Luftraum der Klasse C in/oberhalb Flugfläche 100

Aufgrund des § 26 Abs. 1 und Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in Verbindung mit Auflage 4 zu § 10 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) macht die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Voraussetzung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und die Auflagen zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse C bekannt.

Einleitung

Mit Umsetzung der ICAO Luftraumklassifizierung wird in der Bundesrepublik Deutschland in/oberhalb FL 100 überwiegend der Luftraum der Klasse C eingeführt.

Nachfolgend werden die Voraussetzungen und Auflagen für Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse C in/oberhalb FL 100 bekanntgegeben:

1. Voraussetzungen

1.1 Zur Durchführung dieser VFR-Flüge sind folgende Luftfahrzeugführer berechtigt:

a) Privatflugzeugführer, Privathubschrauberführer und Motorseglerführer, die eine IFR-Berechtigung oder eine CVFR-Berechti-

gung besitzen, sowie Luftfahrzeugführer im Besitz einer höherwertigen Berechtigung

b) Luftfahrzeugführer mit vergleichbaren militärischen Berechtigungen.

1.2 Für diese VFR-Flüge müssen Luftfahrzeuge zusätzlich mit folgender, in der FSAV vorgeschriebenen, funktionstüchtigen Flugsicherungsausrüstung ausgestattet sein:

a) UKW-Sende-/Empfangsgerät

b) VOR-Navigationsempfänger

c) Transponder A/4096 mit Modus C oder Mode S-Technik

1.3 Sind Luftfahrzeugführer von nicht motorgetriebenen Luftfahrzeugen nicht im Besitz der vorgeschriebenen Berechtigung oder sind diese Luftfahrzeuge nicht entsprechend ausgerüstet, werden Freigaben zum Einflug in den Luftraum der Klasse C nur in Ausnahmefällen erteilt.

2. Flugverkehrskontrollfreigaben

2.1 Freigaben für diese VFR-Flüge werden erteilt, sofern die Verkehrslage und Flugsicherungskapazität es gestatten.

2.2 Fallschirmsprünge, Foto- und Vermessungsflüge, Erprobungs- und Abnahmeflüge sowie ähnliche Flugvorhaben sind bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle im voraus anzumelden und mit dieser abzustimmen.

3. Durchführung

3.1 Der Sprechfunkverkehr wird in englischer Sprache durchgeführt. Dabei sind die veröffentlichten Sprechgruppen anzuwenden.

3.2 Mit dem zuständigen Fluginformationsdienst (FIS) ist rechtzeitig vor Einflug in den betreffenden Luftraum Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

3.3 Zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle sind, nach Wegfall der Verpflichtung zur Aufgabe eines Flugplanes, dem Fluginformationsdienst folgende Flugdaten in nachstehender Reihenfolge zu übermitteln:

a) Luftfahrzeugkennung

b) Luftfahrzeugmuster

c) Geschwindigkeit

d) Position

e) Zielflugplatz

f) Flugstrecke, bezogen auf Funk-Navigations-Anlage

g) Flugfläche.

3.4 Führt der VFR-Flug durch mehrere Fluginformationsgebiete, ist der Flug generell auf den veröffentlichten Flugverkehrsstrecken oder anderen Standardstrecken (z.B. TACAN) zu planen (Streckenkarte: 1:1 Mio.), um einen reibungslosen Datenaustausch zwischen den betroffenen Flugverkehrskontrollstellen zu gewährleisten.

3.5 Im Interesse eines flüssigen Verkehrsablaufs kann die zuständige Flugverkehrskontrollstelle den Flug auf eine andere als die beantragte Flugstrecke/Flughöhe freigeben.

Die beantragte/zugewiesene Flughöhe kann von den Halbkreisflughöhen abweichen.

3.6 Kann der Luftfahrzeugführer eine Freigabe aus Wettergründen oder aus anderen Gründen nicht einhalten, hat er rechtzeitig eine geänderte Freigabe einzuholen.

3.7 Flüge zur Erfüllung von Luftverteidigungsaufgaben (Schutzflüge, Übungsschutzflüge und Luftverteidigungs-Ausbildungsflüge), die von einer Radarführungsstelle der Luftverteidigung oder der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle geführt werden, sind auf der Grundlage entsprechender Vereinbarungen von diesen Regelungen ausgenommen.

3.8 Fällt bei einem Flug nach Sichtflugregeln die Funkverbindung vor Einflug in einen Luftraum der Klasse C aus, hat der Luftfahrzeugführer dieses Gebiet unbeschadet einer bereits erhaltenen Einfluggenehmigung zu meiden; tritt der Funkausfall in/oberhalb FL 100 ein, hat der Luftfahrzeugführer abweichend zu dem veröffentlichten Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung diesen Luftraum unter Einhaltung der Sichtflugregeln gem. § 28 Abs. 1 Anlage 5 LuftVO auf dem kürzesten Wege zu verlassen.

4. Staffelung

4.1 VFR-Flüge werden von IFR-Flügen gestaffelt.

4.2 VFR-Flüge erhalten Verkehrsinformationen über andere VFR-Flüge und Ausweichempfehlungen auf Anfrage.

5. Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Offenbach, den 22.02.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

I - 74/93

Bekanntmachung der Voraussetzung für die Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen

Aufgrund des § 28 Abs. 4 Satz 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) macht die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Voraussetzungen für die Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen bekannt.

1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln wird von der Flugverkehrskontrolle nur dann erteilt, wenn

a) die Verkehrsverhältnisse es zulassen,

b) die Bodensicht nicht unter dem Mindestwert von 1500 Metern oder, wenn es sich um Drehflügler handelt, nicht unter dem Mindestwert von 800 Metern liegt,

c) die Hauptwolkenuntergrenze mindestens 500 Fuß beträgt.

2. Liegen die unter Nr. 1 Buchstabe b) und/oder c) genannten Mindestwerte nicht vor, wird eine Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln nur erteilt, wenn der Luftfahrzeugführer zum Ausdruck bringt, daß er im Besitz einer Ausnahmegenehmigung zum Unterschreiten der entsprechenden

Mindestwerte ist. Diese Erklärung ist bei Flügen, die offenkundig gem. § 34 LuftVO oder § 30 LuftVG durchgeführt werden, nicht erforderlich.

3. Der Luftfahrzeugführer hat bei einem Sonderflug nach Sichtflugregeln einzuhalten:

a) die Mindestwetterbedingungen nach den Werten für den Luftraum der Klasse G

b) die Sicherheitsmindesthöhe, es sei denn, der Luftfahrzeugführer ist im Besitz einer Ausnahmegenehmigung zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe.

4. Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Bekanntmachung der Voraussetzung für die Erteilung einer Flugverkehrsfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen vom 07.11.1985 (NfL I - 196/85) sowie die Änderung zu dieser Bekanntmachung vom 21.11.86 (NfL I - 218/86) außer Kraft.

Offenbach, den 22.02.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

I - 75/93

Bekanntmachung über die Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und Verfahren zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Nacht einschließlich Nachtfahrten von Luftschiffen und bemannten Freiballonen im kontrollierten Luftraum

Aufgrund des § 26 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die 7. Verordnung zur Änderung der LuftVO vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) macht die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben und Verfahren zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Nacht einschließlich Nachtfahrten von Luftschiffen und bemannten Freiballonen im kontrollierten Luftraum bekannt.

1. Voraussetzungen

1.1 Für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum ist ein Flugplan aufzugeben.

1.2 Zusätzlich ist vom Luftfahrzeugführer rechtzeitig vor Einflug in den kontrollierten Luftraum bzw. vor dem Start eine Flugverkehrskontrollfreigabe bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einzuholen.

1.3 Der Luftfahrzeugführer hat eine dauernde Hörbereitschaft auf der festgelegten Funkfrequenz der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten und im Bedarfsfall einen Funkverkehr mit ihr herzustellen.

2. Verfahren

2.1 Die erforderliche Flugverkehrskontrollfreigabe nach Nummer 1.2 beinhaltet, soweit zutreffend

a) Freigabegrenze

b) Abflugstrecke

c) Streckenführung

d) VFR-Einflugstrecke bzw. IFR-Anflugverfahren

e) Flughöhe oder Höhenband

f) sonstige Anweisung (z.B. Transponder-Code)

2.2 Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum werden von der Flugverkehrskontrolle grundsätzlich wie Flüge nach Instrumentenflugregeln behandelt. Sie werden zu IFR-Flügen und Nachttiefflugstrecken gestaffelt.

2.3 Luftfahrzeugführer, deren Luftfahrzeug nicht mit einem funktionstüchtigen Transponder ausgerüstet ist, müssen unter Umständen mit Einschränkungen und – wenn besondere Umstände (z.B. Wettersituation, Verkehrslage) vorliegen – mit einer Ablehnung durch die Flugverkehrskontrolle rechnen.

2.4 Bereits im kontrollierten Luftraum befindliche Luftfahrzeuge können, wenn es die Umstände erfordern, angewiesen werden, diesen unverzüglich zu verlassen.

2.5 Als Freigabegrenze nach Nummer 2.1 a wird einer der folgenden Punkte festgelegt:

a) Grenze der Kontrollzone, wenn der Flug anschließend im unkontrollierten Luftraum durchgeführt werden soll,

b) der Bestimmungsflugplatz, wenn der gesamte Flug bis zur Landung im kontrollierten Luftraum durchgeführt werden soll,

c) eine Funknavigationshilfe, wenn von dort an der Flug im unkontrollierten Luftraum durchgeführt werden soll,

d) die FIR-Grenze, wenn der Flug in das Ausland führt.

2.6 Können die im Flugplan angegebenen An-/Abflugstrecken und Streckenführungen nicht mit dem vorgeschriebenen VOR-Empfänger beflogen werden, ist davon auszugehen, daß der Luftfahrzeugführer den beantragten Flugweg einhalten kann.

2.7 Wird als Flugstrecke keine veröffentlichte Streckenführung angegeben, muß u.U. mit einer Verzögerung gerechnet werden, da in diesem Fall kein automatischer Datenaustausch zwischen den betroffenen Flugverkehrskontrollstellen erfolgen kann.

2.8 Mit Erteilung der Freigabe wird dem Luftfahrzeugführer eine einzuhaltende Flughöhe

oder

wenn die Verkehrslage und die Flugsicherungskapazität es zulassen, ein Höhenband zugewiesen.

3. Abweichende Verfahren für Fahrten von Luftschiffen und bemannten Freiballonen nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum

3.1 Abweichend von Nummer 2.5 wird aufgrund der Flugbetriebseigenschaften dieser Luftfahrzeuge eine Freigabegrenze nur im Einzelfall erteilt.

3.2 Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann abhängig von der Verkehrslage und der Flugsicherungskapazität zuweisen:

a) eine Maximalflughöhe

b) ein Höhenband

c) eine einzuhaltende Flughöhe.

4. Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung über die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum vom 13.03.1990 (NfL I - 61/90) und die Bekanntmachung der Voraussetzung für das Erteilen von Flugverkehrsfreigaben für Fahrten bemannter Freiballone bei Nacht im kontrollierten Luftraum vom 01.02.1983 (NfL I - 31/83) aufgehoben.

Offenbach, den 22.02.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

I - 76/93

Neufassung der Bekanntmachung zur Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen

Aufgrund § 16 a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) macht die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Durchführung von Fallschirmabsprüngen und dem Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen bekannt.

1. Allgemeines

1.1 Fallschirmspringen und das Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen müssen sowohl im kontrollierten als auch im unkontrollierten Luftraum mit größter Sorgfalt durchgeführt werden, damit die Sicherheit anderer Luftfahrzeuge nicht gefährdet wird. Von dem absetzenden Luftfahrzeug aus ist der Luftraum zu beobachten; auf anderen Luftverkehr ist Rücksicht zu nehmen.

Soweit von der zuständigen Luftfahrtbehörde/militärischen Dienststelle gefordert, ist am Boden ein Luftraumbeobachter einzusetzen. Fallschirmspringer, Bodenbeobachter, Absetzer und Luftfahrzeugführer sind für die eigene Sicherheit und die Sicherung gegenüber anderen Luftraumnutzern im kontrollierten und unkontrollierten Luftraum verantwortlich.

1.2 Im Falle von Fallschirmeinsätzen bei Nacht sind die Nachttiefflugstrecken in jedem Fall zu meiden.

1.3 § 15 Abs. 2 LuftVO bleibt hierdurch unberührt.

2. Flugverkehrskontrollfreigabe

2.1 Wenn der kontrollierte Luftraum in Anspruch genommen wird, ist nach § 16 a LuftVO für die Durchführung von Fallschirmabsprüngen und das Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen vom Veranstalter eine Flugverkehrskontrollfreigabe unmittelbar bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einzuholen.

2.2 Die für die Erteilung der Flugverkehrskontrollfreigabe zuständige Flugverkehrskontrollstelle ist aus der Funknavigationskarte ersichtlich.

Die Zuständigkeit für die Erteilung der Flugverkehrskontrollfreigabe kann bei einer anderen Flugverkehrskontrollstelle liegen, wenn mehr als ein Zuständigkeitsbereich berührt wird. Die Antragsteller werden dann entsprechend unterrichtet.

2.3 Die Flugverkehrskontrollfreigabe ist schriftlich zu beantragen. Aufgrund erforderlicher, ggf. umfangreicher Koordination sind entsprechende Anträge frühzeitig, jedoch nicht später als 8 (acht) Kalendertage vor dem Ereignistag einzureichen. Der Antrag muß die folgenden Angaben in der angegebenen Reihenfolge enthalten:

a) Art der beabsichtigten Fallschirmeinsätze (Fallschirmabsprünge oder Abwerfen von Gegenständen an Fallschirmen),

b) Start- und Landeplatz des Absetz-Luftfahrzeugs,

c) Absetzpunkt (Ortsbezeichnung mit Angabe der geographischen Länge und Breite) und der seitlichen Begrenzung in Seemeilen um den Bezugspunkt,

d) Absprung- oder Abwurfhöhe in ft MSL oder FL,

e) Angabe, ob das Absetz-Luftfahrzeug mit Transponder ausgerüstet ist,

f) Beginn und Dauer der Einsätze, ggf. Ausweichtermin,

g) bei Fallschirmeinsätzen in Gebieten mit Flugbeschränkungen und Gefahrengebieten die Genehmigung der örtlich zuständigen Dienststelle,

h) Name, Anschrift und Fernsprech-, Fernschreib- oder Telefaxnummer des Antragstellers.

Anmerkung:
Das Absetz-Luftfahrzeug sollte möglichst mit Transponder Modi A/C ausgerüstet sein. Damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, daß die Flugverkehrskontrollfreigabe ohne Einschränkungen – insbesondere im Hinblick auf die gewünschte Absetz-/Abwurfhöhe – erteilt wird.

2.4 Die Flugverkehrskontrollfreigabe kann als Einzel- oder Dauerfreigabe erteilt werden.

2.5 Die mit der Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe verbundene Verantwortung einer Flugverkehrskontrollstelle beschränkt sich auf

i) die Staffelung zwischen kontrolliertem Luftverkehr, für den Staffelungsverpflichtung besteht, und dem für Fallschirmeinsätze freigegebenen kontrollierten Luftraum

ii) den Fluginformationsdienst

iii) die rechtzeitige Bekanntmachung von Fallschirmeinsätzen.

2.6 Für die im Luftfahrthandbuch Teil RAC aufgeführten Orte gilt die erforderliche Flugverkehrskontrollfreigabe bis zu der angegebenen Höhe und zu den angegebenen Zeiten als erteilt, sofern diese nicht durch eine Betriebsbestimmung eingeschränkt und mit Auflagen versehen worden ist.

Die Dauerfreigabe kann im Einzelfall eingeschränkt werden.

Wird eine größere Höhe als die freigegebene Höhe oder eine andere Betriebszeit beantragt, ist die Flugverkehrskontrollfreigabe vom Antragsteller entsprechend Nr. 2.1 und 2.3 einzuholen.

3. Navigationswarnungen

3.1 Für Fallschirmeinsätze, die während der allgemeinen Zeiten des militärischen VFR-Flugbetriebes (montags bis freitags von SR - 30 bis SS + 30, außer an gesetzlichen Feiertagen) und bei Nacht durchgeführt werden, ist eine Navigationswarnung (NOTAM) erforderlich. Der Beginn der Einsätze ist – unbeschadet von Nr. 2.3 – spätestens 36 Stunden vorher der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle mitzuteilen bzw. zu bestätigen.

3.2 Die Aufstellung der im Luftfahrthandbuch Teil RAC enthaltenen Orte gilt als Navigationswarnung von Freitag 2200 (2100) bis Montag SR - 30 sowie an gesetzlichen Feiertagen.

3.3 Über die vorstehenden Fälle hinaus werden Navigationswarnungen über Fallschirmeinsätze nur dann verbreitet, wenn die Sicherheit des Luftverkehrs erkennbar gefährdet wird und die dem betroffenen Luftverkehrspersonal obliegende eigene Sorgfaltspflicht nicht ausreichend erfüllt werden kann (z.B. bei Luftfahrtveranstaltungen und Massen-Fallschirmeinsätzen).

Anmerkung:
Die in Klammern genannten Zeiten gelten während der gesetzlichen Sommerzeit.

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft. Gleichzeitig tritt die gleichnamige Bekanntmachung vom 01. Februar 1985 (NfL I - 55/85), zuletzt geändert durch NfL I - 106/92, außer Kraft.

Offenbach, den 22.02.1993

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

I - 77/93

Flugverkehrskontrollfreigaben für den Flugplatzverkehr des Sonderlandeplatzes Bad Windsheim in der Kontrollzone Illesheim

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die 7. Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), werden für den Flugplatzverkehr des in der Kontrollzone Illesheim liegenden Sonderlandeplatzes Bad Windsheim folgende Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben nach § 23 Abs. 4 LuftVO festgelegt:

1. Pauschale Freigaben

Sofern in der Kontrollzone Illesheim Sichtwetterbedingungen (VMC) gegeben sind, gelten für den Flugplatzverkehr des Sonderlandeplatzes Freigaben im nachfolgend beschriebenen Sektor der Kontrollzone als erteilt.

1.1 Kontrollzonensektor

Seitliche Begrenzung:
49 30 24 N 10 20 00 E – 49 30 05 N 10 20 00 E –
49 29 54 N 10 20 50 E – 49 30 30 N 10 24 00 E –
49 31 30 N 10 24 00 E – 49 32 20 N 10 23 00 E –
49 30 24 N 10 20 00 E.

Obere Begrenzung:
3000 Fuß über NN.

2. Einflüge in die, Ausflüge aus der Kontrollzone

Bei Flügen zum und vom Sonderlandeplatz haben Einflüge in die und Ausflüge aus der Kontrollzone generell aus/in nordwestlicher Richtung zu erfolgen.

3. Koordinationsverfahren

Zwischen der Flugverkehrskontrollstelle Illesheim und der Flugleitung des Sonderlandeplatzes werden ergänzende Koordinationsverfahren geregelt.

4. Hinweise

4.1 Für die Bestimmung der Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze in der Kontrollzone ist die Flugverkehrskontrollstelle Illesheim zuständig.

4.2 Der beschriebene Kontrollzonensektor (1.1) wird im Luftfahrthandbuch, Teil VFR, in Kartenform dargestellt.

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 22.02.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

NfL I 78 – 85/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 18. März 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 78/93	Bekanntmachung über die Festlegung einer Streckenführung einschließlich Meldepunkten und Reiseflughöhen	120
I - 79/93	Änderung der Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Dresden	120
I - 80/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Bremen	120
I - 81/93	Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen Nürnberg	122
I - 82/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Stuttgart	124
I - 83/93	Bekanntmachung der Genehmigung des Flughafens Barth	127
I - 84/93	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Kreiskrankenhaus Soltau	128
I - 85/93	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Jesenwang	128

Inhaltsangabe der NfL II 29/93 vom 18. März 1993

II - 29/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 30 - 32/93 vom 18. März 1993

II - 30/93	Bekanntmachung über Lufttüchtigkeitsanweisungen
II - 31/93	Bekanntmachung von Bezugsmöglichkeiten von JAR-Veröffentlichungen der Joint Aviation Authorities (JAA)
II - 32/93	Diebstahl eines Navigationsgerätes

I - 78/93

Bekanntmachung über die Festlegung einer Streckenführung einschließlich Meldepunkten und Reiseflughöhen

Vom 4. März 1993

Auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 21 Buchstabe b der Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), lege ich im Fluginformationsgebiet Berlin die nachfolgende Streckenführung einschließlich der Meldepunkte und Reiseflughöhen fest:

"1. Bezeichnung der Streckenführung:

W 807
Von Leipzig VOR/DME (LEG) 51 26 14 N 12 28 29 O über LUPAS (R 237 - 45 DME FWE, R 032 - 42 DME LEG) 52 01 15 N 13 04 59 O nach Nunsdorf VOR (NUF) 52 14 42 N 13 19 07 O.

2. Magnetischer Kurs: 032°/212°

3. Entfernungen:
Leipzig VOR/DME - LUPAS 42 NM,
LUPAS - Nunsdorf VOR 16 NM.

4. Höchste/niedrigste Reiseflughöhe: Flugfläche 240/4000 Fuß über Meereshöhe.

5. In beide Flugrichtungen nutzbar.

6. Anmerkungen:
Verfügbar nur von Freitag 1400 (1300*) Uhr UTC bis Montag 0600 (0500*) Uhr UTC und an Feiertagen einschließlich der Feiertage der GUS-Streitkräfte.

---

* während der gesetzlichen Sommerzeit

Während der übrigen Zeiten ist die Nutzung nur nach vorheriger Koordination mit den GUS-Streitkräften möglich."

Die Bekanntmachung tritt am 5. März 1993 in Kraft.

Bonn, den 04.03.93
LR 16/60.01.31/45 DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

L e o p o l d

I - 79/93

Änderung der Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Dresden (NfL I - 116/91)

In Teil I, 1. Allgemeine Angaben, wird Punkt "1.7 Betriebszeit" auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 LuftVZO wie folgt neu gefaßt:

1.7 Betriebszeit:
04.00 bis 23.00 Uhr (UTC)
Während der gesetzlichen Sommerzeit: von 03.00 bis 22.00 Uhr (UTC)

Flugbewegungen in der Zeit von 23.00 bis 04.00 Uhr UTC (22.00 bis 03.00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) sind nach vorherige Anforderung und Zustimmung (PPR-Regelung) der Flughafen GmbH zulässig.

Entsprechend der BMV-Richtlinie über den Betrieb (Nachtflugbeschränkungen vom 21. März 1972) **sollten** während der Zeit der PPR-Regelung nur Flugbewegungen mit Kapitel 3-Flugzeugen des ICAO-Annex 16 stattfinden.

Die Regelungen des § 30 LuftVG bleiben von o.g. Regelungen unberührt.

Dresden, den 17.02.93
64-3847.4-mei

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit
Referat Luftverkehr

Dr. V o g t

I - 80/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Bremen

Die Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Bremen wird mit Wirkung vom 01. April 1993 wie folgt neu gefaßt; mit gleichem Datum tritt die Gebührenordnung vom 20. Februar 1992 (NfL I - 87/92) außer Kraft.

Teil I – Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde (Approved Flight Manual AFM) eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

3a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht für:

Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart	innerdeutsch	grenzüberschreitend
	DM	DM
- bis 1.200 kg MTOW		
mit Lärmzeugnis	15,50	
ohne Lärmzeugnis	+ 25 %	
- über 1.200 - 9.000 kg MTOW (je angefangene 1.000 kg)		wie inner-deutsch
mit Lärmzeugnis	15,50	
ohne Lärmzeugnis	+ 25 %	
- über 9.000 kg MTOW (je angefangene 1.000 kg)		
Annex 16 Chapter 3, 5, 6, 8	15,50	+ 20 %
Non Annex 16	+ 100 %	+ 20 %
Strahlturbinenluftfahrzeuge		
- über 2.000 kg MTOW (je angefangene 1.000 kg)		
Annex 16 Chapter 3	15,50	+ 20 %
Annex 16 Chapter 2	+ 100 %	+ 20 %
Non Annex 16	+ 200 %	+ 20 %

Für Motorluftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 9.000 kg und für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart über 9.000 kg Höchstabfluggewicht werden ermäßigte Landegebühren 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 und 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.

Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 und 3, sofern für sie 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 Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

---

b) Die in Absatz a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen um 50 %.

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens

mit Lärmzeugnis bzw. mit Zulassung nach ICAO Annex 16 DM 15,–

ohne Lärmzeugnis bzw. ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 DM 18,75

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 grenzüberschreitendem 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 Prüfordnung für 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. Der Teil der Landegebühr, 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 in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 6,–
- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz erfolgt ist DM 9,–

je Fluggast.

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen

- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten.
Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr zu entrichten. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatsangehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil II – Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts	DM 3,50
sie beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden.	DM 7,–

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

7. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Genehmigt gemäß § 43 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

Bremen, 17.02.93
-32/700-332-11/11-

Der Senator für Wirtschaft,
Mittelstand und Technologie
- Luftfahrtbehörde -
Im Auftrag

F r e y t a g

I - 81/93

Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen Nürnberg gültig ab 01. Juni 1993

Teil I – Landeentgelte

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

3.a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

– bis 1.200 kg die die Grenzwerte nach ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 um mindestens 8 dB (A) unterschreiten	DM 15,50
die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 6, 8, 10 entsprechen*)	DM 23,25
Ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	DM 31,00
– über 1.200 kg - 2.000 kg die die Grenzwerte nach ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 um mindestens 8 dB (A) unterschreiten	DM 31,00
die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 6, 8, 10 entsprechen *)	DM 46,50
Ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	DM 62,00

*) 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 Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

– über 2.000 kg

bei Flügen	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 6, 8, 10 entsprechen *)	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16
	DM je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts		
im innerdeutschen Verkehr	15,50	23,25	31,00
im internationalen Verkehr	19,25	28,90	38,50

*) 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 Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

bei Flügen	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 *)		
	DM je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts			
im innerdeutschen Verkehr	15,50	31,00	34,90 **)	50,40
im internationalen Verkehr	19,25	38,50	43,30 **)	62,60

*) 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 Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

**) Erhöhte Landegebühren für Landungen zwischen 22.00 und 6.00 Uhr Ortszeit.

b) Die in Abs. a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

– bis 3.000 kg um 40 %
– über 3.000 kg um 55 %.

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens DM 15,50.

c) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im internationalen Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

d) 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 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. Der Teil der Landegebühr, 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 in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist	DM 5,30
– sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz erfolgt ist	DM 8,10

je Fluggast.

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

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr zu entrichten. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatsangehörigkeits- oder Eintragungszeichen führen.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil II – Abstellentgelte

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen

1.000 kg des Höchstabfluggewichts	DM 3,50
sie beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden	DM 7,00

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

NfL I - 130/92 wird mit Wirkung vom 1. Juni 1993 aufgehoben.

München, den 26.02.1993
Nr. 8416 - VII/6c - 3221

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

G r a b h e r r

I - 82/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Stuttgart gültig ab 01. April 1993

Teil I – Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs, zusätzlich bei Strahlturbinen-Luftfahrzeugen, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2*) entsprechen danach, in welchem Zeitraum die Landung und/oder der Start erfolgt und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 2 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tat-

sächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

3.a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Flugzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt

bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg

	für Propellerflugzeuge (einschl. Motorsegler)		für Luftfahrzeuge anderer Antriebsart
	bei weniger geräuschvollen Flugzeugen *)	bei Flugzeugen ohne erhöhten Schallschutz	
	DM je Landung		
bis 1.200 kg Höchstabfluggewicht	20,00	35,00	20,00
über 1.200 kg bis 2.000 kg Höchstabfluggewicht	40,00	70,00	40,00

*) Als weniger geräuschvolle Flugzeuge gelten diejenigen, die die erhöhten Schallschutzanforderungen i.S. der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16.08.1976 (NfL I - 371/78 und BGBl. I S. 2216) erfüllen bzw. die die Lärmgrenzwerte gem. LSL vom 01.01.1989, Kapitel VI nach Tabelle VI 2.3 um mehr als 8 dB(A), oder nach Tabelle VI 2.4 um mehr als 4 dB(A) bzw. die die Lärmgrenzwerte nach ICAO Annex 16 Chapter 6 um mehr als 8 dB(A) unterschreiten.

Als Nachweis für die Erfüllung der o.g. Kriterien gelten

- die Bestätigungen und Eintragungen in Lärmzeugnissen, ausgestellt durch eine Zulassungsbehörde, oder
- Kennzeichnung nach § 4 Abs. 5 der Verordnung vom 16.08.1976 und gem. NfL II - 36/77, oder
- die Vorlage entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbare Unterlagen einer Zulassungsbehörde, die im Einzelfall die Erfüllung der Voraussetzungen belegen.

Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg

	für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge		für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16		
bei Flügen	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen **)	ohne Zulassung ICAO Annex 16	
	DM je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts, mindestens jedoch 70,00 DM je Landung		
im innerdeutschen Verkehr	15,80	47,40	15,80
im grenzüberschreitenden Verkehr	20,10	60,30	20,10

bei Flügen	für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge	
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 **) entsprechen	
	sofern die Landung und der Start in der Zeit von 6.00 - 22.00 Uhr erfolgt	sofern die Landung und/oder der Start in der Zeit nach 22.00 und vor 6.00 Uhr erfolgt
	DM je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts, mindestens jedoch 70,00 DM je Landung	
im innerdeutschen Verkehr	31,60	39,50
im grenzüberschreitenden Verkehr	40,20	50,25

**) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 und 3, sofern für sie 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 Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

b) Die in Absatz a) genannten Gebühren ermäßigen sich

- bei Schulflügen und Einweisungsflügen um 40 %
- bei Rundflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 5.700 kg um 20 %

c) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangenen Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt.

d) 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 Prüfordnung für 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. Der Teil der Landegebühr, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 6,10
- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz erfolgt ist DM 9,15

je Fluggast.

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen

- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr 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.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil II – Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts DM 3,40

sie beträgt mindestens DM 9,00
je angefangene 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil III – Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 1. April 1993 in Kraft. NfL I - 90/92 wird mit Ablauf des 31.03.1993 gegenstandslos.

Stuttgart, den 01.03.1993
24-3847.4-4/2

Verkehrsministerium Baden-Württemberg
Im Auftrag

F i n k e n b e i n e r

I - 83/93

Bekanntmachung der Genehmigung des Flughafens Barth

Nachstehend gebe ich die der Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH erteilten Genehmigung zum Betrieb des Flughafens Barth für Flüge nach Sichtflugregeln am Tage und in der Nacht bekannt.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:	Flughafen Barth
2. Lage:	1,6 NM S der Stadt Barth
3. Flughafenbezugspunkt:	
a) geographische Lage:	54 20 23 N 12 42 42 O
b) Lage in Bezug auf die Start- und Landebahn:	in der Mitte der Start- und Landebahn
c) Höhe:	23 ft MSL
4. Start- und Landebahn für Flugzeuge:	
a) Richtung:	090°/270° rw
b) Länge:	1200 m
c) Breite:	45 m mit befestigter Schulter beiderseits je 17,5 m
d) Höhe des Bahnendes West:	2 m (6,6 ft)
Höhe des Bahnendes Ost:	7 m (23 ft)
e) Belag:	Beton/Bitumen
f) Stoppflächen beiderseits der Start- und Landebahn:	Rasen mit einer Länge von jeweils 300 m
g) Tragfähigkeit:	PCN 20 (30 000 kg MPW)
4.1 Notlandebahn:	
a) Richtung:	090°/270°
b) Länge:	950 m
c) Breite:	60 m
d) Belag:	Gras
e) Tragfähigkeit:	5 700 kg MPW

II. Zugelassene Luftfahrzeuge

1. Flugzeuge bis zu 14 000 kg höchstzulässiger Startmasse
   Andere Flugzeuge **PPR**
2. Hubschrauber
3. Motorsegler
4. Segelflugzeuge (nur Flugzeugschlepp)
5. Ultraleichtflugzeuge

III. Zweck des Flugplatzes

Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr.

Schwerin, den 16.02.93

Der Wirtschaftsminister
des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

M u s i a l c z y k

I - 84/93

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Kreiskrankenhaus Soltau

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat dem Landkreis Soltau-Fallingbostel, 3040 Soltau am 16. Februar 1993 die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht erteilt:

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus Soltau
2. Lage:	ca. 500 m nordöstlich des Stadtzentrums von Soltau
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	52 59 26 N 09 51 26 O
b) Höhe über NN:	69,45 m
4. Start- und Landefläche für Hubschrauber:	
a) Abmessungen:	Kreis mit 15 m Durchmesser
b) An- und Abflugbereiche:	120°/310°
c) Streifen:	Kreis mit 35 m Durchmesser aus Betongittersteinen (10 m), der die Start- und Landefläche symmetrisch umgibt.
d) Oberfläche:	Betonverbundsteine

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

Hubschrauber bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Krankentransport und dem Einsatz von Ärzten in Not- und Katastrophenfällen.

Oldenburg, den 16.02.93
306.9-30312/1-21

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

F a n g m e y e r

I - 85/93

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Jesenwang

Die Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, hat mit Bescheid vom 10.02.1993, Aktenzeichen 315.13 die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Jesenwang (NfL I - 112/84) mit Wirkung vom 01.03.1993 wie folgt ergänzt.

"6. Einschränkung des Flugbetriebs

6.1 Flugzeuge, Hubschrauber und Motorsegler dürfen den Sonderlandeplatz Jesenwang nur benutzen, wenn für sie ein Lärmzeugnis erteilt ist. Das gilt sowohl für die in Jesenwang stationierten Flugzeuge, Hubschrauber und Motorsegler wie auch für auswärtige Luftfahrzeuge dieser Art, die Jesenwang anfliegen möchten.

6.2 An **Sonn- und Feiertagen** wird der Flugbetrieb eingeschränkt; **untersagt sind:**

6.2.1 Starts zu Flügen mit weniger als einer Stunde Dauer, ausgenommen Starts von Luftfahrzeugen, die die erhöhten Schallschutzforderungen erfüllen.

6.2.2 Hoverflüge mit Hubschraubern.

6.2.3 Starts mit Hubschraubern zur gewerblichen Herstellung von Luftbildaufnahmen.

6.2.4 Kunstflug in der Umgebung des Flugplatzes.

6.2.5 Motor- und Triebwerksprobeläufe

6.2.6 Werkstattflüge

6.2.7 Starts zu Platzflügen zum Vertrautmachen eines Luftfahrers mit einem Luftfahrzeugmuster oder zum Erwerb einer Musterberechtigung. Ausgenommen von dieser Beschränkung sind Flüge mit Luftfahrzeugen, die die erhöhten Schallschutzforderungen erfüllen.

6.2.8 Schulplatzrunden; das gilt auch für Flugzeuge, die die erhöhten Schallschutzforderungen erfüllen.

6.2.9 Starts mit Luftfahrzeugen, für die zwar ein Lärmzeugnis vorliegt, die aber den Grenzwert nach Kap. VI. 2.4 oder Kap. X. 2.4 der LSL vom 01.01.1991 überschreiten. Ab dem 01.03.1994 gilt diese Beschränkung auch für Werktage.

6.3 Zusätzlich zu den schon vorhandenen dürfen nur solche Luftfahrzeuge in Jesenwang stationiert werden, die entweder die erhöhten Schallschutzforderungen oder die Grenzwerte nach Kap. VI.2.4 oder Kap. X.2.4 der LSL erfüllen. Ab 01.03.1994 müssen alle in Jesenwang stationierten Luftfahrzeuge diesen Werten entsprechen."

München, den 12.02.93
315.13

Regierung von Oberbayern
- Luftamt Südbayern -
Im Auftrag

Dr. L i e b e r k n e c h t

Druckfehlerberichtigung
In NfL I - 45/93 (Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bienenfarm) werden Punkt 3 a) und b) wie folgt berichtigt:
a) geographische Lage: 52 39 37 N 12 44 52 O
b) Höhe über NN: 102 ft (31 m)

NfL I 86/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang

Offenbach a.M., 1. April 1993

I – 86/93

Maßnahmen zur Regelung der Verkehrsflüsse während der Sommersaison 1993

(Traffic Orientation Scheme TOS 1993)

1. Zur Aufrechterhaltung eines geordneten Flugverkehrsablaufs innerhalb der Fluginformationsgebiete (FIRs und UIRs) der Bundesrepublik Deutschland und Europas treten die in der Anlage A aufgeführten Maßnahmen zur Regelung der Verkehrsflüsse vom

29. April bis 30. Oktober 1993
täglich von 0400 bis 2200 Uhr UTC

in Kraft.

2. Das wegen der besonderen Situation im ehemaligen Jugoslawien (Schließung des FIR Zagreb) entwickelte und international abgestimmte "Contingency Routing Scheme" (Anlage B) tritt ab

29. April 1993
täglich von 0000 bis 2400 Uhr UTC

in Kraft.

Offenbach a.M., den 22.03.93
FDL

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsleitung

D i t z

THE TRAFFIC ORIENTATION SCHEME - EUROPE 1993

1. INTRODUCTION

1.1. The Traffic Orientation Scheme (TOS) based on the collective requirements of a number of European States was co-ordinated at the ICAO Thirteenth ATS/ATFM Co-ordination Meeting (FLO/13) held on 22 - 26 February 1993.

2. PERIOD OF VALIDITY

2.1. From 29 April to 30 October 1993 (both dates inclusive) the Traffic Orientation Scheme applies daily between the hours of 0400 to 2200 UTC outside of which no Traffic Orientation applies. The following hourly reduction has been notified :

State	Period of Application
Italy	0500 - 1700 UTC

2.2. During the above dates, Weekend Traffic Orientation shall be used between Friday 1700 until Monday 0600 UTC (except as per para 2.1. when no Traffic Orientation applies). The following extension has been notified :

France	Friday 1500 - Monday 0700 UTC
Spain	idem

The use of Weekend Traffic Orientations may be permitted during other periods to be published by AIC (e.g. busy Fridays).

3. BASIC PRINCIPLES AND ORGANISATION

3.1. The TOS forms the basis for the routing of air traffic on the major traffic flows during the summer peak season on the understanding that the application of the routeings contained will improve the balancing of the demand on the Air Navigation System, thus permitting the Air Traffic Services to provide the most expeditious service to the air traffic during the peak periods of activity.

4. PRINCIPLES GOVERNING THE PROVIDERS

4.1. General

4.1.1. TOS is a strategic planning tool. The effectiveness of spreading the traffic demand over the ATC system can only be maintained through a dynamic process of readjustments made by the CEU West in the pre-tactical and tactical phases, taking account of daily fluctuations in the demand and of known individual variations of ATC capacity.

Note :

Pretactical phase	:	the day before the day of operation
Tactical phase	:	the day of operation

4.1.2. Off Load Routes (OLR) are established for use when demand/capacity imbalance occurs along the routes contained in the Traffic Orientation Scheme. National pre-determined routing systems must not preclude the use of these routes.

4.1.3. For the cases when significant disturbances of vital importance to the traffic flows occur, the CEU in conjunction with the relevant FMUs should suspend the related TOS and respond tactically by providing alternative routeings.

4.2. **Pre-Tactical procedures**

4.2.1. The CEU shall make a daily reassessment of demand/capacity in the course of the coordination process carried out on the day before the day of operation.

4.2.2. As a result of the assessment, the CEU shall in conjunction with the parties concerned re-balance the traffic demand on the available routes in order to achieve a reduction to the extent possible of potential overloads where the assessment shows they may occur.

4.2.3. When a TOS route is subject to a restriction, the provision of an OLR shall be investigated and co-ordinated between the CEU Nucleus, the FMUs and their associated FMPs.

4.2.4. If a route designated as an OLR for that TOS is also subject to a restriction, the route shall automatically be made available as an OLR without the need for further co-ordination during the tactical phase provided that:

a) the restriction applied to the route fully meets ATC requirements for protection;

b) off-loaded traffic is included in global rates or capacity figures applicable to that route;

c) steps are taken during the tactical phase to ensure that traffic using the route as a primary route is not unfairly penalised by the addition of off-loaded traffic.

4.2.5. The centralisation and coordination of these measures will be achieved by the CEU Nucleus after close investigation with the FMUs concerned.

4.2.6. Changes to the TOS made during the pre-tactical phase will be published by the CEU Nucleus via the daily ANM (or AIM).

Note : ANM - ATFM Notification Message
AIM - ATFM Information Message

4.3. **Tactical procedures**

4.3.1. The CEU Nucleus together with the CEU shall carry out a real-time monitoring to identify the major delays on the traffic flows managed by the different FMUs and to coordinate potential real-time measures and/or adjustments.

The re-routing of a certain amount of traffic shall be offered by the CEU in the course of carrying out the executive function.

When needs be, the CEU will also investigate the possibility of making routeings other than the published OLR available for individual flights.

4.3.2. The acceptance by an operator of an offered re-routing should not require further confirmation on his part, but implies the obligation to automatically submit a replacement flight plan.

4.3.3. The submission of a replacement flight plan, as per para 4.3.2 above, should be accepted as fulfilling an individual State's requirement of advance notification of flight/diplomatic clearance/permission.

5. PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATORS

5.1. During the period of application of the TOS, all flights operating from the areas or airports of origin to the areas or airports of destination as detailed in the scheme shall in the first instance flight plan in accordance with the published routes. Any other possibility may be offered by the ATFM Service after coordination.

5.2. Where more than one route is shown for the same origin/destination, operators have the freedom of choice as to which of these routes they wish to use. No prior co-ordination is required.

5.3. Off-Load Routes (OLR) are established for use when demand/capacity imbalance occurs along the routes contained in the traffic orientation scheme. Information concerning these routes will be made available to the operators either in the pre-tactical phase or on the day of operation (see para 4.2 and 4.3).

Routes other than those published in the TOS may be made available as OLR after co-ordination between the units concerned.

5.4. Operators shall submit flight plans in accordance with the above taking due account of local requirements for their timely submission and updating.

5.5. Operators may only submit a flight plan for an OLR with the agreement of the corresponding FMU.

5.6. Where an operator has already submitted a flight plan (RPL or FPL) and wishes to change to other routeings, he must cancel the existing flight plan and submit a new flight plan (replacement flight plan) for the new route, taking due account of local requirements for their timely submission and updating.

6. STRUCTURE OF THE TRAFFIC ORIENTATION SCHEME (TOS)

6.1. The TOS is sub-divided into the following Destination/Origin areas :

6.1.1. Destination/Origin Europe South West (Iberian Peninsula, Algeria, Tunisia) TOS No. 1 - 20

6.1.2. Destination/Origin Switzerland, Italy

- Routeings via France or FRG — TOS No. 21 - 26

6.1.3. Destination/origin Italy, Malta, Tunisia, Libya

- Routeings via Italy or France — TOS No. 27 - 31

6.1.4. Destination/origin London TMA

- Routeings via Maastricht UAC — TOS No. 32 - 33

6.2. Destination/Origin Europe South East

In order to respond to the particular situation prevailing in Yugoslavia (closure of Zagreb FIR), a contingency routing system is published separately.

7. ABBREVIATIONS, DEFINITIONS, EXPLANATIONS

7.1. Definition of Traffic Flows in the Traffic Orientation Scheme

The traffic flows subject to TOS are defined in terms of an origin and destination area.

The origin and destination areas may be :

- a single aerodrome — eg. LEAL
- a pre-defined group of aerodromes — eg. Madrid TMA
- a Flight Information Region — eg. Lisbon FIR
- a country — eg. Belgium

The traffic concerned is that which departs from an aerodrome in the origin area and lands at an aerodrome in the destination area.

Some orientations are qualified by the expression "if via xxxx" where xxxx is usually a country but may be a reporting point or an FIR/UIR. The traffic concerned is that which departs from the origin area and overflies xxxx en route to the destination area.

7.2.

- TOS : Traffic Orientation Scheme
- ICAO Location Indicators have been used for airports
- Full name has been used for FIRs and designated areas
- Column 1 lists routeings in sequence; for reference purpose
- Columns 4 and 5 list the routes to be used and the most commonly used off-load routes described in an abbreviated form (small number of significant points of the route). Off-load routes when available are preceded by the indication "OLR".
- Although the most commonly used off-load routes are listed other routes may be co-ordinated between the units concerned and offered to aircraft operators.

7.3 Definition of area groupings

7.3.1.

UK-South	UK-North
Heathrow (EGLL)	Manchester (EGCC)
Gatwick (EGKK)	Leeds (EGNM)
Bournemouth (EGHH)	Liverpool (EGGP)
Southampton (EGHI)	Newcastle (EGNT)
	Tees-side (EGNV)
	Glasgow (EGPF)
	Edinburgh (EGPH)
	Prestwick (EGPK)
	Aberdeen (EGPD)

7.3.2. Paris TMA : Paris Charles de Gaulle (LFPG), Paris Orly (LFPO), Paris le Bourget (LFPB).

7.3.3. Netherlands : All Netherlands airports except EHBK.

7.3.4. Benelux : Belgium, Netherlands, (as defined above) and Luxembourg.

7.3.5. Madrid TMA : Getafe (LEGT), Madrid (LEMD), Torrejon (LETO).

7.3.6. Baleares : Palma (LEPA), Ibiza (LEIB), Menorca (LEMH).

I. Destination/origin EUROPE SOUTH-WEST (Iberian Peninsula, Algeria, Tunisia)

			ROUTEINGS	
Tos Nos.	ORIGIN	DESTINATION	WEEK	WEEKEND
1	2	3	4	5
1	UK North	Baleares LEAL (only weekend)	All routes available via Brest/Bordeaux FIR/UIR OLR : ETRAT	Idem
2	UK South	LEAL, LEPA, LEIB	a) DIN b) ETRAT	Idem
3	Belgium, Netherlands	LEAL	CIV-AGN	Idem
4	FRG, (except Düsseldorf FIR) Sweden Switzerland Denmark, Norway, Finland	LEPA, LEMH	All routes available except via ABN, ALG. SPR-KERAS : not available for traffic entering France via Reims airspace OLR : ABN, ALG	Idem
5	FRG, (except Düsseldorf FIR) Sweden Switzerland Denmark, Norway, Finland (if via Marseille FIR/UIR)	LEIB	SPR-PAPAS OLR : ABN	Idem
6	Düsseldorf FIR (if via Marseille FIR/UIR)	LEPA, LEMH, LEIB	VALDA-SPR-TIBOT-PAPAS OLR : ABN, TRA	Idem

I. Destination/origin EUROPE SOUTH-WEST (Iberian Peninsula, Algeria, Tunisia)

			ROUTEINGS	
Tos Nos.	ORIGIN	DESTINATION	WEEK	WEEKEND
1	2	3	4	5
7	FRG, Sweden Denmark, Norway, Finland	LEBL		All routes available except via ABN, ALG OLR : ABN, ALG
8	UK, Paris TMA, LFQQ	Alger FIR	All routes available except via NEV-UG68-MTL or QUV	Idem
9	LEBL	Belgium, Netherlands, FRG (except Düsseldorf FIR)	All routes available except via ABN, ALG OLR : ABN, ALG	Idem
10	LEBL, LEAL, LEPA, LEIB	UK North, UK South	All routings available via Bordeaux/Brest UIR OLR : ABB/BNE	Idem
11	LEAL LEPA LEIB	FRG (except Düsseldorf FIR, Münich FIR and EDRS)	All routes available except via ABN, ALG OLR : ABN	Idem
12	LEAL	Düsseldorf FIR	All routes available except via QUV	Idem
13	LEIB LEPA	Düsseldorf FIR	All routes available except via ABN, ALG or TRA OLR : ABN, TRA	Idem
14	LEMH	Düsseldorf FIR	All routes available except via TRA OLR : TRA	Idem

I. Destination/origin EUROPE SOUTH-WEST (Iberian Peninsula, Algeria, Tunisia)

			ROUTEINGS	
Tos Nos.	ORIGIN	DESTINATION	WEEK	WEEKEND
1	2	3	4	5
15	Baleares	Sweden Münich FIR Denmark, Finland, Norway	All routes available except via ABN, ALG OLR : ABN	Idem
16	LEPA	Belgium, Netherlands		AGN-POI-CMB OLR : LUMAS
17	Madrid FIR (except LEAM)	FRG	All routes available except via Barcelona FIR/UIR or via Italy	Idem
18	Rome FIR, Greece, Turkey	Madrid TMA, Lisbon FIR	All routes available except via MUREN-UG23-QUV	Idem (LIRF, LIRA departures : UG25-AJO)
19	Madrid TMA, Lisbon FIR	Rome FIR, Greece, Turkey	All routes available except via QUV-UG23-MUREN	Idem
20	Algeria, Tunisia	FRG (except Düsseldorf FIR and EDRS)	All routes available except via EPL	Idem

II. Destination/origin Switzerland, Italy (Routeings via France or FRG)

			ROUTEINGS	
Tos Nos.	ORIGIN	DESTINATION	WEEK	WEEKEND
1	2	3	4	5
21	UK, Belgium, Netherlands	LFSB, LSGG	All routes available except via TRA or ZUE OLR : TRA (only for LSGG)	Idem
22	UK	LSZH	HOC-EKRON OLR : a) SPR b) TGO	Idem
23	UK	Italy (except LIRF, LIRA, LIRN, LICJ)	All routes available except via TRA or HOC OLR : TRA	Idem
24	LFSB, LSGG	UK, Belgium, Netherlands	All routes available except via TRA or ZUE OLR : TRA (only for LSGG)	Idem
25	LSZH	UK	HOC-UG43-MOROK OLR : a) SPR b) TGO	Idem
26	Italy	UK	All routes available except via TRA or ZUE OLR : a) TRA b) ZUE	Idem

III. Destination/origin Italy, Malta, Tunisia, Libya (Routeings via Italy or France)

ROUTEINGS				
Tos Nos.	ORIGIN	DESTINATION	WEEK	WEEKEND
1	2	3	4	5
27	UK, Paris TMA, LFQQ	Tunis FIR (if via Marseille FIR/UIR)	a) CMF-PERLE-ALG b) CMF-PERLE-TABOT* * UR91 available during the week in accordance with the conditions published in the relevant AIPs.	CMF-PERLE-TABOT
28	UK, Benelux, Paris TMA, LSGG	LIRF, LIRA	a) TOP-UB25-BEROK-UA41-GRO b) TZO-UA14-BOL-CMP (OLR for origin UK if via FRG) OLR : BRENO-BZO-TZO	Idem
29		LIRN	a) TOP-UB25-FRZ-UA14-TEA b) TZO-UA14-TEA OLR : BRENO-BZO-TZO	Idem
30	Paris TMA, LFQQ, UK (if via Marseille FIR/UIR)	LICJ	a) CMF-PERLE-ALG-CAR b) THR-NIZ-BTA-MEDAL-TORLI-ROTUN-GIANO	Idem
31		LMML, HLLT	a) CMF-PERLE-ALG-CAR b) THR-NIZ-BTA-MEDAL-TORLI-ROTUN-GIANO c) CMF-PERLE-TABOT* * UR91 available during the week in accordance with the conditions published in the relevant AIPs.	Idem

IV. Destination/origin London TMA (Routeings via Maastricht UAC)

			ROUTEINGS	
Tos Nos.	ORIGIN	DESTINATION	WEEK	WEEKEND
1	2	3	4	5
32	EDDL	EGLL, EGKK, EGSS	RKN-UB5-UR105-PAM-UR1-REFSO-LOGAN	Idem
33	EGLL, EGKK, EGSS	EDDL	REDFA-UR12-UG9-PAM-UB1-ARKON	Idem

CONTINGENCY ROUTEING SCHEME

1. INTRODUCTION

The contingency system described in detail hereafter is based on the collective requirements of States and has been developed to deal with the particular situation prevailing in the airspace of former state of Yugoslavia (closure of Zagreb FIR).

It was coordinated between the parties concerned in the framework of the ICAO ATS/ATFM Co-ordination Meetings.

A routeing option has been indicated through Slovenia. However, it should only be used after publication by the States concerned of the corresponding NOTAMs reopening the airspace.

2. ORGANIZATION

2.1. Air Routes

The scheme makes use of standard air routes together with a set of contingency routes established in response to the prevailing situation, on a temporary basis. Any amendment to the corresponding routes should be coordinated between parties concerned.

2.2. Route Organization

The routes available have been organised to allow a better distribution of the traffic by providing dualised systems.

2.2.1. Interface Brindisi, Tirana and Athens ACCs :

Southbound Traffic

All routes are available for that direction in Italian airspace.

Traffic destination LGAT/KF/ZA/RX/KL shall proceed via TIGRA/NOSTO

Traffic destination LGKR/PZ shall proceed via TIGRA/LATAN

Traffic destination LGTS/KV or destination/overflying LTBB or LBSF shall proceed via TIGRA/LATAN-KRK-UG12

All other destination or overflying traffic shall proceed via BAMBI or LORNO.

Note : If via BAMBI at FL270 or above, traffic shall proceed via BAMBI-J65-KFL-TRL.

Northbound Traffic

There is a re-orientation for RNAV equipped aircraft planning to cruise at FL 310 or above. The following routes are implemented.

Departures from Athens airport :

LGAT-KOR-GARTA-YNN-UM77-CONTE-UM7-CHI

For Overflights :

DDM-YNN-UM77-CONTE-UM7-CHI

Exceptions

For flights destination Italy, Spain, Portugal and destinations within the Bordeaux and Marseille FIRs, aircraft may plan via :

KOR-KRK-BRD

Irrespective of destination, the above routeing will also apply to :

- All non-RNAV equipped aircraft
- Aircraft restricted to FL 280 or below (either in accordance with their Requested Flight Level or for ATC reasons).

Other possibilities exist to route Northbound, all flight levels available, via : YNN-SKERD-UW33-VAL.

Refer also to paragraph 2.3.4 for traffic flows organization.

2.3. Traffic flows

In addition to the above, traffic flows have been defined in terms of an origin and destination area.

For each flow one or several routes are available.

NOTE : Some of these flows are described along RNAV routes. Non RNAV equipped aircraft should flightplan along conventional routes in accordance with the table in Annex 3.

The origin and destination areas may be :

- a single aerodrome	eg. EDDM
- a pre-defined group of aerodromes	eg. Greece East
- a Flight Information Region	eg. Berlin FIR
- a country	eg. Belgium

The traffic concerned is that which departs from an aerodrome in the origin area and lands at an aerodrome in the destination area.

Some routeings are qualified by the expression "Destination or overflying" (a specific State or FIR) or "Origin or overflying" (a specific State or FIR).

2.3.1 Flows through Austria/Hungary/Romania

The corresponding flows are defined in Annexes 1 (southbound flows) and 2 (northbound flows). They are classified by significant points.

For each point a list of origin areas and destination areas are mentioned;

The points indicated are the only ones available for the traffic concerned (through Austria/Hungary/Romania).

2.3.2 Flows through Bulgaria for Odessa FIR (origin, destination or overflying) to/from Greece (destination, origin or overflying)

- The traffic originating from or overflying Odessa FIR with destinations in, or overflying Greece, has to proceed:

SOMOV-UG38-GOL-WAK-R35-BOROV-ROMEO-CCO

- The traffic originating from or overflying Greece with destinations in, or overflying Odessa FIR has to proceed:

CCO-R35-ROMEO-BOROV-WAK-UG38-GOL-SOMOV

2.3.3 Flows through Bulgaria for Odessa FIR (origin, destination or overflying) to/from Varna FIR (origin, destination or overflying)

- Traffic originating from, or overflying Odessa FIR with destinations in, or overflying Varna FIR, has to proceed via :

DINRO-G1-MATEL-RIXEN

- Traffic originating from, or overflying Varna FIR, with destinations in, or overflying Odessa FIR has to proceed:

RIXEN-G1-MATEL-R5-KORAT

Note : Flights between Odessa FIR and Turkey and vice versa are strongly recommended to fly both ways via:

B146D/B140-TALIK-INB-VA28-BAG

thus avoiding Varna FIR.

2.3.4 Flows at the interface Brindisi/Roma/Athens

- Traffic originating from or overflying Greece West, Greece East, LGAT, Nicosia FIR (if via Italy) for destination into UK, Benelux, Paris TMA and Switzerland has to proceed :

  a) YNN-UM77-UM7

  b) BRD-UB23

- Traffic departing from LGIR is accepted to route via LORNO.

2.4. **Area Groupings**

Netherlands : All Netherlands airports except EHBK.

FRG North : Hannover (EDVV), Hamburg (EDDH), Bremen (EDDW).

Benelux : Belgium, Netherlands, (as defined above) and Luxembourg.

Paris TMA : Paris Charles de Gaulle (LFPG), Paris Orly (LFPO), Paris le Bourget (LFPB).

Greece East : Limnos (LGLM), Mitilini (LGMT), Samos (LGSM), Kos (LGKO), Rodos Diagoras (LGRP), Kavala Megas Alexandros (LGKV), Karpathos (LGKP).

Greece West : Skiathos (LGSK), Iraklion Nikos Kazantzakis (LGIR), Souda (LGSA) Mikonos (LGMK), Santorini (LGSR).

UK South

Heathrow (EGLL)
Gatwick (EGKK)
Bournemouth (EGHH)
Southampton (EGHI)

UK North

Manchester (EGCC)
Leeds (EGNM)
Liverpool (EGGP)
Newcastle (EGNT)
Tees-side (EGNV)
Glasgow (EGPF)
Edinburgh (EGPH)
Prestwick (EGPK)
Aberdeen (EGPD)

Note : All aircraft departing or destination UK airfields and flying through any of the points listed in Annex 1 or 2 under column (3) must comply with the CRS. Aircraft from or to UK airfields not included in these groupings (UK North, UK South) should for the purposes of the CRS, route via the options indicated for either UK South or UK North.

3. PERIOD OF VALIDITY

3.1. The traffic flows organization applies daily H24 from the 29th April 1993.

3.2. In order to introduce a degree of flexibility into the scheme, it will be reviewed at regular intervals and may then be subjected to amendments.

3.3. All the amendments, including the implementation date, will be coordinated through the CEU Nucleus before publication in National NOTAMS or Supplements to AIPs.

3.4. The implementation of these amendments will be made on AIRAC dates coordinated with the operators.

3.5. Advance information on the agreed and coordinated amendments will be issued through a specific AIM (ATFM Information Message) with clear indication that official States publications will follow.

4. PRINCIPLES GOVERNING THE PROVIDERS

4.1. General

4.1.1 This contingency system is a strategic tool, intended to distribute traffic demand on the routeings available according to the flows concerned.

4.1.2 The effectiveness of the distribution of the traffic over the ATC system can only be maintained through a dynamic process of readjustments made in the pre-tactical (day before) or tactical phases, taking into account daily fluctuations in the demand and known individual variations of ATC capacity.

NOTE : Pretactical phase: the day before the day of operation
Tactical phase: the day of operation.

4.2. Pre-Tactical Phase

4.2.1 The CEU shall make a daily reassessment of demand/capacity in the course of the co-ordination process carried out on the day before the day of operation.

4.2.2 As a result of the assessment, the CEU shall in conjunction with the parties concerned re-balance the traffic demand on the available routes in order to achieve a reduction to the extent possible of potential overloads where the assessment shows they may occur.

4.2.3 Any rerouteing possibility that may become available, in the framework of the route organization described above, will be offered to the operators by the ATFM service.
The centralisation and co-ordination of these measures will be achieved by the CEU Nucleus after close investigation with the FMUs concerned.

4.2.4 Changes to the Contingency Scheme made during the pre-tactical phase will be published by the CEU Nucleus via the daily ANM (or AIM).

Note : ANM - ATFM Notification Message
AIM - ATFM Information Message

4.3. **Tactical Procedures**

4.3.1 The CEU Nucleus together with the CEU shall carry out a real-time monitoring to identify the major delays on the traffic flows managed by the different FMUs and to coordinate potential real-time measures and/or adjustments.

The re-routeing of a certain amount of traffic shall be offered by the CEU in the course of carrying out the executive function.

4.3.2 The acceptance by an operator of an offered re-routeing should not require further confirmation on his part, but implies the obligation to automatically submit a replacement flight plan.

4.3.3 The submission of a replacement flight plan, as per paragraph 4.3.2 above, should be accepted as fulfilling an individual State's requirement of advance notification of flight/diplomatic clearance/permission.

5. PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATORS

5.1. During the period of application of the Contingency Routeing Scheme, all flights operating from the areas or airports of origin to the areas or airports of destination as detailed in the scheme shall in the first instance flight plan in accordance with the published routes. Any other possibility may be offered by the ATFM Service after co-ordination.

5.2. Where more than one route is shown for the same origin/destination, operators have the freedom of choice as to which of these routes they wish to use. No prior co-ordination is required.

5.3. Routes other than those published in the Scheme may be made available after co-ordination between the units concerned.

5.4. Operators shall submit flight plans in accordance with the above taking due account of local requirements for their timely submission and updating.

5.5. Where an operator has already submitted a flight plan (RPL or FPL) and wishes to change to other routeings, he must cancel the existing flight plan and submit a new flight plan (replacement flight plan) for the new route, taking due account of local requirements for their timely submission and updating.

GUIDE HOW TO USE ANNEX 1 AND ANNEX 2 CRS-1993

1. The annexes are in the format of tables for each of the significant routeing points within the Contingency Routeing Scheme.

2. The significant points are indicated at the top of each page and also in the central vertical column 3.

3. Please note that for various origin areas/departure airports, there may be several alternative significant routeing points to a particular destination area.

4. If you want to find a routeing from origin A to destination B via a significant routeing point, you should :

   a) Select page concerning the required significant point.

   b) Select the origin box (column 1).

   c) Select the destination box required (column 5)

5. In column 2, you find the routeing(s) required from the origin area/airport to the significant routeing point.

6. In column 4, you find the routeing(s) required from the significant routeing point to the destination area/airport.

7. Always read the notes where indicated at the foot of each table.

POINT : HODUN (boundary Hungary/Yugoslavia)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
UK, Belgium, EHBK	NTM-TGO-KPT-RTT-UT19-GRZ-GOTAR-UT22 -> (w.e: DIK-KRH-KPT-RTT-UT19-GRZ-GOTAR-UT22)	H	-> UR26-SMI-UR49-TPL-UB5-RUGAS	Greece East, Nicosia FIR (dest/overfly)
France, Switzerland	KPT-RTT-UT19-GRZ-GOTAR-UT22 ->	O	-> UR26-SMI-UR49-TPL-UA4-KAL-WAK-RODOP (In Bulgarian airspace FL270 or below only available)	
EDDM	B/UB103-KFT-GRZ-UT19-GOTAR UT22 ->			
EDDN	LNZ-UT16-HOLIN ->	D	-> UR26-VAL-UG18-BUI-UB1-TALAS -> UR26-SMI-UR49-TPL-UA4-KAL-WAK-CCO (In Bulgarian airspace FL270 or below only available)	Greece West, LGAT, Cairo FIR (dest/overfly)
Netherlands, Luxembourg, FRG (except EDDM, EDDN, Berlin FIR)	B/UB103-OBETA-GRZ-UT19-GOTAR-UT22 ->	U	-> UR26-SMI-UR49-TPL-UA4-KAL-RAD (In Bulgarian airspace FL330 or above only available)	Turkey (dest/overfly)
Berlin FIR, Denmark, Norway, Sweden, Finland, Prague and Bratislava FIRs	See Notes	N	-> KAL	Bulgaria
			Free	Yugoslavia

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.

2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINTS : KELEB/PALIK (boundary Hungary/Yugoslavia)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
UK, Belgium, EHBK, Netherlands, FRG (except Berlin FIR) Luxembourg, France, Switzerland, Poland	See Notes	K E L E B // P A L I K	->BEO-UA4-TPL-UB5-RUGAS ->BEO-UA4-TPL-UA4-KAL-WAK-RODOP (In Bulgarian airspace FL270 or below only available)	Greece East, Nicosia FIR (dest/ overfly)
ague and Bratislava FIRs, Berlin FIR, Denmark, Sweden, Norway, Finland	a) HDO/BNO-NIT-OKI-TPS-BUG ->* b) BALAP-UB45-TPS-UA4-BUG ->* Note : In Hungarian airspace FL270 or below only available		->SMI-UR26-VAL-UG18-BUI-UB1-TALAS ->BEO-UA4-TPL-UA4-KAL-WAK-CCO (In Bulgarian airspace FL270 or below only available)	Greece West LGAT, Cairo FIR (dest/overfly)
Additional Prague FIR	OKF/WALTI-STO-SNU-ABETI-PTB-BUG ->*		->BEO-TPL-UA4-KAL-RAD (In Bulgarian airspace FL330 or above only available)	Turkey (dest/overfly)
			->KAL	Bulgaria
			Free	Yugoslavia

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.

2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINT : ARD (boundary Hungary/Romania)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
UK via KOK, Belgium, EHBK	NTM-TGO-KPT-SBG-ARASA-UT51 -> (w.e: DIK-KRH-UB6-LNZ-UT51)	A	->UT51-PELES-UV71-LOMOS-UB7-RODOP (In Bulgarian airspace FL290 or below only available)	Greece East Nicosia FIR (dest/overfly) HECA
		R	->MAVIT-RUGAS	
Netherlands, Luxembourg, FRG (except FRG North and Berlin FIR), UK North, France, Switzerland	a) LNZ-UT51 -> b) SBG-ARASA-UT51 ->	D	Free	Romania
			->UT51-BULEN	Varna FIR
			->UT51-PELES-UV71-LOMOS ->UT51-TGJ-MOVIL-SOMOV (week-end and PPR: TGJ-SOMOV)	Sofia FIR
Prague FIR	OKF/WALTI- STO-SNU-ABETI-PTB-BUG>		->UT51-PELES-UV71-LOMOS-UB7-WAK-UR35-CCO (In Bulgarian airspace FL290 or below only available) -- ->MAVIT-TALAS	Greece West, LGAT, Cairo FIR, (dest/overfly)
Austria	Free ->			
Denmark, Sweden, Norway, Finland, FRG North, Berlin FIR, Poland, Bratislava FIR	See Notes		->UT51-TGJ-MOVIL-SOMOV-RAD (week-end and PPR : TGJ-SOMOV) (FL270 and 290 only available between SOMOV and RAD) ->UT51-BULEN	Turkey (dest/overfly)

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.
2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINT : ORA (boundary Hungary/Romania)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
UK South, Belgium, EHBK, Netherlands, FRG (except FRG North, Berlin FIR, EDDF, EDDN, Düsseldorf FIR), Luxembourg, France, Switzerland	See Notes	O	->UV71-LOMOS-UB7-RODOP (in Bulgarian airspace FL290 or below only available)	Greece East Nicosia FIR (dest/overfly) HECA
		R	Free	Romania
		A	->UV71-LOMOS	Sofia FIR
			->UV71-LOMOS-UB7-WAK-UR35-CCO (in Bulgarian airspace FL290 or below only available)	Greece West, LGAT Cairo FIR (dest/overfly)
Denmark, Sweden, Norway, Finland, Poland, UK North, FRG North Berlin FIR, EDDF, EDDN, Düsseldorf FIR, Prague and Bratislava FIRs	KSC-UB7-NARKA -> weekend addition of SLC-UT41 -> (for UK North not via OKG)		See Notes ->G46-CLJ-R43/UL52-CND-G1-DINRO-MATEL-RIXEN	Turkey (dest/overfly)

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.

2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINT : TGM (North Romania)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
UK South Belgium EHBK Luxembourg Netherlands FRG (except FRG North, Berlin FIR) France, Switzerland,	See Notes	T G M	See Notes	Greece East, Nicosia FIR (dest/overfly)
				Greece West, LGAT, Cairo FIR (dest/overfly)
Denmark, Sweden, Norway, Finland, Poland, UK North, FRG North, Berlin FIR, Prague and Bratislava FIRs	a) KSC-KARIL-CLJ> b) LD-B77-BMR -> (not via OKG for UK North)		->R43/UL52-CND-G1-DINRO-MATEL-RIXEN	Turkey (dest/overfly)
			Free	Romania
			->R43/UL52-CND-G1-DINRO	Bulgaria

Remark :

An alternative routeing avoiding TGM can be used subject to prior publication by the States concerned :

LD-IVF-BUKOV-SCV-BC-GLT-DINRO-RIXEN

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.

2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINT : HODUN (boundary Yugoslavia/Hungary)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
Greece East, Nicosia FIR (origin/ overfly)	RUGAS ->	H	->UT22-GOTAR-UT19-GRZ-RTT	UK, Belgium, France, Switzerland
Greece West, LGAT, Cairo FIR (origin/ overfly)	TALAS ->	O	->UT16-HOLIN-LNZ	Netherlands, Luxembourg, EHBK, FRG (except EDDM, EDDS, Berlin FIR)
		D	->UT21-SASAL-UT18-SBG	EDDM, EDDS
Turkey (origin/ overfly)	RAD-UA4-GOTEN-KAL -> (in Bulgarian airspace FL310 or above only available except for departures LTBA)	U N	See Notes	Berlin FIR, Prague and Bratislava FIRs, Denmark, Sweden, Norway, Finland, Poland,
Bulgaria Yugoslavia	Free			

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.

2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINT : KELEB/PALIK (boundary Yugoslavia/Hungary)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
Greece East, Nicosia FIR (origin/ overfly)	RUGAS ->	K E L E B //	See Notes	UK, Belgium, France, Switzerland, Netherlands, Luxembourg, EHBK, FRG(except Berlin FIR), Poland
Greece West LGAT, Cairo FIR (origin/ overfly)	TALAS ->	P A L I K	->BUG-TPS-OKI-NIT-BNO/HDO ->BUG-TPS- UB45-BALAP (Note : In Hungarian airspace FL260 or below only available)	Prague and Bratislava FIRs, Denmark, Sweden, Norway, Finland Berlin FIR
Turkey (origin/ overfly)	RAD-UA4-GOTEN-KAL ->(in Bulgarian airspace FL310 and above only available except for departures LTBA)		Additional ->BUG-TPS-GYR-KELAN-FMD-STO-OKF/WALTI	Prague FIR
Bulgaria Yugoslavia	Free			

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.

2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINT : BKS (boundary Romania/Hungary)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
Greece East Nicosia FIR (origin/ overfly)	RODOP-UB7 WAK-LOMOS-TGJ-DVA ->	B	->UT50-FRE-UG1-RDG-UW904-ALB-FFM	UK South, Belgium
			->UW55-BUG-UW55-SVR-UT19-GOTAR-GRZ-RTT	France, Switzerland
Greece West, LGAT, Cairo FIR (origin/ overfly)	CCO-R35-WAK-UB7-LOMOS-TGJ-DVA ->	K	->UG1-GYR-UG104-LNZ	Luxembourg, EHBK, FRG (except Düsseldorf FIR, EDDM, EDDS, FRG North, Berlin FIR)
Varna FIR, Turkey (origin/ overfly)	KOMAN-UT50-DVA ->	S	->UG1-TPS-OKI-NIT-BNO/HDO ->UT50-FRE-UG1-RDG-UB5-ERL-FUL (not for FRG North, Berlin FIR)	Netherlands, Düsseldorf FIR,FRG North, Berlin FIR, UK North
Romania	Free		->UW55-BUG-SVR-UT18-SASAL-SBG	EDDM, EDDS
			->TPS-OKI-NIT-BNO-HDO ->TPS-BALAP	Denmark, Sweden, Norway (For origin or overfly Turkey see Notes)
Sofia FIR	LOMOS-TGJ-DVA ->		->TPS-OKI-NIT-BNO-HDO ->TPS-BALAP	Prague and Bratislava FIRs, (exc. LKKZ, LKTT)
			Additional ->TPS-GYR-KELAN-FMD-STO-OKF/WALTI	Prague FIR
			See Notes	LKKZ, LKTT, Poland, Finland

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.

2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINTS : TGM/CLJ (North Romania)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
Greece East Nicosia FIR (origin/ overfly)	See Notes	T G M // C L J	See Notes	UK South, Belgium, France, Switzerland, Netherlands, Luxembourg, EHBK, FRG (except FRG North and Berlin FIR)
Greece West, LGAT, Cairo FIR (origin/ overfly)	See Notes			
Turkey (origin/ overfly)	a) RIXEN-G1-MATEL-DINRO-CND-UL52/R43-> b) KOMAN-FLR-CAG-SIB -> Remark : For Denmark, Sweden, Norway, Finland, Poland not via KOMAN		->KARIL-KSC ->R433-BMR-RUMUK	Denmark, Norway, Sweden, Finland UK North, FRG North Berlin FIR, Poland, Prague and Bratislava FIRs Remark : For Denmark, Sweden, Norway, Finland, Poland not via KOMAN
Romania	Free			
Bulgaria	DINRO-CND-UL52/R43			

Remark:

An alternative routeing avoiding TGM can be used subject to prior publication by the States concerned :

RIXEN-DINRO-GLT-BC-SCV-BUKOV-IVF-LD

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.
2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINT : ORA (boundary Romania/Hungary)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
Greece East, Nicosia FIR, (origin/ overfly)	RODOP-UB7-WAK-LOMOS-TGJ-DVA ->	O	See Notes	UK South, Belgium, EHBK, France, Switzerland, FRG (except FRG North, Berlin FIR) Netherlands Luxembourg
Greece West, LGAT, Cairo FIR (origin/ verfly)	CCO-R35-WAK-UB7-LOMOS-TGJ-DVA	R	->UB7-NARKA-KSC ->SAG-JEL-JAB/SLC	UK North, Berlin FIR, FRG North, Norway, Sweden, Denmark, Finland, Poland, Prague and Bratislava FIRs
Varna FIR, Turkey (origin/ overfly)	See Notes			
Sofia FIR	LOMOS-TGJ-DVA	A		
Romania	Free			

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.

2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

POINT : NEDEL, MACEL (boundary Slovenia/Croatia)

ORIGIN (1)	ROUTEING (2)	POINT (3)	ROUTEING (4)	DESTINATION (5)
UK via KOK, Belgium, EHBK	NTM-TGO-KPT-RTT-UT19-GRZ -> (weekend : DIK-KRH-RTT-UT19-GRZ)	M A C	Remark	Greece East, Nicosia FIR (dest/overfly)
France, Switzerland,	KPT-RTT-UT19-GRZ->	E L	Remark	Greece West, LGAT, Cairo FIR, (dest/overfly)
EDDM	B/UB103-KFT-GRZ ->	//	Remark	Turkey (dest/overfly)
Netherlands, Luxembourg, FRG (except EDDM, EDDN, Berlin FIR)	B/UB103-OBETA-GRZ>	N E	Remark	Bulgaria, Yugoslavia
EDDN, UK North, Denmark, Norway, Sweden, Finland, Prague and Bratislava FIRs, Berlin FIR	See notes	D E L		

Remark : No routeing is available at the present time for the destinations mentioned via these points due to the closure of the corresponding airspace.

NOTES : 1. The corresponding option is not available for initial flight planning.

2. The availability will be coordinated in the course of the pretactical or tactical phases (refer to paragraphs 4 and 5 of the cover sheet).

ANNEX 3.

ATS ROUTES FOR NON RNAV EQUIPPED AIRCRAFT

RNAV ROUTE	CONVENTIONAL CORRESPONDING ROUTE	DIRECTION
UT16	LNZ-SNU-ABETI-KOXAR-PTB-BUG-KELEB/ PALIK KELEB/PALIK-BUG-TPS-GYR-FMD-LNZ	Eastbound Westbound
UT18	JULIA/KOTEG-BKS-TPS-GYR-SNU-LIMRA-SBG	Westbound
UT19	RTT-VIW-GRZ-GOTAR-SVR-HODUN	East/Westbound
UT21	KELEB/PALIK-BUG-TPS-GYR-SNU-LIMRA-SBG	Westbound
UT22	HODUN-SVR-GOTAR	East/Westbound
UT51	LNZ-SNU-ABETI-KOXAR-PTB-BUG-ARD	Eastbound
UT50	BKS-TPS-GYR-FMD-FRE	Westbound

NfL I 87 – 94/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 1. April 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 87/93	Bekanntmachung über die Voraussetzungen für Ausnahmen von der festgelegten Höchstgeschwindigkeit für Flüge unterhalb Flugfläche 100	162
I - 88/93	Aufhebung der Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200	162
I - 89/93	Bekanntmachung über die Benutzergebühren gemäß Artikel XIV der Abkommen über die gemeinsame Finanzierung von Luftfahrt-Bodendiensten in Island und Grönland für das Kalenderjahr 1993	162
I - 90/93	Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf	162
I - 91/93	Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück	164
I - 92/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Hamburg	165
I - 93/93	Gebührenordnung für den Flughafen Saarbrücken	166
I - 94/93	Sonderregelung für den Luftverkehr am Flughafen Hannover und in Bremen FIR anläßlich der Hannover-Messe Industrie 1993	168

Inhaltsangabe der NfL II 33/93 vom 1. April 1993

II - 33/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 34/93 vom 1. April 1993

II - 34/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-28. Februar 1993)

Inhaltsangabe der NfL II 35 - 37/93 vom 1. April 1993

II - 35/93	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät
II - 36/93	Ergänzung zur Bekanntmachung über die Nachprüfung des Aus- und Einbaus von Triebwerken in Motorseglern
II - 37/93	Ungültigkeitserklärungen von Flugzeugdokumenten

I - 87/93

Bekanntmachung über die Voraussetzungen für Ausnahmen von der festgelegten Höchstgeschwindigkeit für Flüge unterhalb Flugfläche 100

Vom 15. März 1993

Auf Grund des § 4 Abs. 4 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe b der Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), werden die Voraussetzungen für Ausnahmen von der Einhaltung der in Anlage 5 der Luftverkehrs-Ordnung festgelegten Höchstgeschwindigkeit (250 Knoten IAS) in den Lufträumen der Klassen C und E unterhalb der Flugfläche 100 bekanntgemacht.

1. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen für Flüge

- nach Sichtflugregeln in den Lufträumen der Klasse C sowie bei Nacht im Luftraum der Klasse E,
- nach Instrumentenflugregeln.

2. Die Flugverkehrskontrollfreigabe dafür kann unter den Voraussetzungen erteilt werden, daß

a) die Verkehrslage es zuläßt und

b) die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch nicht beeinträchtigt wird.

3. Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft. Gleichzeitig wird die Bekanntmachung über die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit unterhalb der Flugfläche 100 vom 13.12.1978 (NfL I - 1/79) aufgehoben.

Bonn, den 15.03.93
LR 17/60.01.31/6 D 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

L o s a n s k y

I - 88/93

Aufhebung der Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200

Vom 8. März 1993

Die Bekanntmachung über eine Ausnahmeregelung für unkontrollierte militärische Sichtflüge innerhalb des Gebietes mit Flugbeschränkung ED-R 9 und im Luftraum oberhalb Flugfläche 200 vom 13. April 1988 (BAnz. S. 1969; NfL I - 94/88), zuletzt geändert durch die Dreizehnte Änderungsbekanntmachung vom 13. Januar 1993 (BAnz. S. 514; NfL I - 35/93) wird mit Wirkung vom 29. April 1993 aufgehoben.

Bonn, den 08.03.93
LR 16/60.05.04/25 Va/93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

E c k h a r d t

I - 89/93

Bekanntmachung über die Benutzergebühren gemäß Artikel XIV der Abkommen über die gemeinsame Finanzierung von Luftfahrt-Bodendiensten in Island und Grönland für das Kalenderjahr 1993

Der ICAO-Rat hat der Neufestsetzung der Benutzergebühren für einen Überflug über den Nordatlantik in eine Richtung, gültig für das Kalenderjahr 1993, zugestimmt. Es werden folgende Gebühren erhoben:

1. Die Überfluggebühr für die Benutzung von Luftfahrt-Bodendiensten, die nach dem **Dänemark-Abkommen** vorgehalten werden, beträgt **103 DKr** für das Kalenderjahr 1993 pro Überflug und Zivilflugzeug.

2. Die Überfluggebühr für die Benutzung von Luftfahrt-Bodendiensten, die nach dem **Island-Abkommen** vorgehalten werden, beträgt **57 US $** für das Kalenderjahr 1993 pro Überflug und Zivilflugzeug.

Grundlage dieser Gebühren sind die Aufwendungen, die für die Bereitstellung, Unterhaltung und den Betrieb der Luftfahrt-Bodendienste erforderlich sind.

Bonn, den 26.02.93
LR 18/23.31.15-04/24 I 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

S c h m i d t

I - 90/93

Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf

Zur Verminderung der Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Verkehrsflughafens Düsseldorf wird die vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 16. Dezember 1958 - Az.: IV/D-31-22 - erteilte Genehmigung für den Betrieb des Verkehrsflughafens Düsseldorf gemäß § 6 des Luftverkehrsgeset-

zes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr wie folgt geändert:

1. Strahlflugzeuge **ohne** Lärmzulassung nach ICAO Annex 16

Starts und Landungen sind in der Zeit von 20.00 Uhr (19.50 Uhr off blocks) bis 08.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

2. Strahlflugzeuge **mit** Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, **Kapitel 2**

2.1 Starts sind in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 07.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

2.2 Landungen sind in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

3. Strahlflugzeuge **mit** Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, **Kapitel 3**

3.1 Planmäßige Starts sind in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

3.2 Für verspätete Starts im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr kann die Luftaufsicht im Einzelfall bis 23.00 Uhr (22.50 Uhr off blocks) Ortszeit eine Ausnahmegenehmigung erteilen, wenn diese zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebes oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens erforderlich ist.

3.3 Planmäßige Landungen sind in der Zeit von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

3.4 Verspätete Landungen im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr sind in der Zeit von 23.30 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

3.5 Verspätete Landungen von Flugzeugen, die

- im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr eingesetzt werden

und

- Luftfahrtunternehmen gehören, die auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde (Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie NRW bzw. Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr NRW) anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt unterhalten,

sind in der Zeit von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr Ortszeit unzulässig; bei Wegfall eines anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunktes kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag eines anderen Luftfahrtunternehmens den Flughafen Düsseldorf als örtlichen Wartungsschwerpunkt anerkennen.

4. **Propellerflugzeuge**

4.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

4.2 Hiervon sind ausgenommen Starts und Landungen mit Propellerflugzeugen, die über eine der folgenden Lärmzulassungen verfügen:

ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, Kapitel 5, Kapitel 6 oder Kapitel 10 bzw. LSL Kapitel III, Kapitel V, Kapitel VI oder Kapitel X.

LSL = Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge, Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes vom 01.01.1991 (Bundesanzeiger Nr. 54 a vom 19.03.1991).

5. Von den Beschränkungen sind ausgenommen:

5.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die den Flughafen Düsseldorf nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen.

5.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen; Starts jedoch nur vorbehaltlich der Einzelgenehmigung durch die Luftaufsicht.

5.3 Vermessungsflüge der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

5.4 Für eine Übergangszeit bis zum 31. Oktober 1993 planmäßige Starts zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr Ortszeit sowie planmäßige Landungen zwischen 22.00 Uhr und 22.30 Uhr von Strahlflugzeugen mit Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 2.

6. Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann der Regierungspräsident Düsseldorf (Luftaufsichtsstelle am Flughafen Düsseldorf) 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:

Luftaufsichtsstelle
Flughafen Düsseldorf
General Aviation Terminal

4000 Düsseldorf 30

Tel. 0211/421 6364
Telex: 858 4008
Telefax: 0211/421 6493

7. Die zuvor genannten Beschränkungen treten mit Wirkung vom

1. April 1993

in Kraft und sind bis zum 31. Oktober 2002 befristet.

Eine vorzeitige Änderung dieser Beschränkungen bleibt vorbehalten, wenn insbesondere neue umwelttechnische oder -rechtliche Rahmenbedingungen, wie z.B. veränderte gesetzliche Vorschriften oder Änderungen der Vorschriften für die Lärmzulassung für Luftfahrzeuge nach ICAO Annex 16, diese geboten erscheinen lassen oder aber Entwicklungen in der Regionalpolitik oder im internationalen Luftverkehrsmarkt diese erfordern.

NfL I - 1/88 und NfL I - 104/90 werden zum 01. April 1993 aufgehoben.

Düsseldorf, den 08.03.93
II A 5 - 31-21/12 (4)

Ministerium für
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

H ü n e r m a n n

I - 91/93

Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück

Zur Verminderung der Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Verkehrsflughafens Münster/Osnabrück wird die am 24.09.1968 erstmalig erteilte, am 22.10.1976 neu gefaßte und am 13.10.1988 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens Münster/Osnabrück (NfL I - 95/77 und I - 192/88) gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr wie folgt geändert:

I. Einschränkung des Nachtflugbetriebes

1. Strahlflugzeuge **ohne** Lärmzulassung nach ICAO Annex 16

Starts und Landungen sind zwischen 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) und 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

2. Strahlflugzeuge **mit** einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, **Kapitel 2**

2.1 Planmäßige und verspätete Starts sowie planmäßige Landungen sind zwischen 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) und 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

2.2 Verspätete Landungen sind zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

3. **Propellerflugzeuge**

3.1 Planmäßige und verspätete Starts sowie planmäßige Landungen sind zwischen 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) und 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

3.2 Verspätete Landungen sind zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

3.3 Von diesen Beschränkungen ausgenommen sind Starts und Landungen von Propellerflugzeugen, die über eine der folgenden Lärmzulassungen verfügen:

ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, Kapitel 5, Kapitel 6 oder Kapitel 10 bzw. LSL Kapitel III, Kapitel V, Kapitel VI oder Kapitel X.

LSL = Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge,
Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes
vom 01.01.1991
(Bundesanzeiger Nr. 54 a vom 19.03.1991).

4. Von den Beschränkungen gemäß Nr. 1 bis Nr. 3 sind ausgenommen:

4.1 Landungen von Luftfahrzeugen aller Art, die den Flughafen Münster/Osnabrück nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen,

4.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen; Starts jedoch nur vorbehaltlich der Einzelgenehmigung durch die Luftaufsicht,

4.3 Vermessungsflüge der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH),

4.4 Flüge im Nachtluftpostnetz der Deutschen Bundespost.

5. Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann der Regierungspräsident Münster (Luftaufsichtsstelle am Flughafen Münster/Osnabrück) in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind gegebenenfalls zu richten an:

Luftaufsichtsstelle
Flughafen Münster/Osnabrück

4402 Greven 1

Tel. 0 25 71 / 30 65
Telex: 89 22 84 EDLG d
Telefax: 0 25 71 / 503-193

II. Einschränkung der Platzrunden-, Ausbildungs-, Übungs- und Überprüfungsflüge

1. Platzrundenflüge sowie zu Ausbildungs-, Übungs- oder Überprüfungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende, wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs sind zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

2. Ausnahmen

2.1 Für Ausbildungs-, Übungs- oder Überprüfungsflüge, die nach luftrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind, kann die Luftaufsicht im Einzelfall bis 23.00 Uhr eine Ausnahmegenehmigung erteilen.

2.2 Vermessungs- und Kontrollflüge, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit erforderlich sind.

III. Inkrafttreten

Die zuvor genannten Beschränkungen treten mit Wirkung vom 01. April 1993 in Kraft und sind befristet bis zum **31. Oktober 2002.** Eine vorherige Änderung dieser Beschränkungen bleibt vorbehalten, wenn insbesondere neue umwelttechnische oder -rechtliche Rahmenbedingungen, wie z.B. veränderte gesetzliche Vorschriften oder Änderungen der Vorschriften für die Lärmzulassung für Luftfahrzeuge nach ICAO Annex 16, diese geboten erscheinen lassen oder aber Entwicklungen in der Regionalpolitik oder im internationalen Luftverkehrsmarkt diese erfordern.

NfL I - 70/89 und I - 107/92 werden zum 01.04.1993 aufgehoben.

Düsseldorf, den 11.03.93
II A 5 - 31-21/12 MO

Ministerium für
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

H ü n e r m a n n

I - 92/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Hamburg (in der ab 1. April 1993 gültigen Fassung)

Teil I – Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung bzw. alternativ für jeden Start innerhalb definierter Zeiten auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht für:

Strahlturbinen-Luftfahrzeuge	**22-6 Uhr** innerdeutsch	**22-6 Uhr** grenzüberschreitend
	DM	DM
- je angefangene 1.000 kg		
Annex 16 Chapter 3	15,45 15,45	19,60 19,60
Annex 16 Chapter 2	38,65 46,35	49,– 58,80
Non Annex 16	61,80 69,55	78,40 88,20
Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart		
- bis 1.200 kg MTOW		
Annex 16 Chapter 6, 8, 10 oder LSL	18,20	
Non Annex 16	27,30	wie innerdeutsch
- über 1.200 kg bis 2.000 kg MTOW		
Annex 16 Chapter 6, 8, 10 oder LSL	36,40	
Non Annex 16	54,60	
- über 2.000 kg MTOW (je angefangene 1.000 kg)		
Annex 16 Chapter 6, 8, 10 oder LSL	15,45	19,60
Non Annex 16	30,90	39,20

Strahlturbinen-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 und 3 bzw. Chapter 6, 8, 10 oder den LSL, 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 6, 8, 10 oder den LSL 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. Bei Strahlturbinen-Luftfahrzeugen nach ICAO Annex 16, Chapter 2 oder ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 wird die höhere Gebühr erhoben, wenn Start oder Landung bzw. beides in die Zeit von 22-6 Uhr fällt.

b) Die in Abs. a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen um 50 %.

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens
mit Lärmzeugnis DM 14,75
ohne Lärmzeugnis DM 22,15

c) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

d) 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 über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

e) Einweisungsflüge im Sinne von Abs. b) sind Flüge, die der 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 Luftfahrzeuges befinden.

4. Der Teil der Landegebühr, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

– sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 6,95

– sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz erfolgt ist DM 9,20

je Fluggast.

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

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrage 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, keine Landegebühr 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.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten, in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil II – Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht

	bis 2000 kg	DM 12,80
über 2000 kg	bis 3000 kg	DM 19,25
über 3000 kg	bis 5000 kg	DM 25,70
über 5000 kg	bis 7000 kg	DM 28,20

über 7000 kg für jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichtes DM 3,60

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens **4 Stunden** zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten, in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6. Die Abstellgebühr ist ein Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Genehmigt gemäß § 43 Abs. 1 Luftverkehrszulassungsordnung.

NfL I - 110/92 wird hiermit aufgehoben.

Hamburg, den 16.03.93

Freie und Hansestadt Hamburg
Wirtschaftsbehörde
Amt für Hafen, Technologie, Luft- und Schiffahrt
Abt. Verkehrswirtschaft und Beteiligungsverwaltung

H a r t m a n n - H e u e r

I - 93/93

Gebührenordnung für den Flughafen Saarbrücken – gültig ab 1. April 1993 –

Teil I – Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

3 a. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

– 1.200 kg im innerdeutschen Verkehr	mit Lärmzeugnis und Nachweis erhöhter Schallschutzmaßnahmen	DM 15,00
und im grenzüberschreitenden Verkehr	ohne Lärmzeugnis	DM 22,50
– über 1.200-2.000 kg im innerdeutschen Verkehr	mit Lärmzeugnis und Nachweis erhöhter Schallschutzmaßnahmen	DM 30,00
und im grenzüberschreitenden Verkehr	ohne Lärmzeugnis	DM 45,00

– über 2.000 kg

bei Flügen	für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge			für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart	
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	mit **) Lärmz.	ohne Lärmz.
	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen *)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2) entsprechen *)			
	DM je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts				
im innerdeutschen Verkehr	15,50	23,25	31,00	15,00	22,50
im grenzüberschreitenden Verkehr	20,50	30,75	41,00	19,80	29,70

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 und 3, sofern für sie 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 Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

**) 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, 10)

b) Die in Abs. a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen um 50 %.

bb) Des weiteren werden die Gebührensätze für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge, die nicht Annex 16 Chapter 3 entsprechen, und für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart, deren Zulassung nicht den Bedingungen ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 entsprechen, bei Starts und Landungen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit zusätzlich um 50 % beaufschlagt.

c) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

d) 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 Prüfordnung für 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 Luftfahrzeuges befinden.

4. Der Teil der Landegebühr, 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 Flughafen in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 6,00
- und sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flughafen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 9,00

je Fluggast.

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen

- im grenzüberschreitenden Luftverkehr Personal des Luftfahrzeughalters mit Flugschein, für den nicht mehr als 10 v.H. des Tarifflugpreises entrichtet wurde.
- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischen Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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 Flugzeugführer geführt werden, keine Landegebühr zu entrichten.

Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Flugzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten. In besonderen Fällen kann sie nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmen nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 2 des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil II – Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden (von 0.00 Uhr-24.00 Uhr) und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes DM 3,30

Sie beträgt mindestens DM 6,60 je angefangene 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten. In besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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 abgeschlossen werden.

7. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

NfL I - 113/92 wird hiermit aufgehoben.

Genehmigt,
Saarbrücken, den 15.03.93

Das Saarland
Ministerium für Wirtschaft
Im Auftrag

S c h m i t t

Ensheim, den 15.03.93

Flughafen Saarbrücken GmbH

R ö l l - F r a n k e

I - 94/93

Sonderregelung für den Luftverkehr am Flughafen Hannover und in Bremen FIR anläßlich der Hannover-Messe Industrie 1993

Aufgrund des § 21a Abs. 1 und des § 10 Abs. 3 und 4 der Luftverkehrs-Ordnung wird für die Zeit vom 21. bis 28. April 1993 täglich von 04.00 bis 19.00 Uhr UTC folgendes verfügt:

1. Allgemeines

1.1 Vorhaben zur besonderen Benutzung des kontrollierten Luftraumes (§ 16 a LuftVO) im Luftraum Bremen FIR südlich 53 00 N sind, ungeachtet bereits erteilter langfristiger Flugverkehrskontrollfreigaben, nur nach telefonischer Genehmigung durch Bremen ACC (Tel. 0421 / 5372-120) zulässig.

1.2 Arbeitsflüge, für die eine Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (z.B. Vermessungs- und sonstige Sonderflüge) erforderlich ist, sind im Luftraum Bremen FIR südlich 53 00 N, ausgenommen der Luftraum innerhalb der lateralen Grenzen der TRA 202, grundsätzlich nicht gestattet. Fernmündliche Anträge für Ausnahmegenehmigungen sind an Bremen ACC (Tel. 0421 / 5372-120) zu richten.

Anmerkung zu 1.1 und 1.2:

Bei Vorhaben in FL 100 oder darunter, die sich auf den Bereich des FIS-Sektors Hannover beschränken (s. AIP VFR RAC-1-29), sind Anträge auf Ausnahmegenehmigungen direkt an Hannover APP (Tel. 0511 / 7797-140) zu richten.

1.3 OAT-Flügen, die ganz oder teilweise nach IFR durchgeführt werden, wird zur Vermeidung von Verzögerungen und/oder Umleitungen dringend empfohlen, den Luftraum der Bremen FIR südlich 53 00 N zu meiden.

1.4 Bei Flügen mit Wechsel der Flugregeln (Y-Flüge) zu Landeplätzen in der Bremen FIR ist die Angabe des Flughafens Hannover im Fluplan als Ausweichflugplatz nicht zulässig.

2. Flüge nach Sichtflugregeln

2.1 Zu Zeiten hohen Verkehrsaufkommens und bei Vorherrschen von Instrumentenwetterbedingungen (IMC) in der Kontrollzone Hannover muß mit der Ablehnung von Freigaben nach Sonder-VFR gerechnet werden.

2.2 Bannerschlepp- und sonstige Flüge zu Reklamezwecken werden innerhalb Hannover CTR und im CVFR-Gebiet Hannover nicht gestattet.

3. Flüge nach Instrumentenflugregeln

3.1 Allgemeines

3.1.1 Übungs- und Überprüfungsflüge sind in Hannover TMA und CTR nicht gestattet; Hannover ATC kann im Einzelfall Ausnahmen genehmigen, sofern die Verkehrslage dies zuläßt. Für den Flugbetrieb an den Flugplätzen Wunstorf, Bückeburg und Faßberg gelten die mit den zuständigen Stellen vereinbarten Sonderregelungen.

3.1.2 Als niedrigste Reiseflughöhe für Überflüge auf den ATS-Streckenführungen A9 zwischen Elbe VORTAC und Warburg

VORTAC, G5 zwischen Kurskreuzung WERRA und Hamburg DVORTAC und G9/B29 zwischen Osnabrück DVOR und Hehlingen VORTAC wird FL150 zu den folgenden Zeiten zugewiesen:

21.04.-23.04. tägl. 0500-0900 und 1400-1900
26.04.-28.04. tägl. 0500-0900 und 1400-1900

3.2. Anflüge zum Flughafen Hannover

3.2.1 Anflüge aus der Düsseldorfer FIR und dem darüberliegenden Teil der Hannover UIR haben über Osnabrück DVOR und die Einflugstrecken OSN 4P/OSN 3R zu erfolgen. Die ATS-Strecke B293 steht für diese Flüge nicht zur Verfügung.

3.2.2 Anflüge aus der Kopenhagen FIR über Michaelsdorf DVOR haben über die ATS-Strecken W99/UW99 und die Einflugstrecken DIRBO 1R zu erfolgen.

3.3 Abflüge vom Flughafen Hannover

3.3.1 Flugpläne sollten nicht später als eine Stunde vor der voraussichtlichen Abblockzeit aufgegeben werden, um Startverzögerungen zu vermeiden.

3.3.2 Für alle Flüge ist eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke einzuholen.

3.3.3 Abflüge in die Kopenhagen FIR über die Kurskreuzung AMICH haben über die Abflugstrecken DIRBO 1C/DIRBO 1Y und die ATS-Strecke W99/UW99 zu erfolgen.

3.4 Verkehrsflußsteuerung

3.4.1 Zur Regelung der Verkehrsströme in der Bremen FIR werden täglich Maßnahmen zur Verkehrsflußsteuerung veröffentlicht (Zeitraster-Zuweisungsverfahren), die strikt zu beachten sind.

Offenbach, den 17.03.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

D i t z

NfL I 95 – 111/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 15. April 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 95/93	Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen	172
I - 96/93	Berichtigung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	172
I - 97/93	1. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	173
I - 98/93	2. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	173
I - 99/93	Bekanntmachung über die Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg	173
I - 100/93	Bekanntmachung der Änderung der Haftungshöchstbeträge	180
I - 101/93	Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflüge im nördlichen Teil des Luftraums C Zürich	181
I - 102/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn	182
I - 103/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück	185
I - 104/93	Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Kassel	187
I - 105/93	Änderung der Bekanntmachung über die örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg	191
I - 106/93	Neufassung der Bekanntmachung über die Einschränkung des Nachtluftverkehrs für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main	191
I - 107/93	Bekanntmachung der Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen	193
I - 108/93	Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Lüchow-Rehbeck	193
I - 109/93	Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Wolfhagen "Graner Berg"	194
I - 110/93	Frequenzänderung für den Sonderlandeplatz Mosenberg	194
I - 111/93	Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos - Internationale Gebrauchtflugzeug-Messe	194

Inhaltsangabe der NfL II 38/93 vom 15. April 1993
II - 38/93 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 39/93 vom 15. April 1993
II - 39/93 Anerkannte (Flug-) Verfahren-Übungsgeräte

I - 95/93

Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen

Vom 17. März 1993

Auf Grund des § 28 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Artikel 2 Nr. 4 der Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), lege ich für Flüge nach Sichtflugregeln in den nachstehend genannten Kontrollzonen folgende, von § 28 Abs. 1 und 2 der Luftverkehrs-Ordnung abweichende Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze fest:

1. Flugsicht und Bodensicht:	3 km
Hauptwolkenuntergrenze:	300 m (1000 Fuß)
Abstand von Wolken:	Wolken dürfen nicht berührt werden

in der Kontrollzone
Egelsbach

2. Flugsicht und Bodensicht:	3 km
Hauptwolkenuntergrenze:	210 m (700 Fuß)
Abstand von Wolken:	Wolken dürfen nicht berührt werden

in den Kontrollzonen
Bückeburg
Fritzlar
Illesheim
Itzehoe
Laupheim
Mendig
Neuhausen
Niederstetten
Rheine-Bentlage

3. Hauptwolkengrenze:	300 m (1000 Fuß)
Abstand von Wolken:	Wolken dürfen nicht berührt werden

In den Kontrollzonen

Ansbach	Grafenwöhr
Büchel	Hanau
Coleman	Heidelberg
Friedrichshafen	Kitzingen
Faßberg	Schwäbisch Hall
Fulda	Wiesbaden
Giebelstadt	

4. Abstand von Wolken:	Wolken dürfen nicht berührt werden

In den Kontrollzonen:

Ahlhorn	
Augsburg	Düsseldorf
Bayreuth	Eggebek
Berlin	Erfurt
Bitburg	Frankfurt
Braunschweig	Fürstenfeldbruck
Bremen	Geilenkirchen
Brüggen	Gütersloh
Dortmund	Hahn
Dresden	Hamburg
Hannover	Neuburg
Hof	Nordholz
Hohn	Nörvenich
Holzdorf	Nürnberg
Hopsten	Oberpfaffenhofen
Ingolstadt	Oldenburg
Jever	Paderborn
Kassel	Pferdsfeld
Kiel-Holtenau	Ramstein
Köln/Bonn	Saarbrücken
Laarbruch	Schleswig
Lahr	Spangdahlem
Landsberg	Stuttgart
Lechfeld	Westerland
Leck	
Leipheim	
Leipzig	
Lübeck	
Memmingen	
München	
Münster	
Neubrandenburg	

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Gleichzeitig treten die Bekanntmachungen über die Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen vom 29. März 1990 (NfL I - 86/90) und die hierzu ergangenen Änderungsbekanntmachungen vom 20. August 1991 (NfL I - 175/91), vom 30. April 1992 (NfL I - 158/92) und vom 29. Oktober 1992 (NfL I - 345/92) außer Kraft.

Bonn, den 17.03.93
LR 16/60.05.02/63 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 96/93

Berichtigung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 24. März 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I - 66/93) wird wie folgt berichtigt:

1. In Nummer 3.1 Lufträume in der Umgebung von Verkehrsflughäfen wird

a) im Luftraum C Frankfurt unter "Seitliche Begrenzung" die 1. Koordinate "50 10 00 N 07 04 00 O" berichtigt in "50 10 00 N 07 40 00 O".

b) im Luftraum C Zürich die obere Begrenzung berichtigt in "Flugfläche 195" sowie die zeitliche Wirksamkeit berichtigt in "24 Stunden täglich"

2. In Nummer 3.3.1 "Nahverkehrsbereiche", soweit auf deutschem Hoheitsgebiet liegend, wird im Nahverkehrsbereich Zürich die obere Begrenzung berichtigt in "Flugfläche 195".

3. In Nummer 4.1.2 "Lufträume der Klasse D" wird

a) in der Kontrollzone Eggebek der Flugplatzbezugspunkt "34 37 32 N 09 02 50 O" berichtigt in "54 37 32 N 09 20 50 O"

b) in der Kontrollzone Hahn, seitliche Begrenzung, Buchst. c), die 1. Koordinate "45 55 08 N 07 09 00 O" berichtigt in "49 55 08 N 07 09 00 O"

c) in der Kontrollzone Holzdorf der Flugplatzbezugspunkt "51 46 06 N 13 11 24 O" berichtigt in "51 46 06 N 13 10 07 O"

die obere Begrenzung "762 m (2500 Fuß) über NN" berichtigt in "853 m (2800 Fuß) über NN"

d) in der Kontrollzone Illesheim, seitliche Begrenzung, nach der Koordinate "49 30 25 N 10 20 00 O" die Koordinate " – 49 34 04 N 10 25 14 O" angefügt.

e) in der Kontrollzone Templin die zeitliche Wirksamkeit in "24 Stunden täglich" berichtigt.

4. In Nummer 5 "Luftraum der Klasse E, Nahverkehrsbereiche" wird im Nahverkehrsbereich Nürnberg, Sektor A2, die 3. Koordinate "50 24 00 N 12 04 00 O" gestrichen.

Bonn, den 24.03.93
LR16/60.05.02/74 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 97/93

Erste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 17. März 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I - 66/93) wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt II Nummer 4.1.2 werden

a) die Angaben zur zeitlichen Wirksamkeit der Kontrollzone Brüggen durch folgende Fassung ersetzt:

"Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Freitag täglich von 08.00 (07.00) Uhr bis 17.00 (16.00) Uhr UTC."

b) die Angaben zur oberen Begrenzung der Kontrollzone Illesheim durch folgende Fassung ersetzt:

"Obere Begrenzung:
1067 m (3500 Fuß) über NN"

Diese Bekanntmachung tritt am 27. Mai 1993 in Kraft.

Bonn, den 17.03.93
LR 16/60.05.02/67 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 98/93

Zweite Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 1. April 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I - 66/93) wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II Nummer 4.1.2 werden die Angaben zur Kontrollzone Wriezen ersatzlos gestrichen.

Die Bekanntmachung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Bonn, den 01.04.93
LR 16/60.05.02/83 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 99/93

Bekanntmachung über die Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg

Vom 29. März 1993

Nach § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung werden für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg die nachstehenden Flugverfahren festgelegt:

I. Verfahren

1. Allgemeines

1.1 Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg sind die in Nr. 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.

1.2 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.

1.3 Die nachstehend aufgeführten Meldepunkte werden als Schnittpunkte der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen und

soweit zutreffend, durch Angabe der DME-Werte in Seemeilen festgelegt:

Meldepunkt	MOOCE 49 24 40 N 11 57 30 O	R 116 - 35 DME ERL R 315 - 31 DME RDG 099° RTB
Meldepunkt	ROTEN 49 14 42 N 10 03 12 O	R 132 - 74 DME FFM
Meldepunkt	STAUB 48 44 00 N 12 38 15 O	R 166 - 19 DME RDG R 117 - 63 DME ALB R 297 - 65 DME LNZ
Meldepunkt	SAREN 50 24 00 N 11 41 00 O	R 025 - 49 DME ERL
Meldepunkt	RAKIS 50 00 25 N 11 24 36 O	R 025 - 23 DME ERL

2. Anflüge

2.1 Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Nürnberg sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in Nr. 2.2 angeführten Anfangsanflugfixen 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
BAYREUTH ONE PAPA ARRIVAL (BAY1P)				
△ Bayreuth VOR				
△ Erlangen VORTAC	224	27	5000	
STAUB ONE PAPA ARRIVAL (STAUB1P)				
△ STAUB				
△ Allersberg VOR/DME	297	63	5000	
MIKE ONE PAPA ARRIVAL (MIQ1P)				
△ Mike NDB				
△ Allersberg VOR/DME	339	41	5000	
DINKELSBÜHL TWO PAPA ARRIVAL (DKB2P)				
△ Dinkelsbühl DVORTAC				
9 DME DKB DVORTAC 49° 14' 05" N 10° 24' 40" O	052	9	5000	
△ Allersberg VOR/DME	092	32		
ROTEN ONE PAPA ARRIVAL (ROTEN1P)				
△ ROTEN (R 132-74 DME FFM)				
△ Allersberg VOR/DME	092	46	5000	

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
HAMMELBURG ONE PAPA ARRIVAL (HAB1P)				
△ Hammelburg NDB	117	59	5000	
△ Erlangen VORTAC				
FULDA ONE PAPA ARRIVAL (FUL1P)				
△ Fulda DVORTAC	134	26	FL 200	
26 DME FUL (querab HAB)		57	5000	
△ Erlangen VORTAC				
SAREN ONE PAPA ARRIVAL (SAREN1P)				
△ SAREN	205	26	5000	
△ RAKIS		23		
△ Erlangen VORTAC				

2.2 Als Anfangsanflugfixe für den Flughafen Nürnberg werden festgelegt:

Allersberg VOR/DME

Erlangen VORTAC

2.3 Die Warteverfahren über den Anfangsanflugfixen werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
Allersberg VOR/DME	294	5000	rechts	
Erlangen VORTAC	132	5000	rechts	

2.4 Im Umkreis von 25 Seemeilen um Röthenbach NDB werden, durch Anflugkurse zu der Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn: von 150° - 255°:3500
von 255° - 005°:3800
von 005° - 060°:3600
von 060° - 150°:3000

2.5 Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Nr. 2.2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

a) **ILS-Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Allersberg VOR/DME (ALB)**

Abflug von ALB (IAF) auf R 030; ILS-Landekurs (279°) in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9.3 DME NBG (R 015 ALB) beginnen (FAF). RTB NDB (6.5 DME NBG) nicht unter 3070 und OM (4 DME NBG) nicht unter 2300 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 28

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1269 (224)	1279 (234)	1289 (244)	1299 (254)
Betriebsstufe II	1095 (50)	1112 (67)	1125 (80)	1138 (93)
Anflug ohne Gleitwegführung	1480 (440)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug über LO NB (5.3 DME NBG) bis zum Durchfliegen von 4000. Rechtskurve. Flug bis ERL VORTAC und Steigflug auf 5000 fortsetzen.

b) **ILS-Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Erlangen VORTAC (ERL)**

Abflug von ERL (IAF) auf R 132; ILS-Landekurs (279°) in 4000 erfliegen (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9.3 DME NBG (R 149 ERL) beginnen (FAF). RTB NDB (6.5 DME NBG) nicht unter 3070 und OM (4 DME NBG) nicht unter 2300 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 28
Hindernisfreihöhen: wie unter Punkt a)
Fehlanflugverfahren: wie unter Punkt a)

c) **ILS-Anflug zur Landebahn 10, ausgehend von Allersberg VOR/DME (ALB)**

Abflug von ALB (IAF) auf R 311; ILS-Landekurs (099°) in 4200 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 11 DME NBG beginnen (FAF); 7,5 DME NBG (R 326 ALB) nicht unter 3000 und OM (5,3 DME NBG) nicht unter 2370 überfliegen.

Fehlanflugpunkt:MM ILS 10

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1201 (179)	1211 (189)	1221 (199)	1231 (209)
Anflug ohne Gleitwegführung	1410 (390)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis zum Durchfliegen von 4000, Linkskurve. Flug bis ERL VORTAC und Steigflug auf 5000 fortsetzen (Steigflug auf 2400 vor Beschleunigung im Horizontalflug).

d) **ILS-Anflug zur Landebahn 10, ausgehend von Erlangen VORTAC (ERL)**

Abflug von ERL (IAF) auf R 255; ILS-Landekurs (099°) in 4200 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).

Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 11 DME NBG beginnen (FAF); 7,5 DME NBG (R 230 ERL) nicht unter 3000 und OM (5,3 DME NBG) nicht unter 2370 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 10
Hindernisfreihöhen: wie unter Punkt c)
Fehlanflugverfahren: wie unter Punkt c)

e) **NDB-DME-Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Allersberg VOR/DME (ALB)**

Abflug von ALB (IAF) auf R 030; Endanflugkurs 279° in Richtung RTB NDB in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9.3 DME NBG (R 015 ALB) beginnen (FAF). RTB NDB nicht unter 3070 überfliegen. Nach Überfliegen von RTB Endanflug auf Kurs 279° und Sinkflug (5.2 %) fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1670 (630)			

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

Fehlanflugpunkt: 1 DME östlich NBG
Fehlanflugverfahren: wie unter Punkt a)

f) **NDB-DME-Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Erlangen VORTAC (ERL)**

Abflug von ERL (IAF) auf R 132; Endanflugkurs 279° in Richtung RTB NDB in 4000 erfliegen (IF).
Sinkflug (5,2 %) bei 9.3 DME NBG (R 149 ERL) beginnen (FAF). RTB NDB nicht unter 3070 überfliegen. Nach Überfliegen von RTB Endanflug auf Kurs 279° und Sinkflug (5,2 %) fortsetzen.

Hindernisfreihöhen: wie unter Punkt e)
Fehlanflugpunkt: wie unter Punkt e)
Fehlanflugverfahren: wie unter Punkt a)

g) **NDB-DME-Anflug zur Landebahn 10, ausgehend von Allersberg VOR/DME (ALB)**

Abflug von ALB (IAF) auf R 311; bei 26 DME ALB (Durchfliegen der Peillinie 084° zu NB NDB) Rechtskurve und Endanflugkurs 099° in Richtung auf NB in 4200 erfliegen (IF); Sinkflug (5.2 %) bei 11 DME NBG beginnen (FAF): 7,5 DME NBG (R 326 ALB) nicht unter 3000 und NB (5,3 DME NBG) nicht unter 2370 überfliegen. Nach Überfliegen von NB Endanflug auf Kurs 099° fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1520 (490)			

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

Fehlanflugpunkt: 2 DME westlich NBG
Fehlanflugverfahren: wie unter Punkt c)

h) **NDB-DME-Anflug zur Landebahn 10, ausgehend von Erlangen VORTAC (ERL)**

Abflug von ERL (IAF) auf R 255; bei 17 DME ERL (Durchfliegen der Peillinie 114° zu NB NDB) Linkskurve und Endanflugkurs 099° in Richtung auf NB in 4200 erfliegen (IF); Sinkflug (5.2 %) bei 11 DME NBG beginnen (FAF): 7,5 DME NBG (R 230 ERL) nicht unter 3000 und NB (5,3 DME NBG) nicht unter 2370 überfliegen. Nach Überfliegen von NB Endanflug auf Kurs 099° fortsetzen.

Fehlanflugpunkt: 2 DME westlich NBG
Hindernisfreihöhen: wie unter Punkt g)
Fehlanflugverfahren: wie unter Punkt c)

2.6 Für Platzrundenanflüge werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1730		1910	2380

Anmerkung: Platzrundenanflüge sind nur südlich des Flughafens Nürnberg durchzuführen.

2.7 Für folgende radargeführte Anflüge werden die nachstehenden Endanflugkurse, Hindernisfreihöhen, Fehlanflugpunkte und Fehlanflugverfahren festgelegt:

a) **SRE-Anflug zur Landebahn 28**

(Sinkrate 5.0 % = 300 ft/NM) Endanflugkurs: 279° 5 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 2400 überfliegen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1670 (620)			

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

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 28
Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 2.5 Punkt a)

b) **SRE-Anflug zur Landebahn 10**

(Sinkrate 5.0 % = 300 ft/NM) Endanflugkurs 099°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1520 (500)			

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

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 10
Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 2.5 Punkt c)

Anmerkung: Die unter Nr. 2.1 bis 2.5 und 2.7 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

3. Abflüge

3.1 Abflüge nach Instrumentenflugregeln

a) Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Nürnberg 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 (△) zu übermitteln.

b) Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben zu schalten:

aa) Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle:
"Nürnberg Radar"

bb) Frequenz:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
28	BAY3K, HAB2K, SAREN2K	118.975
	WUR2K, RDG2K, ALB2K, DKB4K, WLD1K, MAH1K	119.525
10	BAY2M, HAB5M, SAREN2M, ERL2M, BAY2U	118.975
	RDG1M, ALB1M, DKB3M, WUR5M, WLD1M, MAH1M	119.525

cc) Sekundärradar:
Modus A oder Modus 3, Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

3.2 Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

a) Bei Benutzung der Startbahn 28

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
BAYREUTH THREE KILO DEPARTURE (BAY3K) Geradeaus bis NB (5,3 DME NBG); Rechtskurve, auf Steuerkurs 360° R 255 ERL in Richtung ERL erfliegen; über ERL (△), R 11 bis BAY VOR (△). Höhenbeschränkung: 6 DME südwestlich ERL in FL 70 oder darüber überfliegen (Mindeststeiggradient 430 ft/NM)	FL 80		
RODING TWO KILO DEPARTURE (RDG2K) Geradeaus über NB bis 6 DME NBG oder 5000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve bis ALB (△); Linkskurve, auf R 114 ALB bis 18 DME ALB; Linkskurve, auf R 276 RDG bis RDG (△).	5000	Von ALB bis RDG: 5000	
ALLERSBERG TWO KILO DEPARTURE (ALB2K) Geradeaus über NB bis 6 DME NBG oder 5000, je nachdem was später erreicht wird; Linkskurve bis ALB (△).	5000		Nur für Flüge nach Innsbruck und Flüge, die in München TMA enden.
DINKELSBÜHL FOUR KILO DEPARTURE (DKB4K) Geradeaus über NB bis 11 DME NBG oder 6000, je nachdem was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 045 DKB bis DKB (△).	FL 80		
WÜRZBURG TWO KILO DEPARTURE (WUR2K) Geradeaus über NB bis 11 DME NBG; Rechtskurve, auf R 110 WUR bis WUR (△).	5000		
HAMMELBURG TWO KILO DEPARTURE (HAB2K) Geradeaus über NB bis 11 DME NBG; Rechtskurve, auf R 313 ALB bis HAB (△).	5000		
SAREN TWO KILO DEPARTURE (SAREN2K) Geradeaus bis NB (5,3 DME NBG); Rechtskurve, auf Steuerkurs 360° bis zum Erfliegen des R 255 ERL bis ERL (△); auf W 10 bis SAREN (△). Höhenbeschränkung: 6 DME südwestlich ERL in FL 70 oder darüber überfliegen (Mindeststeiggradient 430 ft/NM).	FL 80		
WALDA ONE KILO DEPARTURE (WLD1K) Geradeaus über NB bis 6 DME NBG oder 5000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Steuerkurs 180° bis zum Erfliegen des R 210 ERL in Richtung NDG; bei 45 DME ERL Linkskurve, übert B 1 bis WLD (△).	5000		Nur für Flüge nach EDDM oder Flüge, die in München TMA enden

MAISACH ONE KILO DEPARTURE (MAH1K) Geradeaus über NB bis 6 DME NBG oder 5000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Steuerkurs 180° bis zum Erfliegen des R 210 ERL in Richtung NDG; bei 54 DME ERL Linkskurve, über W 70 bis MAH (△).	6000		

b) Bei Benutzung der Startbahn 10

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
BAYREUTH TWO MIKE DEPARTURE (BAY2M) Geradeaus bis 3 DME NBG; Linkskurve, auf R 211 BAY bis BAY (△).	5000	von 25 DME NBG bis BAY: 5000	Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch BAY2U.
RODING ONE MIKE DEPARTURE (RDG1M) Geradeaus bis RTB (△); auf Kurs 099° bis MOOCE; Rechtskurve, auf B 5/G 1 bis RDG (△).	FL 80	von 25 DME NBG bis MOOCE: 5000	
ALLERSBERG ONE MIKE DEPARTURE (ALB1M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB bis ALB (△).	5000		Nur für Flüge nach Innsbruck und Flüge, die in München TMA enden.
DINKELSBÜHL THREE MIKE DEPARTURE (DKB3M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB in Richtung ALB bis 12 DME ALB; Rechtskurve auf R 070 DKB bis DKB (△).	5000	von 25 DME DKB bis DKB: 5000	Wird von ATC zugewiesen, wenn ED-R 63/TRA 209 aktiv sind.
WÜRZBURG FIVE MIKE DEPARTURE (WUR5M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 12 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 32 DME DKB; Rechtskurve, auf G 104 bis WUR (△).	5000		
HAMMELBURG FIVE MIKE DEPARTURE (HAB5M) Geradeaus bis 3 DME NBG; Linkskurve, auf Steuerkurs 035° bis zum Erfliegen des R 148 ERL; auf R 148 ERL bis ERL (△); auf B 5/G 1 bis HAB (△).	5000		Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch ERL2M.
SAREN TWO MIKE DEPARTURE (SAREN2M) Geradeaus bis 3 DME NBG; Linkskurve, auf Steuerkurs 035° bis zum Erfliegen des R 148 ERL; auf R 148 ERL bis ERL (△); auf W 10 bis SAREN (△).	5000		Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch ERL2M.
ERLANGEN TWO MIKE DEPARTURE (ERL2M) Geradeaus über RTB bis 8 DME NBG; Linkskurve, auf R 142 ERL bis ERL (△). Höhenbeschränkung: 4 DME südöstlich ERL in FL 70 oder darüber überfliegen.	FL 80		

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
BAYREUTH TWO UNIFORM DEPARTURE (BAY2U) Geradeaus über RTB bis 8 DME NBG; Linkskurve, auf R 202 BAY bis BAY (△). Höhenbeschränkung: 26 DME südwestlich BAY in FL 70 oder darüber überfliegen (Mindeststeiggradient 350 ft/NM).	FL 80		
WALDA ONE MIKE DEPARTURE (WLD1M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 12 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 27 DME DKB; Linkskurve, auf R 210 ERL in Richtung NDG; bei 45 DME ERL Linkskurve, über B 1 bis WLD (△).	5000		Nur für Flüge nach EDDM oder Flüge, die in München TMA enden.
MAISACH ONE MIKE DEPARTURE (MAH1M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve; auf R 002 ALB bis 12 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 27 DME DKB; Linkskurve, auf R 210 ERL in Richtung NDG; bei 54 DME ERL Linkskurve, über W 70 bis MAH (△).	6000		

Anmerkung: Die unter Nr. 3.2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

II. **Inkrafttreten**

Die Verfahren sind ab 29. April 1993, 00.00 Uhr, anzuwenden.

Die sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Flughafen Nürnberg präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

III. **Aufhebung**

Die Vierzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) vom 14. Mai 1970 einschließlich der bisher ergangenen Änderungen (1.-37. Änderungsverordnung) wird mit Wirkung vom 29. April 1993 aufgehoben werden.

Bonn, den 29.03.93
LR 16/60.61.01-01/

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 100/93

Bekanntmachung der Änderung der Haftungshöchstbeträge

Aus ggb. Anlaß wird darauf hingewiesen, daß seit dem 1. Februar 1993 die Haftungshöchstbeträge für Drittschäden wie folgt heraufgesetzt worden sind:

Der Ersatzpflichtige haftet für die Schäden aus einem Unfall

a) – bei Flugmodellen bis 20 Kilogramm Höchstgewicht

– bei anderen Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch Verbrennungsmotor angetrieben werden können, bis 750 Kilogramm Gewicht

bis zu 2,5 Millionen Deutsche Mark,

b) bei Luftfahrzeugen, die nicht unter Buchstabe a fallen, bis 1200 Kilogramm Gewicht bis zu 5 Millionen Deutsche Mark.

c) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1200 Kilogramm Gewicht bis 2000 Kilogramm Gewicht bis zu 7,5 Millionen Deutsche Mark,

d) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2000 Kilogramm Gewicht bis 5700 Kilogramm Gewicht bis zu 15 Millionen Deutsche Mark,

e) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5700 Kilogramm Gewicht bis 14000 Kilogramm Gewicht bis zu 40 Millionen Deutsche Mark,

f) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14000 Kilogramm Gewicht bis zu 100 Millionen Deutsche Mark.

Gewicht ist das für den Abflug zugelassene Höchstgewicht des Luftfahrzeugs.

Im Interesse der Teilnehmer am Luftverkehr wird gebeten, diese Höchstbeträge zu beachten. Die Luftaufsicht kontrolliert die entsprechenden Versicherungsnachweise.

Bonn, den 19.03.93
LR 10/60.01.11-07/25 Va 93

Das Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

Dr. G r a u m a n n

I - 101/93

Flugverkehrskontrollfreigaben für Segelflüge im nördlichen Teil des Luftraums C Zürich

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Satz 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), werden für Segelflüge im nördlichen Teil des Luftraums C Zürich, über deutschem Hoheitsgebiet, folgende Voraussetzungen zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben nach § 26 Abs. 1 LuftVO i.V.m. Anlage 5 dieser Verordnung festgelegt:

1. Pauschale Freigaben

Sofern in dem betreffenden Luftraum die vorgeschriebenen Sichtwetterbedingungen (VMC) gegeben sind, gelten Freigaben für Segelflüge in den nachfolgenden Fällen als erteilt:

1.1 Für den Betrieb des Segelfluggeländes **Bohlhof** im nachstehend beschriebenen Raum:

Seitliche Begrenzung:
47 41 30 N 08 25 50 E – 47 39 00 N 08 25 50 E –
im Uhrzeigersinn auf einem Kreisbogen mit
einem Radius von 3,5 km um
47 39 06 N 08 23 15 E (FBP des Segelfluggeländes) bis
47 39 00 N 08 20 10 E – 47 41 00 N 08 20 10 E –
47 41 30 N 08 25 50 E.

Obere Begrenzung:
3500 Fuß über NN.

1.2 Für Segelflüge im nachstehend beschriebenen Raum **Schaffhausen-Nord**:

Seitliche Begrenzung:
47 47 00 N 08 52 00 E – 47 44 00 N 08 52 40 E –
47 44 20 N 08 47 00 E – 47 43 50 N 08 43 10 E –
entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis
47 46 40 N 08 41 20 E – 47 47 00 N 08 52 00 E.

Obere Begrenzung:
6500 Fuß über NN.

Anmerkung:
Eine vollständige Darstellung der betreffenden Segelflugräume auch auf schweizer Hoheitsgebiet ist in der Abbildung erkennbar.

2. An- und Abmeldung

Segelflüge im Raum **Schaffhausen-Nord** sind bei der Luftaufsichtsstelle des Flugplatzes Schaffhausen an- und abzumelden.

Diese Bekanntmachung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

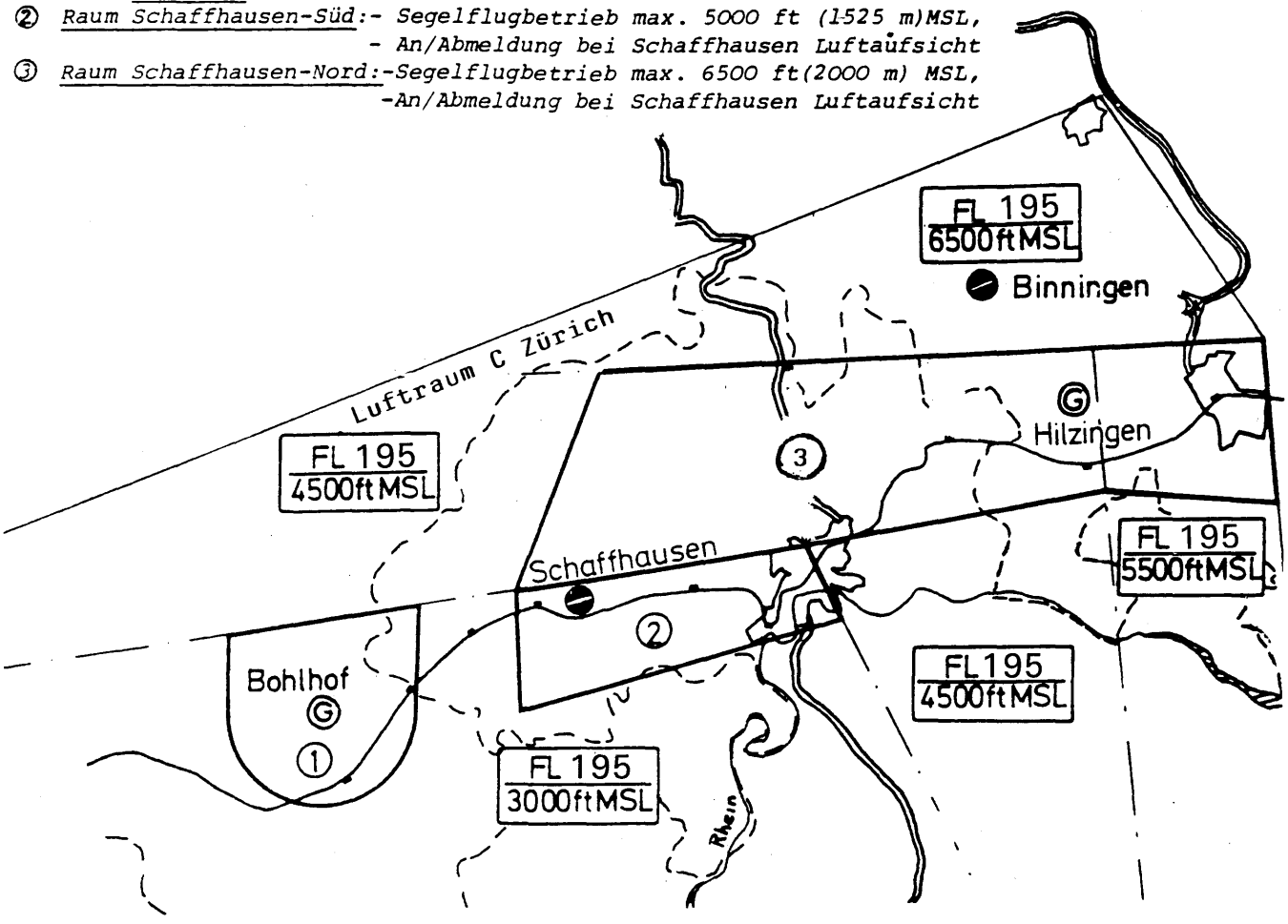
Offenbach a.M., den 17.03.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

Segelflugbetrieb im Luftraum C Zürich

① *Raum Bohlhof:* *Betrieb max. 3500 ft (1050 m) MSL*
② *Raum Schaffhausen-Süd:- Segelflugbetrieb max. 5000 ft (1525 m)MSL,*
- An/Abmeldung bei Schaffhausen Luftaufsicht
③ *Raum Schaffhausen-Nord:-Segelflugbetrieb max. 6500 ft(2000 m) MSL,*
-An/Abmeldung bei Schaffhausen Luftaufsicht



I - 102/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn

A. Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen Köln/Bonn ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich

a) nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges. Erfolgt die Landung oder der Start des Luftfahrzeuges in der Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (Ortszeit), so werden, unabhängig vom tatsächlichen Höchstabfluggewicht, 12.000 kg als Berechnungs-Untergrenze zugrunde gelegt (fixe Gebühr)

und

b) im gewerblichen Luftverkehr **zusätzlich** nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste (variable Gebühr).

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr wird unter Berücksichtigung der Bedingungen des ICAO Annex 16, Band 1, sowie den LSL (Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge, Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes vom 01.01.1991) ermittelt und beträgt:

Für nicht-strahlturbinengetriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber – bei Flügen im innerdeutschen und 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 (-4dB(A)**) Kap. 8, Kap. 10 bez. den LSL Kap. VIII, Kap. X entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 6 entsprechen*)	ohne Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1 oder den LSL
DM je Vorgang				
18,50	36,95	36,85	73,75	110,60

*) 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 Gebührenberechnung ist die Vorlage des entsprechenden Lärmzertifikats der Luftfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug zugelassen ist, durch den Lutfahrzeughalter **vor** dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Gebühren auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band 1 oder den LSL" berechnet.

**) Die Grenzwerte des ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden.

über 2.000 kg Höchstabfluggewicht

für nicht-strahlturbinengetriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber			
bei Flügen	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 entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 6 bzw. den LSL, Kap. VI. 2.3 entsprechen*)	ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16 Band 1 oder den LSL
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts		
im inner-deutschen Verkehr	in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr 15,35	in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr 38,35 in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr 67,20	in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr 61,40 in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr 90,25
im grenzüber-schreitenden Verkehr	in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr 18,80	in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr 47,00 in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr 75,80	in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr 75,20 in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr 104,00

*) 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 Gebührenberechnung ist die Vorlage des entsprechenden Lärmzertifikats der Luftfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug zugelassen ist, durch den Lutfahrzeughalter **vor** dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Gebühren auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band 1 oder den LSL" berechnet.

**) Die Grenzwerte des ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden.

für strahlturbinengetriebene Luftfahrzeuge			
bei Flügen	mit Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1
	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3 entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 2 entsprechen*)	
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts		
im innerdeutschen Verkehr	in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr 15,35	in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr 38,35 in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr 67,20	in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr 61,40 in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr 90,25
im grenzüberschreitenden Verkehr	in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr 18,80	in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr 47,00 in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr 75,80	in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr 75,20 in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr 104,00

*) 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 Kap. 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die Vorlage des entsprechenden Lärmzertifikats der Luftfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug zugelassen ist, durch den Lutfahrzeughalter **vor** dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Gebühren auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band 1" berechnet.

b) Die in Absatz a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

- bis 3.000 kg um 40 %
- über 3.000 kg um 55 %.

In der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr (Ortszeit) beträgt die ermäßigte Gebühr mindestens DM 17,95.

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 Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

e) Einweisungsflüge im Sinne von Absatz 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 Luftfahrzeuges befinden.

4. Der Teil der Landegebühr, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 6,40
- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 8,50

je Fluggast.

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden

- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz

  und
- Personal des Luftfahrzeughalters mit Flugschein, für den nicht mehr als 10 v.H. des Tarifflugpreises entrichtet wurde (im grenzüberschreitenden Luftverkehr)

nicht einbezogen.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßig Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsflugzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr 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.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark (DM) zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit den Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

B. Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes DM 3,50.

Die Abstellgebühr beträgt mindestens DM 11,00 je angefangene 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark (DM) zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit den 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. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

C. Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01.05.1993 in Kraft; NfL I - 111/92 wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Düsseldorf, den 10.03.93
II A 1-16-00/2

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

H ü n e r m a n n

I - 103/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück

A) Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg, die ausweislich eines Lärmzeugnisses nach NfL II 50/80 oder eines entsprechenden Lärmzeugnisses den erhöhten Schallschutzanforderungen gem. der Verordnung vom

16.08.1976 (mindestens 8 dB (A) unter dem Lärmgrenzwert)

	nicht entsprechen	**entsprechen**
bis 1.000 kg	DM 11,65	DM 8,30
– über 1.000 kg bis 1.200 kg	DM 12,65	DM 8,70
– über 1.200 kg bis 1.400 kg	DM 23,25	DM 16,60
– über 1.400 kg bis 2.000 kg	DM 32,20	DM 22,70

b) – über 2.000 kg

für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge				für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart	
mit Zulassung nach ICAO Annex 16			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16		
bei Flügen	die den Bedingungen von ICAO-Anhang 16, Chapter 3 entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO-Anhang 16, Chapter 2 entsprechen*)			
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts			ohne Lärmschutzzeugnis	mit Lärmschutzzeugnis
im innerdeutschen Verkehr	15,60	31,20	46,70	30,80	15,15
im grenzüberschreitenden Verkehr	19,10	38,20	57,30	37,60	18,80

*) Strahlturbinenflugzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 und 3, sofern für sie 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 Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

c) Die in Abs. a) + b) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

- bis 3.000 kg um 40 %
- über 3.000 kg um 55 %

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens
ohne Lärmzeugnis / mit Lärmzeugnis

DM 13,20 8,30

d) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Abs. b) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Abs. b) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

e) Schulflüge im Sinne von Abs. c) 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.

f) Einweisungsflüge im Sinne von Abs. c) 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 Teil der Landegebühr, der sich nach Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist

  DM 5.00

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist

  DM 8,90

je Fluggast.

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen

- im grenzüberschreitenden Luftverkehr Personal des Luftfahrzeughalters mit Flugschein, für den nicht mehr als 10 v.H. des Tarifflugpreises entrichtet wurde,
- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr 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.

8. Für Segelflugzeuge werden Landegebühren nach besonderer Vereinbarung erhoben.

9. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

10. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

B) Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für das Abstellen ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

	bis 1.000 kg	DM 3,00
über 1.000 kg	bis 1.200 kg	DM 4,10
über 1.200 kg	bis 1.400 kg	DM 4,95
über 1.400 kg	bis 2.000 kg	DM 6,00
über 2.000 kg		
je angefangene	1.000 kg	DM 3,00

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6. Für das Abstellen von Luftfahrzeugen, das voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn des Abstellens ein Mietvertrag geschlossen werden.

7. Für Segelflugzeuge werden Abstellgebühren nach besonderer Vereinbarung erhoben.

8. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

C) Ankermastgebühren

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist eine Ankermastgebühr und eine Landegebühr zu entrichten. Die Ankermastgebühr und die Landegebühr sind Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Die Ankermastgebühr wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig und beträgt

- für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden 119,– DM
- für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden 177,– DM
- für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden 197,– DM

Die Landegebühr wird mit der Landung des Luftschiffes fällig und beträgt

– für Luftschiffe	bis 50 m Gesamtlänge	25,– DM
– für Luftschiffe	bis 60 m Gesamtlänge	35,– DM
– für Luftschiffe	über 60 m Gesamtlänge	45,– DM

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

D) Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01. Mai 1993 in Kraft; NfL I - 112/92 wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Düsseldorf, den 10.03.93
II A 1-16-00/2

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

H ü n e r m a n n

I - 104/93

Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Kassel gültig ab 01. April 1993

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 Flugplatzunternehmer zu entrichten.

1.2 Für Flugzeuge, Hubschrauber und selbststartende Motorsegler bemißt sich die Landegebühr nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und nach seiner Lärmkategorie.

1.3 Die Landegebühr ist grundsätzlich spätestens vor dem auf die Landung folgenden Start in Deutscher Mark zu entrichten.

Dabei ist die Lärmkategorie des Luftfahrzeuges gemäß Anhang durch Vorlage eines Lärmzeugnisses nach NfL II – 33/90 oder eines entsprechenden ausländischen Lärmzeugnisses nachzuweisen.

Wenn die Lärmkategorie des Luftfahrzeuges nicht nachgewiesen werden kann, ist die höchste Landegebühr in der zutreffenden Gewichtsklasse zu entrichten.

1.4 Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.5 Die Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten zu entrichten.

1.6 Für Schwebeflüge (Hovern) von Drehflüglern, die über das Ausmaß vergleichbarer Rollbewegungen von Flächenflugzeugen hinausgehen, wird ein Entgelt in Höhe einer Landegebühr je angef. 10 Min. erhoben.

2. Gebühren (in DM)

2.1 Gebühren nach Höchstabfluggewicht

Der nach Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt je nach Lärmkategorie zur Zugehörigkeit der Luftfahrzeuge zu einer der aufgeführten Lärmkategorie vgl. Anhang

a) bei einem Höchstabfluggewicht bis 2000 kg im Gewichtsbereich

	Lärmkat. A	Lärmkat. B	Lärmkat. C
bis 1000 kg	DM 8,–	DM 12,–	DM 16,–
von 1001 kg bis 1200 kg	DM 10,–	DM 15,–	DM 20,–
von 1201 kg bis 1400 kg	DM 16,–	DM 24,–	DM 32,–
von 1401 kg bis 2000 kg	DM 24,–	DM 36,–	DM 48,–

b) bei einem Höchstabfluggewicht über 2000 kg bis 9000 kg

	Lärmkat. A	Lärmkat. B	Lärmkat. C
für je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes	DM 15,–	DM 22,50	DM 30,–

c) bei einem Höchstabfluggewicht über 9000 kg

	Lärmkat. D	Lärmkat. E
für je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes	DM 15,–	DM 30,–

2.1.3 Ultraleichtflugzeuge

Die Landegebühr beträgt	DM 4,–
Die Schullandungen	DM 2,–

2.1.4 Segelflugzeuge

Die Landegebühr beträgt	DM 5,–

2.2 Ausnahmeregelungen für Gebühren nach Höchstabfluggewicht

2.2.1 Ermäßigte Landegebühr für Schul- und Einweisungsflüge

Sofern Start und Landung nicht außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten erfolgen, werden für Schul- und Einweisungsflüge mit Flugzeugen der Lärmkategorie A Ermäßigungen gewährt.

Die ermäßigte Landegebühr beträgt

- bei einem Höchstabfluggewicht bis 2000 kg 50 % des nach 2.1.1 maßgebenden Satzes mindestens jedoch DM 8,–
- bei einem Höchstabfluggewicht über 2000 kg 50% des nach 2.1.1 maßgebenden Satzes, mindestens jedoch DM 15,–

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 Ausbildungsflüge für CVFR-, NVFR- und IFR-Berechtigungen. Wird bei einem Schulflug eines Segelflugzeuges, der diesen Voraussetzungen entspricht, ein Schleppflugzeug verwendet, so wird der Flug des Schleppflugzeuges für die Gebührenberechnung einem Schulflug gleichgestellt.

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

2.2.2 Notlandungen

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist **keine** Landegebühr zu entrichten.

2.2.3 Dienstflüge

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-Dienstflug-Bescheinigung vorgelegt wird.

Teil II – Abstellgebühren

1. Allgemeines

1.1 Für die Abstellung von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Abstellgebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzunternehmer zu entrichten.

1.2 Für Flugzeuge, Hubschrauber und selbststartende Motorsegler bemißt sich die Abstellgebühr nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht.

1.3 Die Abstellgebühr ist spätestens vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten.

1.4 Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Gebühren

die Abstellgebühr beträgt je angefangene 24 Stunden

- bei einem Höchstabfluggewicht bis 1400 kg DM 10,–
- bei einem Höchstabfluggewicht über 1400 kg je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts DM 10,–

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen Landung bzw. Beendigung der Unterstellung und dem Start des Luftfahrzeuges wird **keine** Abstellgebühr erhoben.

Teil III

1. Gebühren für Luftschiffe u. Heißluftballone

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen und Heißluftballons ist eine Ankermastgebühr und eine Landegebühr sowie Startgebühr zu entrichten. Diese Gebühren sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Gebühren

2.1 Luftschiffe

2.1.1 Ankermastgebühren

Die Ankermastgebühr wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig und beträgt je angefangene 24 Stunden

– für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge	DM 160,–
– für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge	DM 190,–
– für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge	DM 220,–

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

2.1.2 Landegebühr

Die Landegebühr wird mit der Landung des Luftschiffes fällig und beträgt

– für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge	DM 20,–
– für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge	DM 30,–
– für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge	DM 40,–

2.2 Heißluftballons

– Für den Start eines Heißluftballons werden berechnet	DM 20,–

Teile IV und V

Noch nicht genehmigt.

Teil VI

Kosten des Zahlungsverkehrs

	Fälligkeit	Kosten
Barzahler/Euroscheck	sofort	–
Rechnungsstellung Bankeinzug	sofort	–
Rechnungsstellung ohne Bankeinzug innerh. 10 Tagen		DM 3,50

Je Mahnung werden DM 5,– Mahngebühren erhoben.

Teil VII

Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01.04.1993 in Kraft. Die bisherige Gebührenordnung vom 28.01.1992 (NfL I - 74/92) tritt zum gleichen Zeitpunkt außer Kraft.

Calden, den 12.03.93
Flughafen GmbH Kassel

W i l k e n Dr. L ü h r m a n n

Gebührenordnung mit Anhang
genehmigt am 18.03.1993

Regierungspräsidium Kassel
Im Auftrag

S t e i n m e t z

Anhang

Lärmkategorien

Bei der folgenden Einteilung in Lärmkategorien wird auf die Lärmgrenzwerte Bezug genommen, die

- in der Bekanntmachung der Neufassung der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge des LBA vom 01. Januar 1991 (im folgenden mit LSL abgekürzt)
- bzw. im ICAO-Annex 16, 2. Ausgabe – 1988 (im folgenden mit Ann. 16 abgekürzt)

veröffentlicht sind.

Lärmkategorie A

Der vom Luftfahrzeug ausgehende maximale Lärmpegel darf folgenden Wert nicht überschreiten:

- den um 4dB (A) abgeminderten Lärmgrenzwert nach Kapitel VI.2.4 der LSL
- oder den um 4dB (A) abgeminderten Lärmgrenzwert nach Kapitel X.2.4 der LSL

  bzw.

- den um 8dB (A) abgeminderten Lärmgrenzwert nach Kapitel 6 des Ann. 16

Luftfahrzeuge bis 2 Tonnen, die gemäß dem Lärmzeugnis der Kategorie B zuzuordnen sind, können in die Kategorie A eingestuft werden, wenn sie mit einem lärmmindernden Schalldämpfer ausgerüstet sind. Über den Einbau des Schalldämpfers ist ein Nachweis zu erbringen.

Lärmkategorie B

Der vom Luftfahrzeug ausgehende maximale Lärmpegel darf folgenden Wert nicht überschreiten:

- den Lärmgrenzwert nach Kapitel VI.2.4 der LSL
- oder den Lärmgrenzwert nach Kapitel X.2.4 der LSL bzw.
- den um 4dB (A) abgeminderten Lärmgrenzwert nach Kapitel 6 des Ann. 16

Lärmkategorie C

Der vom Luftfahrzeug ausgehende maximale Lärmpegel überschreitet die Lärmgrenzwerte der Lärmkategorie B.

Lärmkategorie D

Die vom Luftfahrzeug ausgehenden maximalen Lärmpegel dürfen folgende Werte nicht überschreiten:

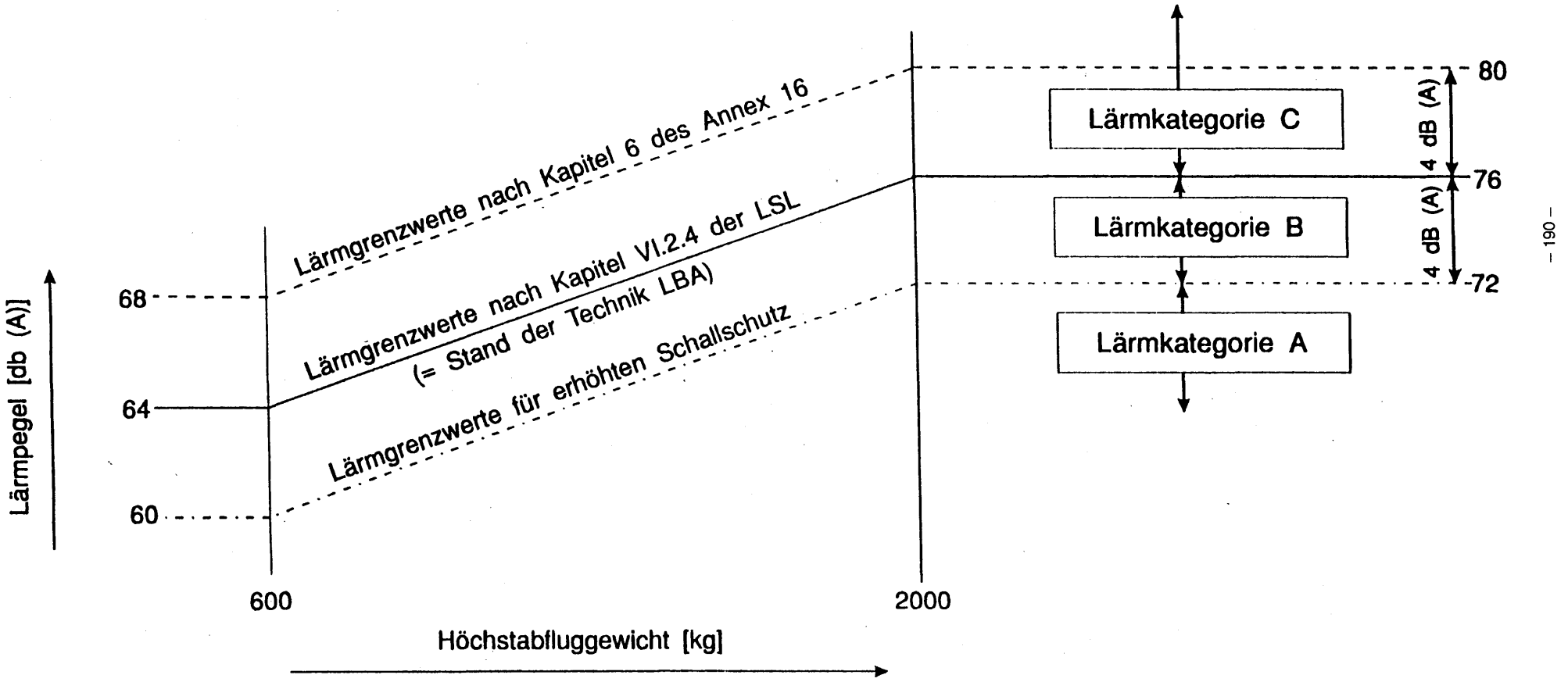
- die Lärmgrenzwerte nach Kapitel III bzw. VIII des LSL bzw.
- die Lärmgrenzwerte nach Kapitel 3 bzw. 8 des Ann. 16

Lärmkategorie E

Die vom Luftfahrzeug ausgehenden maximalen Lärmpegel überschreiten die Lärmgrenzwerte der Lärmkategorie D.

Lärmkategorien

für Propellerflugzeuge bis 9.000 kg und selbststartende Motorsegler



I - 105/93

Änderung der Bekanntmachung über die örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg

Die örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg (NfL I - 164/90) werden wie folgt geändert.

Nach Punkt 7. Start von TWYs B/C und K wird folgender neuer Punkt 7.1 angefügt:

"7.1 Der Flugplatzkontrolldienst kann Hubschraubern die Freigabe erteilen, bei Tag auf Rollbahn K auf dem Teilstück zwischen Kontrollturm und der Einmündung Rollbahn L in Richtung 08/26 zu starten und zu landen."

Hamburg, den 09.03.93
VB 21/764.030-2/02/3

Freie und Hansestadt Hamburg
Wirtschaftsbehörde

B e e s e

I - 106/93

Neufassung der Bekanntmachung über die Einschränkung des Nachtluftverkehrs für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main

Der Nachtrag vom 04.04.1991 zur Genehmigung vom 20.12.1957 betreffend "Einschränkungen des Nachtluftverkehrs für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main"

wird wie folgt geändert und durch nachfolgende aktualisierte Fassung ersetzt:

Einschränkung des Nachtluftverkehrs für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main

1. In der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit dürfen Luftfahrzeuge, die nicht die Voraussetzungen des Anhangs 16, Band I, Teil II, Kap. 3 zum ICAO-Abkommen erfüllen, weder starten noch landen.

2. Darüber hinaus gelten folgende weitere Beschränkungen:

2.1 In der Zeit von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit sind Starts und Landungen nicht zulässig

2.1.1 für die Flüge außerhalb des Linienverkehrs und außerhalb solchen Luftverkehrs, für den vom Flugplankoordinator über eine bestimmte Zeit – im Regelfall über eine Flugplanperiode – für jeden Flug eine bestimmte Start- und Landezeit zugeteilt worden ist (linienähnlicher Verkehr).

2.1.2 zur Durchführung von Übungs-, Überprüfungs-, Überführungs- und Trainingsflügen.

2.2 In der Zeit von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr Ortszeit sind Landungen für alle Arten von Flügen untersagt.

3. Von den Einschränkungen sind ausgenommen:

3.1 Von den Einschränkungen sowohl nach Nr. 1 wie auch Nr. 2:

3.1.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen Frankfurt Main als Ausweichflughafen anfliegen.

3.1.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich in medizinischen Hilfeleistungs- oder Katastropheneinsätzen befinden oder die für Funk- und Radarmessungen oder sonstige Überprüfungsmaßnahmen eingesetzt werden.

3.2 Von den Einschränkungen nur nach Nr. 2:

Luftfahrzeuge, deren Halter solche Luftfahrtunternehmen sind, die der Genehmigungsbehörde nachgewiesen haben, daß sie in Frankfurt den Schwerpunkt ihres Geschäfts- und Wartungsbetriebes unterhalten. Landungen derartiger Luftfahrzeuge, soweit sie nicht im Nachtluftpostnetz eingesetzt werden, sind jedoch in der Zeit von 01.00 Uhr bis 04.00 Uhr Ortszeit nicht zulässig; soweit derartige Luftfahrzeuge im Nachtluftpostnetz eingesetzt werden, sind Landungen in der Zeit von 01.00 Uhr bis 05.00 Uhr Ortszeit nicht zulässig.

4. Die Genehmigungsbehörde kann in begründeten Ausnahmefällen für bestimmte näher bezeichnete Flüge auf Antrag Ausnahmen zulassen.

Der Antrag ist grundsätzlich schriftlich (einfach) einzureichen bei:

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr und
Technologie
Kaiser-Friedrich-Ring 75
D-6200 Wiesbaden
Telex-Nr. 418 68 17
Teletex Nr. 61 19 22/846
Telefax Nr. 0611/815-2225, 815-2224.

Der Antrag muß mindestens 5 Tage vor der beabsichtigten Landung oder dem beabsichtigten Start bei der Genehmigungsbehörde eingegangen sein.

In Eilfällen ist der Antrag schriftlich oder mündlich zu richten an:

Örtliche Luftaufsichtsstelle
Flughafen Frankfurt/Main
6000 Frankfurt am Main 75
Telex: 40305-186 fad
Telefax: 069-690 66150
Telefon: 069-690 71715, 71717.

Der Antrag muß enthalten:

Name und Anschrift der Luftverkehrsgesellschaft oder des Luftfahrzeughalters,

Abflug- oder Bestimmungsflughafen,

Funkrufzeichen des Luftfahrzeuges,

Baumuster, Baujahr und Lärmzeugnis gemäß § 11 c Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) des Luftfahrzeuges,

Zeitpunkt des Starts oder der Landung, wofür die Ausnahme erbeten wird.

Der Antrag ist zu begründen, hierbei hat der Antragsteller insbesondere darzulegen, daß das Luftfahrzeug von einem mit Lärmminderungsverfahren auf dem Flughafen Frankfurt Main vertrauten Piloten geführt wird.

Ist eine vollständige Begründung wegen der Eilbedürftigkeit nicht möglich, so ist die Begründung in schriftlicher Form innerhalb von 24 Stunden dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie oder der Örtliche Luftaufsichtsstelle Flughafen Frankfurt Main nachzureichen.

5. In den Sperrzeiten von der Flugverkehrskontrolle (ATC) erteilte Startfreigaben beinhalten nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung der Genehmigungsbehörde.

ATC übermittelt über Sprechfunk grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen für Nachtlandungen innerhalb der Sperrzeiten; die aus Sicherheitsgründen erteilte Landefreigabe durch ATC enthält daher noch keine Entscheidung der Genehmigungsbehörde über die Zulässigkeit der Nachtlandung. Bei einer von der Genehmigungsbehörde nicht genehmigten, verspäteten bzw. verfrühten Landung hat sich der Luftfahrzeugführer unmittelbar nach der Landung zur Luftaufsicht zu begeben und die Nachtlandung zu rechtfertigen.

6. Das in der Anlage beigefügte Schaubild ist Bestandteil dieser Bekanntmachung.

7. Weitere Auflagen bleiben vorbehalten.

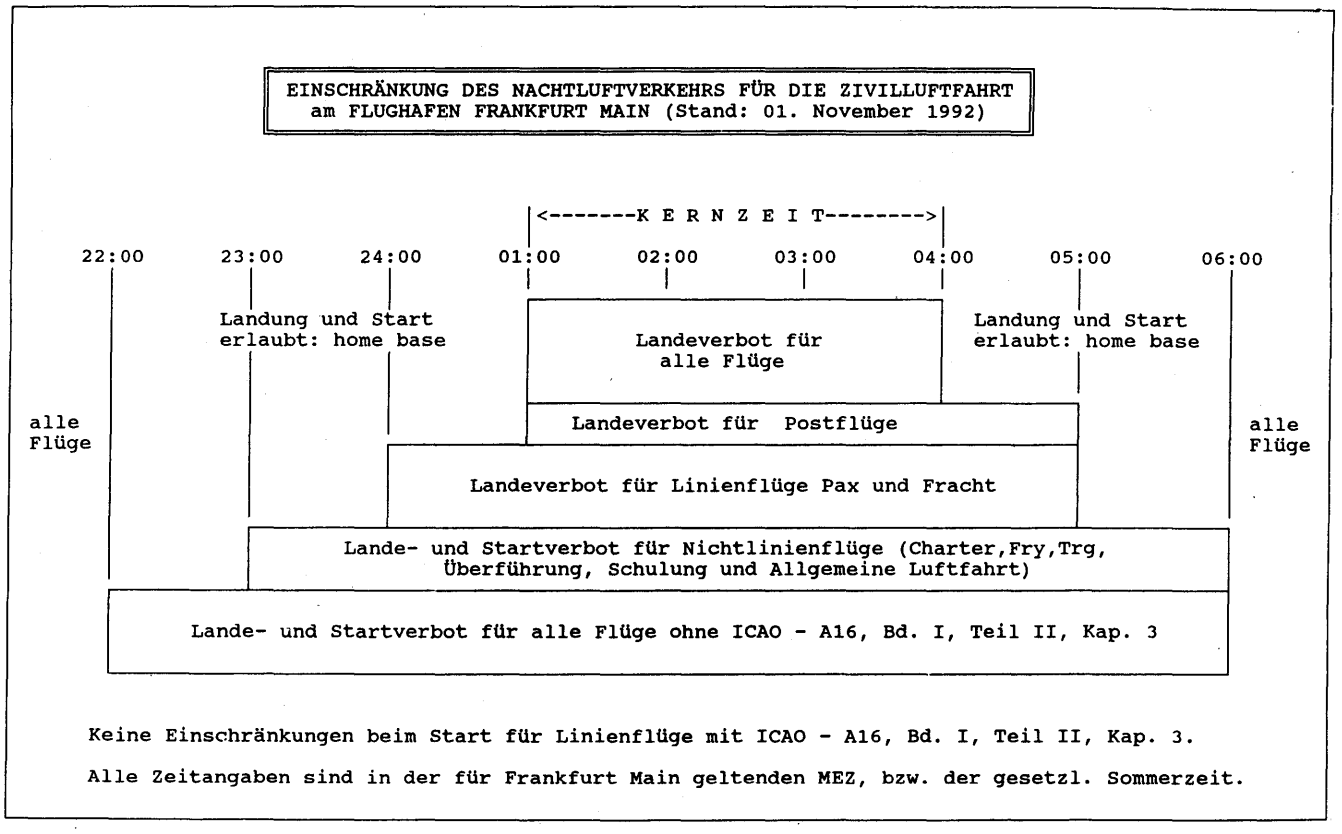
NfL I - 85/91 wird hiermit aufgehoben.

Wiesbaden, den 29.03.93
IV c 1 - 66 m 04 03 02

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr
und Technologie
Im Auftrag

P i e l a

Anlage: Schaubild



I - 107/93

Bekanntmachung der Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen

Vom 23. Februar 1993

Aufgrund von § 6 Abs. 4 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.1.1981, zuletzt geändert durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23.7.1992, und § 42 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 13. März 1979 gibt der Senator für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr nachstehend den verfügenden Teil der Entscheidung vom 23. Februar 1993 zur Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen bekannt.

Bremen, den 19.03.93
32/700-332-16/6

Der Senator für Wirtschaft,
Mittelstand und Technologie
Im Auftrag

F r e y t a g

Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen – Änderung vom 23. Februar 1993 –

1. Entscheidung

1.1 Änderung der Genehmigung

Die der Flughafen Bremen GmbH erteilte Genehmigung in der Fassung vom 19. Dezember 1990 wird aufgrund des § 6, Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), sowie gemäß §§ 38 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308) unter Ziffer 1.3.2 geändert. Ziffer 1.3.2 **Flugbeschränkungen bei Starts und Landungen** erhält folgende Fassung:

1.3.2 Flugbeschränkungen bei Starts und Landungen

Luftfahrzeuge dürfen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 7.00 Uhr Ortszeit nicht starten und landen. Von dieser Bestimmung sind ausgenommen:

1.3.2.1 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, bis 22.30 Uhr.

1.3.2.2 Landungen bis 23.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, deren Halter Luftfahrtunternehmen sind, die am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebes unterhalten und von der Genehmigungsbehörde als "Home-Carrier" anerkannt sind.

1.3.2.3 Verspätete Landungen bis 24.00 Uhr von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, deren Halter Luftfahrtunternehmen sind, am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebes unterhalten und von der Genehmigungsbehörde als "Home-Carrier" anerkannt sind.

1.3.2.4 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens ICAO-Anhang 16 Kap. 3 erfüllen, von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr Ortszeit.

1.3.2.5 Die Landung und der Start eines Flugzeuges im Nachtflugpostdienst der Deutschen Bundespost.

1.3.2.6 Die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen.

1.3.2.7 Die Benutzung des Flughafens im Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz.

1.3.2.8 Vermessungsflüge der Deutschen Flugsicherung GmbH.

1.3.2.9 Abweichend von diesen Regelungen kann der Senator für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie in begründeten Fällen, insbesondere zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses, Ausnahmegenehmigungen erteilen.

1.2 Sofortige Vollziehung

Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung wird die sofortige Vollziehung angeordnet.

Der Senator für Wirtschaft,
Mittelstand und Technologie

C l a u s J ä g e r
- Senator -

I - 108/93

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Lüchow-Rehbeck

(NfL I - 217/90; I - 223/91)

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die dem Landkreis Lüchow-Dannenberg, 3130 Lüchow, am 14.11.1990 neugefaßte und am 11.10.1991 geänderte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Lüchow-Rehbeck am 16.03.1993 wie folgt geändert:

Abschnitt I Nr. 6 erhält folgende Fassung:

"6. Start- und Landefläche für Hubschrauber:
Start- und Landebahn für Flugzeuge".

Oldenburg, den 16.03.93
306.9-30311-12/1

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

F a n g m e y e r

I - 109/93

Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatz Wolfhagen "Graner Berg"

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) i.V.m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 13.03.1979 (BGBl. I. S. 308) wird der Luftsportvereinigung Wolfhagen e.V., Postfach 11 44, 3549 Wolfhagen, die Genehmigung zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes zur Durchführung von Flugbetrieb am Tage befristet bis zum 31. Dezember 1995 auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Wolfhagen – Graner Berg –

2. Lage: 1,5 km südlich Wolfhagen

3. Bezugspunkt:

a) Geographische Lage: 51 18 30 N 09 10 35 O

b) Höhe über NN: 1.023 ft (312 m) NN

4. Start- und Landebahnen (Betriebsflächen):

a) Richtung: 152°/332° rechtweisend

b) Länge/Breite: 500 m x 30 m

c) Belag: Gras

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

1. Flugzeuge bis 2.000 kg höchstzulässiger Flugmasse

2. Motorsegler

3. Segelflugzeuge im Flugzeugschleppstart

4. Ultraleichtflugzeuge

5. Personenfallschirme

6. Flugmodelle (nach Zustimmung des Flugplatzhalters)

III. Zweck des Landeplatzes

Betrieb mit Luftfahrzeugen der Luftsportvereinigung Wolfhagen e.V. und deren Mitglieder sowie Dritter nach vorheriger Zustimmung des Vorstandes (PPR).

NfL I - 199/90 wird hiermit aufgehoben.

Kassel, den 18.03.93
37 b - 66 m 08/02

Regierungspräsidium Kassel
Im Auftrag

S t e i n m e t z

I - 110/93

Frequenzänderung für den Sonderlandeplatz Mosenberg

Der Bodenfunkstelle des Sonderlandeplatzes Mosenberg ("Mosenberg-Info") ist die Frequenz 123,050 MHz zugeteilt worden. Die Frequenz ist ab 01.04.1993 in Betrieb. Die bisherige Frequenz 122,600 MHz entfällt.

Kassel, den 24.03.93
37 b - 66 m 32

Regierungspräsidium Kassel
Im Auftrag

B ü f f

I - 111/93

Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos Internationale Gebrauchtflugzeug-Messe

Aus Anlaß der vom 15. bis 18.04.93 stattfindenden Internationalen Gebrauchtflugzeug-Messe (IGM) werden aufgrund von § 29 Abs. 1 LuftVG und § 21 a LuftVO für Anlagen, Betrieb und Flugplatzverkehr des Verkehrslandeplatzes Baden-Baden/Oos folgende Änderung angeordnet:

1. Für die Zeit vom 15.04. bis 18.04.93 gilt:

1.1 Starts und Landungen dürfen nur auf der nordwestlichen Spur der Asphaltbahn (links der Mittellinie bei Richtung 04, rechts der Mittellinie bei Richtung 22) durchgeführt werden; das Überrollen der Mittellinie ist zu vermeiden.

1.2 Die Grasbahn 04/22 und die Segelflugbetriebsflächen sind gesperrt; sie dienen als Rollbahn und Abstellplatz für die Luftfahrzeuge, die nicht im Rahmen der Messe ausgestellt werden.

1.3 Das Rollfeld an der Südostseite der Landebahn und das Vorfeld dienen als Ausstellungsfläche.

2. Für den 16.04. bis 18.04.93 gilt zusätzlich:

2.1 Der Landeplatz darf von Segelflugzeugen und Motorseglern nicht benutzt werden. Ausbildungsflüge dürfen nicht durchgeführt werden.

2.2 Alle übrigen Luftfahrzeuge dürfen zwischen 1000 und 1800 Uhr Ortszeit nur zu Flügen von mindestens 20 Minuten Dauer starten; nach dem Start ist der Bereich des Flugplatzverkehrs so schnell wie möglich zu verlassen.

2.3 Bei Annäherungen an den Flugplatz, spätestens jedoch beim Einflug in die Platzrunde, sind vorhandene Landescheinwerfer einzuschalten.

2.4 Die bei der Aufnahme der Sprechfunkverbindung von der Luftaufsicht übermittelten oder später gegebenen Informationen und Anweisungen sind unbeschadet der Eigenverantwortlichkeit des Luftfahrzeugführers zu beachten. Anweisungen über Funk, die klar verstanden wurden, sind zur Entlastung der Frequenz nicht zu wiederholen. Die Luftaufsicht ist insbesondere berechtigt, bei Verkehrsverdichtungen

a) anfliegende Luftfahrzeuge zum Warten auf Abruf außerhalb der Platzrunde, zum Fliegen einer verkürzten oder erweiterten Platzrunde oder zum Durchstarten aufzufordern,

b) abfliegende Luftfahrzeuge zum Startaufschub und längeren Warten zu veranlassen,

c) die in Ziffer 2.2 festgelegte Mindestflugdauer den Sicherheitserfordernissen anzupassen.

2.5 In der Platzrunde, insbesondere im Endteil, ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zum vorausfliegenden Luftfahrzeug einzuhalten (Richtwerte: mindestens 1.000 Meter oder 20 Sekunden). Um dies zu gewährleisten, soll die Geschwindigkeit aller Luftfahrzeuge im Flugplatzverkehr einheitlich 90 kt betragen.

2.6 Beim Sprechfunkverkehr ist äußerste Disziplin zu wahren; Meldungen sind so kurz wie möglich zu halten. (Frühzeitig aufgenommene Hörbereitschaft erspart unnötige Nachfragen). Sprechfunkübungen in englischer Sprache sind zu unterlassen.

Verstöße gegen diese Verfügung können nach § 58 Abs. 1 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

Karlsruhe, den 17.03.93
27-3846.1-1

Regierungspräsidium Karlsruhe
Im Auftrag

K u d l i n s k i

Druckfehlerberichtigung

In NfL I - 65/93 (Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bitterfeld) wird Punkt 3a) wie folgt berichtigt:

a) geogr. Koordinaten: 51 37 34 N 12 17 44 O

NfL I 112 – 127/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang

Offenbach a.M., 29. April 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 112/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf	198
I - 113/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover	200
I - 114/93	Bekanntmachung zur Änderung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum	200
I - 115/93	Bekanntmachung zur Änderung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum	203
I - 116/93	Bekanntmachung zur Änderung der Warteverfahren	204
I - 117/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede	205
I - 118/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund	205
I - 119/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg	207
I - 120/93	Nachrichtliche Bekanntmachung der Berichtigung der 7. Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung	207
I - 121/93	Luftsicherheitsgebühr	208
I - 122/93	Flugbeschränkungen für die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof	208
I - 123/93	Anmeldung von Flügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) beim Flugplankoordinator	208
I - 124/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im Zusammenhang mit der militärischen Übung CENTRAL ENTERPRISE 93	209
I - 125/93	Verkürzung der Anflugbefeuerung 26 und Verlegung des Haupteinflugzeichens 26 im Rahmen von Bauarbeiten auf dem Flughafen Stuttgart	210
I - 126/93	Bekanntmachung der Genehmigungsergänzung für den Sonderlandeplatz Bruchhauser Steine	210
I - 127/93	Änderung der Bodenfunkstellenfrequenz auf dem Verkehrslandeplatz Magdeburg	210

Inhaltsangabe der NfL II 40/93 vom 29. April 1993

II - 40/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 41 - 42/93 vom 29. April 1993

II - 41/93	Bekanntmachung zu § 4 der 1. DVO LuftBO
II - 42/93	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

Inhaltsangabe der NfL II 43/93 vom 29. April 1993

II - 43/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-31. März 1993)

I - 112/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf

Vom 5. April 1993

Die in der Zehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 28. Dezember 1992 festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf werden auf Grund des § 27 a Abs.2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt geändert:

1. Die Anflugverfahren nach § 2 werden wie folgt geändert:

1.1 Das Instrumentenanflugverfahren nach Abs. 5 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

"1. ILS-Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von Düsseldorf VOR/DME (DUS)
Abflug von DUS (IAF) auf R 048 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie A) bzw. auf R 040 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie B, C und D) und Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 12 DME DUS Rechtskurve und ILS-Landekurs (235°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,9°). Hierbei wird OM (6,4 DME DUS) in 1780 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,1 %) auf dem ILS-Landekurs bei 10,5 DME DUS (R 298 BAM) beginnen (FAF); 8 DME DUS (R 284 BAM) nicht unter 2270 und OM (6,4 DME DUS) nicht unter 1780 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 23

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	281 (143)	291 (153)	301 (163)	311 (173)
Betriebsstufe II	186 (48)	202 (64)	216 (78)	229 (91)
Anflug ohne Gleitwegführung	640 (500)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 1500, Rechtskurve, auf Steuerkurs 330° Steigflug bis 3000; Rechtskurve, Flug bis BOT NDB und Steigflug auf 4000 fortsetzen."

1.2 Die Tabelle der Hindernisfreihöhen nach Absatz 6 Nummer 2 wird wie folgt gefaßt:

"Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
620 (500)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle."

2. Die Instrumentenabflugverfahren nach § 3 werden wie folgt geändert:

2.1 Die Frequenzen nach Absatz 1 Nummer 2.2 werden wie folgt gefaßt:

"2.2 Frequenz

RWY	Abflugstrecke	Frequenz: MHz
23	LMA2T, RKN4T, OSN5T, BASUM4T GMH3T, NOR2T, FFM2T	120.050 128.550
05	LMA2Z, RKN3Z, OSN2Z, BASUM2Z GMH3Z, NOR3Z, FFM2Z	120.050 128.550
33	LMA1L, RKN1L, OSN1K GMH3L, NOR3L	120.050 128.550
15	LMA1N, RKN1N, OSN1N GMH1N, NOR1N	120.050 128.550"

2.2 Die Abflugstrecken nach Absatz 2 Nummer 1 werden wie folgt geändert:

2.2.1 Die Abflugstrecken REKKEN THREE TANGO DEPARTURE (RKN3T), OSNABRÜCK FOUR TANGO DEPARTURE (OSN4T) und BASUM THREE TANGO DEPARTURE (BASUM3T) werden in REKKEN FOUR TANGO DEPARTURE (RKN4T), OSNABRÜCK FIVE TANGO DEPARTURE (OSN5T) und BASUM FOUR TANGO DEPARTURE (BASUM4T) umbenannt und jeweils die Angabe "R 003 NOR" in "R 002 NOR" geändert.

2.2.2 Die Abflugstrecke GERMINGHAUSEN TWO TANGO DEPARTURE (GMH2T) wird in GERMINGHAUSEN THREE TANGO DEPARTURE (GMH3T) umbenannt und die Anfangsflughöhe in Spalte 2 von "4000" auf "5000" geändert.

2.2.3 Die Abflugstrecke COLA ONE TANGO DEPARTURE (COL1T) wird gestrichen.

2.2.4 Die Abflugstrecke FRANKFURT ONE TANGO DEPARTURE (FFM1T) wird in FRANKFURT TWO TANGO DEPARTURE (FFM2T) umbenannt und in Spalte 4 die Anmerkung wie folgt gefaßt:

"1. Überfliegen von R 142 BAM in östlicher Richtung ist zu vermeiden.

2. Für Luftfahrzeuge, die nicht in der Lage sind, 40 NM nördlich FFM (ca. 79 NM nach dem Start) oberhalb FL 250 zu fliegen, ist GMH3T zu beantragen."

2.3 Die Abflugstrecken nach Absatz 2 Nummer 2 werden wie folgt geändert:

2.3.1 Die Abflugstrecke COLA TWO ZULU DEPARTURE (COL2Z) wird gestrichen.

2.3.2 Die Abflugstrecke FRANKFURT ONE ZULU DEPARTURE (FFM1Z) wird in FRANKFURT TWO ZULU DEPARTURE (FFM2Z) umbenannt und in Spalte 4 die Anmerkung wie folgt gefaßt:

"1. Überfliegen von R 142 BAM in östlicher Richtung ist zu vermeiden.

2. Für Luftfahrzeuge, die nicht in der Lage sind, 40 NM nördlich FFM (ca. 79 NM nach dem Start) oberhalb FL 250 zu fliegen, ist GMH3T zu beantragen."

2.4 Die Abflugstrecken nach Absatz 2 Nummer 3 werden wie folgt geändert:

2.4.1 Die Abflugstrecke GERMINGHAUSEN TWO LIMA DEPARTURE (GMH2L) wird in GERMINGHAUSEN THREE LIMA DEPARTURE (GMH3L) umbenannt und die Anfangsflughöhe in Spalte 2 von "4000" auf "5000" geändert.

2.4.2 Die Abflugstrecke COLA ONE LIMA DEPARTURE (COL1L) wird gestrichen.

2.5 In Absatz 2 werden die nachfolgenden Abflugstrecken nach Nummer 3 als neue Nummer 4 angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
LIMA ONE NOVEMBER DEPARTURE (LMA1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Rechtskurve, auf Kurs 300° bis DY; auf Kurs 310° bis LMA (△). Höhenbeschränkung: LMA in 4000 oder darüber überfliegen (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).	5000		
REKKEN ONE NOVEMBER DEPATURE (RKN1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Rechtskurve, auf Kurs 300° DY bis zum Erfliegen des R 002 NOR; auf R 002 NOR bis 40 DME NOR. Weiterflug bis RKN (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).			
OSNABRÜCK ONE NOVEMBER DEPARTURE (OSN1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Rechtskurve, auf Kurs 300° DY bis zum Erfliegen des R 002 NOR; auf R 002 NOR bis zum Erfliegen des R 244 OSN; auf R 244 OSN bis OSN (△). (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).			
GERMINGHAUSEN ONE NOVEMBER DEPARTURE (GMH1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Linkskurve, auf R 275 GMH bis GMH (△). (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).			Erfliegen von B1 bei 43 DME NOR einleiten
NÖRVENICH ONE NOVEMBER DEPARTURE (NOR1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Rechtskurve, auf R 014 NOR bis NOR (△). (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).			Bei Flügen, die oberhalb FL 190 geplant sind, ist die Rollkontrolle vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR-Grenze (23 DME westl. NOR) nicht in FL 200 oder darüber überflogen werden kann.

3. Die Verfahren nach Nummer 1 sind ab 29. April 1993, die Verfahren nach Nummer 2 sind ab 24. Juni 1993 anzuwenden.

Sie sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Flughafen Düsseldorf präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

Bonn, den 05.04.93
LR 16/60.61.01-01/75 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 113/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover

Vom 5. April 1993

Die in der Achtundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 28. Dezember 1992 festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Hannover werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt geändert:

1. Die Abflugverfahren nach § 3 werden wie folgt geändert:

1.1 In Absatz 2 Nummer 1 wird bei der Abflugstrecke WARBURG THREE SIERRA DEPARTURE (WRB3S) in Spalte 4 folgende Anmerkung aufgenommen:

"Zielflughafen EDDF: Abflugstrecke endet bei SOG; Weiterflug auf SOGIA (195°; 36 NM; Mindestreiseflughöhe 5000)"

1.2 In Absatz 2 Nummer 2 wird bei der Abflugstrecke WARBURG ONE YANKEE DEPARTURE (WRB1Y) in Spalte 4 folgende Anmerkung aufgenommen:

"Zielflughafen EDDF: Abflugstrecke endet bei SOG; Weiterflug auf SOGIA (195°; 36 NM; Mindestreiseflughöhe 5000)"

2. Die Verfahren sind ab 29. April 1993 anzuwenden.

Die sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Flughafen Hannover präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

Bonn, den 05.04.93
LR 16/60.61.01-01/65 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 114/93

Bekanntmachung zur Änderung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum

Vom 8. April 1993

Die in der Fünfundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 28. Dezember 1992 festgelegten Meldepunkte, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum (NfL I - 248/81 – NfL I – 29/93) werden aufgrund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt neu festgelegt:

1. Die ATS-Strecken nach § 1 Nr. 1 werden wie folgt geändert:

1.1 In der ATS-Strecke A 4 wird bei den Meldepunkten RAKIT und RENKI in Spalte 1 jeweils die Angabe "R 346 FWE" durch "R 345 FWE" ersetzt.

1.2 Die ATS-Strecke A 19 zwischen den Meldepunkten Hammelburg VOR (HAB) und Bayreuth VOR (BAY) wird wie folgt neu festgelegt:

1	2	3	4	5	6
△ Hammelburg NDB (HAB) 50 05 40 N 09 47 00 O		63			
△ RAKIS R 025 - 23 DME ERL (R 025 ERL / R 276 BAY) 50 00 25 N 11 24 36 O	096 276		FL 240 5000 ft MSL		
△ Bayreuth VOR (BAY) 49 59 11 N 11 38 17 O		9			

1.3 In der ATS-Strecke B 51 wird zwischen den Meldepunkten Warburg VOR/DME und GOTEM sowie zwischen GOTEM und Leipzig VOR/DME als niedrigste Flughöhe 5500 ft MSL festgelegt.

1.4 In der ATS-Strecke G 15 werden in Spalte 1 die Meldepunkte auf Anforderung SALLO und TRENT in Pflichtmeldepunkte festgelegt.

1.5 Nach der ATS-Strecke G 31 wird folgende neue Strecke eingefügt:

1	2	3	4	5	6
G 45 [1] Zürich East DVOR (ZUE) 47 35 37 N 08 49 08 O BODAN R 091 – 21 DME ZUE R 257 – 42 DME KPT 47 35 24 N 09 20 12 O FIR BDRY 47 35 20 N 09 27 10 O △ FUSSE R 091 – 71 DME ZUE R 139 – 14 DME KPT 47 34 20 N 10 35 00 O △ TEGAD [2] R 107 – 22 DME KPT R 250 – 16 DME EUR 47 38 45 N 10 53 00 O △ EURACH DVOR/DME (EUR) 47 44 09 N 11 15 02 O					1) Luftfahrzeuge ohne RNAV-Ausrüstung mit Ziel RTT fliegen FUSSE TEGAD G 313 RTT. 2) Kreuzung mit G 313; Entfernung bis FIR BDRY (47 30 45 N 11 32 40 O) 28 NM
	091 271	21			
		5			
		45	FL 240 10000 ft MSL	↓	
	070 250	13	FL 240 12000 ft MSL		
		16			

1.6 Die ATS-Strecke R 7 wird wie folgt neu festgelegt:

1	2	3	4	5	6
R 7 Diekirch DVOR (DIK) 49 51 41 N 06 07 49 O FIR Boundary 49 31 30 N 06 21 20 O FIR Boundary 49 28 00 N 06 23 30 O Gros-Tenquin VOR (GTQ) 48 59 13 N 06 42 48 O Strasbourg VORTAC (STR) 48 30 20 N 07 34 21 O △ DENEL (FIR BDRY) (R 116 STR/R 277 – SUL) 48 26 45 N 07 45 50 O △ Sulz DVOR (SUL) 48 22 57 N 08 38 45 O ANELA (FIR Boundary) R 352 – 16 DME ZUE/ R 052 – 17 DME TRA 47 51 40 N 08 45 40 O SAFFA R 352 – 7 DME ZUE/ R 087 – 14 DME TRA 47 42 00 N 08 47 36 O Zürich East DVOR/DME (ZUE) 47 35 37 N 08 49 08 O					
	160 340	22			
		5			
		30			
	133 313	44			
	116 296	8			
	097 277	35	FL 170 6000 ft MSL (FL 100)	↓	↑
	172 352	32	FL 240 6500 ft MSL		
		9			
		7			

1.7 In der ATS-Strecke R 10 wird zwischen den Meldepunkten EDVIN und BUROK die höchste/niedrigste Reiseflughöhe auf "FL 240/4000 ft MSL (FL 80)", zwischen den Meldepunkten Mansbach NDB (MBA) und EDVIN als niedrigste Flughöhe 5000 ft MSL festgelegt.

1.8 In der ATS-Strecke W 10 wird der Meldepunkt RAKIS in Spalte 1 wie folgt festgelegt:

"△ RAKIS 1)
R 025 – 23 DME ERL
(R 025 ERL/R 276 BAY)
50 00 25 N 11 24 36 O"

1.9 Die ATS-Strecke W 95 wird wie folgt festgelegt:

1	2	3	4	5	6
W 95 ▲ Magdeburg VOR/DME (MAG) 51 59 42 N 11 47 50 O ▲ RISOK [1]) (R 175 – 32 DME HLZ R 074 – 68 DME WRB) 51 49 57 N 10 52 10 O △ LABAN [2]) 51 37 43 N 09 46 30 O △ Warburg VORTAC (WRB) 51 30 26 N 09 06 42 O					1) Kreuzung mit W 99 2) Kreuzung mit G 5; Entfernung bis DLE: 38 NM
	254 074	36	FL 240 7000 ft MSL (FL 80)	↓	
		42	FL 240 7000 ft MSL		
		26	FL 240 5000 ft MSL		

1.10 In der ATS-Strecke W 98 wird für den Streckenabschnitt zwischen den Meldepunkten NENSA und Mansbach NDB (MBA) in Spalte 4 die höchste/niedrigste Reiseflughöhe auf "FL 240 / 5000 ft MSL" festgelegt.

2. Die RNAV-Strecken nach § 1 Nr. 2 werden wie folgt geändert:

2.1 Der RNAV-Strecke W 92 wird folgende neue Strecke vorangestellt:

1	2	3	4	5	6
L 73 △ FUSSE R 139 – 14 DME KPT (R 139 KPT – R 091 ZUE) 47 34 20 N 10 35 00 O FIR Boundary 47 29 22 N 11 24 00 O Rattenberg NDB (RTT) 47 25 53 N 11 56 26 O					1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAVO
	098	34	FL 240 13000 ft MSL	↓	
		22			

3. Die Verfahren sind ab 29. April 1993 anzuwenden.

Bonn, den 08.04.93
LR 16/60.61.01-01/81 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 115/93

Bekanntmachung zur Änderung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum

Vom 8. April 1993

Die in der Sechsundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 28. Dezember 1992 festgelegten Meldepunkte, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum (NfL I - 250/81 – NfL I - 30/93) werden aufgrund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt neu festgelegt:

1. Die ATS-Strecken nach § 1 Abs. 1 werden wie folgt geändert:

1.1 In der ATS-Strecke UA 4 wird bei den Meldepunkten RAKIT und RENKI jeweils die Angabe "R 346 FWE" durch "R 345 FWE" ersetzt.

1.2 In der ATS-Strecke UA 9 werden die bisherigen Anmerkungen 2) und 3) als Anmerkungen 1) und 2) festgelegt.

1.3 Nach der ATS-Strecke UG 31 wird folgende neue Strecke festgelegt:

1	2	3	4	5	6
UG 45 Zürich East DVOR (ZUE) 47 35 37 N 08 49 08 O BODAN R 091 – 21 DME ZUE R 257 – 42 DME KPT 47 35 24 N 09 20 12 O UIR BDRY 47 35 20 N 09 27 10 O △ FUSSE R 091 – 71 DME ZUE R 139 – 14 DME KPT 47 34 20 N 10 35 00 O UIR Boundary 47 59 50 N 12 51 55 O Salzburg DVOR/DME (SBG) 48 00 11 N 12 53 36 O					
	091/271	21			
		5			
		45	FL 450/FL 250	↓	
	074/254	96			
		1			

1.4 Die ATS-Strecke UR 10 wird wie folgt festgelegt:

1	2	3	4	5	6
UR 10 1) △ Nattenheim VORTAC (NTM) 50 01 01 N 06 31 57 O △ Frankfurt DVORTAC (FFM) 50 03 18 N 08 38 17 O △ Fulda DVORTAC (FUL) 50 35 37 N 09 34 24 O ▲ ERSIL 51 00 20 N 10 19 20 O (R 125 – 54 DME WRB) ▲ LASTO2) 51 18 10 N 10 56 45 O ▲ BUROK 52 03 15 N 12 30 00 O (R 232 – 42 DME TOF) ▲ ESIKA 52 07 15 N 12 38 40 O (R 232 – 35 NM DME TOF) ▲ Tempelhof DVORTAC (TOF) 52 28 28 N 13 24 25 O					1) Diese Streckenführung ist zwischen ESIKA und TOF nicht benutzbar. 2) Schnittpunkt mit UW 99.
	091/271	81	FL 450/FL 250	↓ ↑	
	049/229	48			
	052/232	37	FL 410/FL 250	↓	
		31			
		74			
		7	FL 410/FL 290		
		35			

1.5 In der ATS-Strecke UR 11 wird die Anmerkung wie folgt festgelegt:

"Zwischen UIR BDRY (48 31 15 N 07 48 00 O) und TGO steht diese Strecke für Flüge nach EDDM nicht zur Verfügung."

1.6 Nach der ATS-Strecke UW 98 wird folgende neue Strecke eingefügt:

1	2	3	4	5	6
UW 904 △ Roding DVORTAC (RDG) 49 02 29 N 12 31 41 O △ Allersberg VOR/DME (ALB) 49 12 56 N 11 13 23 O					
	281 101	52	FL 450 FL 250	↓	

2. Die RNAV-Strecken nach § 1 Abs. 2 werden wie folgt geändert:

2.1 Nach der RNAV-Strecke UL 41 wird folgende neue Strecke eingefügt:

1	2	3	4	5	6
UL 73 △ FUSSE R 139 – 14 DME KPT (R 139 KPT – R 091 ZUE) 47 34 20 N 10 35 00 O UIR Boundary 47 29 22 N 11 24 00 O Rattenberg NDB (RTT) 47 25 53 N 11 56 26 O					1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen. 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAVO.
	098	34	FL 450 FL 250	↓	
		22			

3. Die Verfahren sind ab 29. April 1993 anzuwenden.

Bonn, den 08.04.93
LR 16/60.61.01-01/86 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 116/93

Bekanntmachung zur Änderung der Warteverfahren

Vom 5. April 1993

Die in der Achtundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 29. Oktober 1992 festgelegten Warteverfahren werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt geändert:

1. In der Tabelle der Warteverfahren unter § 1 wird in Spalte 3 bei der Mindestwartehöhe für das Warteverfahren "MOHNE" die Zahl "6000" in "5500" geändert.

2. Das Verfahren ist ab 29. April 1993 anzuwenden.

Bonn, den 05.04.93
LR 16/60.61.01-01/65 DFS 93 II

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 117/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede

Vom 6. April 1993

Die in der Einhundertsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 17. Dezember 1987 festgelegten Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede (NfL I - 177/87, NfL I - 37/88) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt neu festgelegt:

1. Die nach § 2 festgelegten Pflichtmeldepunkte werden wie folgt geändert:

WHISKEY (▲):	Südlich der BAB A 2, östlich der Eisenbahnlinie Lünen-Dortmund,
SIERRA (▲):	Ruhrbrücke bei Geisecke,
NOVEMBER (▲):	BAB-Abfahrt Kamen/Bergkamen,
ECHO (▲):	Kreuzung der Eisenbahnlinie Schwerte-Fröndenberg mit der Bundesstraße 233

Anmerkung:
Die aufgeführten Pflichtmeldepunkte sind im Luftfahrthandbuch, Teil VFR, in Kartenform dargestellt.

2. Die Anflugverfahren nach § 3 werden wie folgt festgelegt:

2.1 Anflüge nach Sichtflugregeln zum Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede sind bis zu einer Flughöhe von maximal 2500 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

2.1.1 Zur Landebahn 06:

2.1.1.1 von SIERRA (▲) in nordwestlicher Richtung bis zur Ruhrschnellweg-Abfahrt Sölde;

2.1.1.2 von WHISKEY (▲) in südlicher Richtung bis zur Eisenbahnlinie Körne-Unna.

2.1.2 Zur Landebahn 24:

2.1.2.1 von NOVEMBER (▲) in südlicher Richtung bis zur Eisenbahnlinie Körne-Unna;

2.1.2.2 von ECHO (▲) in nordwestlicher Richtung bis zum BAB-Kreuz Dortmund/Unna.

2.2 Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Dortmund ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen der in Nummer 1 genannten Pflichtmeldepunkte aufzunehmen.

Anmerkung: Die aufgeführten Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil VFR, in Kartenform dargestellt.

3. Die Abflugverfahren nach § 4 werden wie folgt festgelegt:

3.1 Abflüge nach Sichtflugregeln vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede sind bis zu einer Flughöhe von maximal 2500 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

3.1.1 Von der Startbahn 06:

3.1.1.1 in nördlicher Richtung bis NOVEMBER (▲);

3.1.1.2 in östlicher Richtung rechts entlang der BAB bis BAB-Kreuz Dortmund/Unna, dann in südlicher Richtung rechts entlang der Bundesstraße 233 bis ECHO (▲).

3.1.2 Von der Startbahn 24:

3.1.2.1 in nördlicher Richtung, westlich des Ortes Asseln und östlich des Ortes Brackel, bis WHISKEY (▲)

3.1.2.2 von der Ruhrschnellweg-Abfahrt Sölde in südöstlicher Richtung bis SIERRA (▲).

Anmerkung: Die aufgeführten Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil VFR, in Kartenform dargestellt.

4. Die Verfahren sind ab 13. Mai 1993 anzuwenden.

Bonn, den 06.04.93
LR 16/60.61.01-01/89 DFS 89

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 118/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund

Vom 6. April 1993

Die in der Einhundertundersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 29. Januar 1992 festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund (NfL I - 178/87, NfL I - 212/87, NfL I - 22/88, NfL I - 171/88 und NfL I - 30/92) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt neu festgelegt:

1. Die Instrumentenanflugverfahren nach § 2 werden wie folgt geändert:

1.1 Die in Absatz 3 in Spalte 3 der Tabelle genannte Mindestwartehöhe von "2500" wird auf "3000" festgelegt.

1.2 Die in Absatz 5 in den Nummern 1 bis 4 aufgeführten Anflugverfahren werden wie folgt neu festgelegt:

"1. Localizer-DME-Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Dortmund-Wickede NDB (DWI)/DME (DWD)

Abflug von DWI (IAF) auf Kurs 075° (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 080° (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 7 DME DWD Linkskurve einleiten und innerhalb 9 DME DWD durchführen; Sinkflug auf 2500 und Landekurs (242°) erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 6 DME DWD (FAF) beginnen. 4 DME DWD nicht unter 1870 überfliegen.

Anmerkung: Während der Wendekurve darf eine angezeigte Eigengeschwindigkeit von 190 kt nicht überschritten werden.
Fehlanflugpunkt: DWI NDB

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
760 (360)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000, Linkskurve, Flug bis DWI NDB und Steigflug auf 3000 fortsetzen. Steigflug auf 1600 vor Beschleunigung im Horizontalflug.

2. NDB/DME-Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Dortmund-Wickede NDB (DWI)/DME (DWD)

Abflug von DWI (IAF) auf Kurs 075° (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 080° (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 7 DME DWD Linkskurve einleiten und innerhalb 9 DME DWD durchführen; Sinkflug auf 2500 und Endanflugkurs 242° in Richtung DWI erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 6 DME DWD (FAF) beginnen. 4 DME DWD nicht unter 1870 überfliegen.

Anmerkung: Während der Wendekurve darf eine angezeigte Eigengeschwindigkeit von 190 kt nicht überschritten werden.
Fehlanflugpunkt: DWI NDB

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (440)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 1

3. Localizer-DME-Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Dortmund-Wickede NDB (DWI)/DME (DWD)

Abflug von DWI (IAF) auf Kurs 230° (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 225° (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 8.5 DME DWD Rechtskurve einleiten, Sinkflug auf 2500 und Landekurs 062° erfliegen (IF). Sinkflug (5.2 %) bei 7.5 DME DWD (FAF) beginnen. 5 DME DWD nicht unter 1750 überfliegen.

Anmerkung: Während der Wendekurve darf eine angezeigte Eigengeschwindigkeit von 190 kt nicht überschritten werden. Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen:

Abflug von DWI auf Kurs 090°; bei 3 DME DWD Linkskurve, Flug bis DWI fortsetzen; Abflug wie unter Nummer 3 beschrieben.

Fehlanflugpunkt: 1 DME südwestlich DWD

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3 DME DWD, Linkskurve, Flug bis DWI NDB und Steigflug auf 3000 fortsetzen. Steigflug auf 1600 vor Beschleunigung im Horizontalflug.

4. NDB/DME-Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Dortmund-Wickede NDB (DWI)/DME (DWD)

Abflug von DWI (IAF) auf Kurs 230° (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 225° (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 8.5 DME DWD Rechtskurve einleiten, Sinkflug auf 2500 und Endanflugkurs 062° in Richtung DWI erfliegen (IF). Sinkflug (5.2 %) bei 7.5 DME DWD (FAF) beginnen. 5 DME DWD nicht unter 1750 überfliegen.

Anmerkung: Während der Wendekurve darf eine angezeigte Eigengeschwindigkeit von 190 kt nicht überschritten werden.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen:

Abflug von DWI auf Kurs 090°; bei 3 DME DWD Linkskurve, Flug bis DWI fortsetzen; Abflug wie unter Nummer 4 beschrieben.

Fehlanflugpunkt: 1 DME südwestlich DWD

Hindernisfreihöhen: wie unter Nr. 3
Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 3"

2. Die Abflugstrecke nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt neu festgelegt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
GERMINGHAUSEN FOUR UNIFORM DEPARTURE (GMH4U) Geradeaussteigflug auf 2500; Linkskurve, auf Steuerkurs 110° bis zum Erfliegen des R 343 GMH (B 1); auf B 1 bis GMH (△).	5000		

3. Die Verfahren sind ab 29. April 1993 anzuwenden.

Die sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Verkehrslandeplatz Dortmund präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

Bonn, den 06.04.93
LR 16/60.01.01-01/89 DFS 93 II

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 119/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg

Vom 6. April 1993

Die in der Einhundertzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 18. Dezember 1992 festgelegten Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg (NfL I - 9/93) werden auf Grund des § 27 Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt neu festgelegt:

1. Der Pflichtmeldepunkt nach § 2 Nr. 2 wird wie folgt festgelegt:

"2. NOVEMBER (▲): Schnittpunkt der Hochspannungsleitung mit der Bundesstraße 6 (südöstlich Altentreptow)"

2. Die Anflugverfahren nach § 3 werden wie folgt geändert:

2.1 Die in Absatz 1 in den Nummern 1 und 2 aufgeführten Anflugverfahren werden wie folgt neu festgelegt:

2.1.1 Zur Landebahn 09:

2.1.1.1 von ECHO (▲) auf Kurs über Grund 305° (mißw.);

2.1.1.2 von NOVEMBER (▲) rechts entlang der Bundesstraße 96.

2.1.2 Zur Landebahn 27:

2.1.2.1 von ECHO (▲) auf Kurs über Grund 305° (mißw.);

2.1.2.2 von NOVEMBER (▲) rechts entlang der Bundesstraße 96."

2.2 Das in Absatz 3 geregelte Verfahren wird wie folgt geändert:

Bei Anflügen nach den Nummern 2.1.1.1 und 2.1.2.2 ist die Platzrunde nördlich der Start- und Landebahn zu benutzen.

3. Die Abflugverfahren nach § 4 Nr. 1 und 2 werden wie folgt neu festgelegt:

3.1 Von der Startbahn 09:

3.1.1 auf Kurs über Grund 125° (mißw.) bis ECHO (▲);

3.1.2 über die Platzrunde bis zu einem Standort unmittelbar vor der Bundesstraße 96; danach rechts entlang der Bundesstraße 96 bis NOVEMBER (▲).

3.2 Von der Startbahn 27:

3.2.1 über die Platzrunde bis querab Schwelle 27; danach auf Kurs über Grund 125° (mißw.) bis ECHO (▲);

3.2.2 rechts entlang der Bundesstraße 96 bis NOVEMBER (▲).

4. Die Verfahren sind ab 29. April 1993 anzuwenden.

Bonn, den 06.04.93
LR 16/60.61.01-01/89 DFS III

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 120/93

Nachrichtliche Bekanntmachung der Berichtigung der Siebten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die nachstehende im Bundesgesetzblatt Teil I S. 420 am 6. April 1993 veröffentlichte Berichtigung vom 25. März 1993 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Bonn, den 08.04.93
LR 10/60.01.31-02.07/35 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

Dr. G r a u m a n n

Berichtigung der Siebten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Vom 25. März 1993

Die Anlage 5 im Anhang der Siebten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) ist wie folgt zu berichtigen:

Bei den Klassen "E" und "F" ist jeweils neben der Abkürzung "IFR" die Angabe "250 Knoten IAS unterhalb FL 100" in der Spalte "Höchstgeschwindigkeit" zu ergänzen.

Bonn, den 25. März 1993

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. G r a u m a n n

I - 121/93

Luftsicherheitsgebühr

Die auf der Grundlage der §§ 1, 2 Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung in Verbindung mit § 32 Abs. 1 Nr. 13 Luftverkehrsgesetz für die Durchsuchung von Fluggästen und mitgeführten Gegenständen oder deren Überprüfung in sonstiger Weise (§ 29 c Abs. 2 LuftVG) erhobene Gebühr wird **zum 1. November 1993** wie folgt erhöht:

Luftsicherheitsgebühr ab 1. November 1993

Flugplätze in	Bisherige Gebühr	Neue Gebühr
	DM	DM
Baden-Württemberg	4,00	4,50
Bayern	6,50	6,50
Berlin	6,50	6,50
Brandenburg	6,50	6,50
Bremen	4,60	4,60
Hamburg	3,50	4,50
Hessen	5,00	6,00
Mecklenburg-Vorpommern	6,50	6,50
Niedersachsen	6,50	6,50
Nordrhein-Westfalen	6,50	6,50
Rheinland-Pfalz	entfällt	entfällt
Saarland	4,50	6,50
Sachsen	6,50	6,50
Sachsen-Anhalt	entfällt	entfällt
Schleswig-Holstein	5,00	5,00
Thüringen	6,50	6,50

Es wird gebeten, diese Gebührenerhebung zur Kenntnis zu nehmen.

NfL I - 83/92 wird mit Wirkung vom 1. November 1993 aufgehoben.

Bonn, den 13.04.93
LR-S/60.01.33-01/82 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

M e n d e l

I - 122/93

Flugbeschränkungen für die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof

Zur Verminderung der Lärmauswirkungen auf die Umgebung der Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof wird gemäß § 29 Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr folgendes angeordnet:

1. Strahlflugzeuge dürfen auf den Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof nur starten und landen, wenn sie die Lärmzulassungsvorschriften des ICAO Annex 16, Band 1, Teil II, Kapitel 3 erfüllen.

2. Von den Beschränkungen sind ausgenommen:

2.1 Luftfahrzeuge, die einen der Flughäfen nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen **und** der Flughafen Berlin-Schönefeld nicht anfliegbar ist.

2.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen.

3. Diese Beschränkungen treten mit Beginn des Sommerflugplanes 1994 in Kraft.

4. Die vorstehend getroffenen Beschränkungen enthalten eine Übergangsregelung zugunsten der Luftverkehrsgesellschaften (LVG), die zur Zeit ab Berlin-Tegel und/oder ab Berlin-Tempelhof operieren. Neu in den Verkehr hinzukommende LVG müssen bereits ab sofort die Kriterien erfüllen, die mit Beginn des Sommerflugplanes 1994 für alle gelten werden.

Berlin, den 07.04.93
II E

Senatsverwaltung für Verkehr
und Betriebe Berlin
Im Auftrag

V o l l m e r

I - 123/93

Anmeldung von Flügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) beim Flugplankoordinator

Mit Wirkung vom 1. Mai 1993 bis zum 31. Oktober 1993 wird die Koordinierungspflicht für alle gewerblichen und nichtgewerblichen IFR-Flüge von/nach dem Flughafen Düsseldorf eingeführt.

Die bereits für Starts und Landungen des Linien- und Charterverkehrs bestehende Koordinierungspflicht bleibt von dieser Regelung unberührt.

Im einzelnen gilt folgendes:

Geplante Starts und Landungen von Flügen nach Instrumentenflugregeln sind anzumelden beim

Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland
Herrn Claus Ulrich
Ostallee / Bauteil 171.01, Raum Nr. 155
General Aviation Terminal
8050 München 23 (Flughafen)

Tel.	(0130) 45 43 302 (Anrufe aus dem Inland)
Tel.	(089) 975 903 00 – 02 (Anrufe aus dem Ausland)
Telex:	526 741
Telefax:	(089) 975 90 306
SITA:	MUCZRLH
AFTN:	EDDMYHYXD

Dienststunden: Täglich 05.00 bis 21.00 Uhr UTC.

Alle Anmeldungen müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- Betriebstag
- geplante Start-/Landezeit am Flughafen Düsseldorf in UTC (Blockzeiten)
- Luftfahrzeugkennung
- Muster des Luftfahrzeuges
- Ursprungs- und/oder Bestimmungsflugplatz.

Anmeldungen sind jederzeit innerhalb der Dienststunden möglich, sollten jedoch so früh wie möglich erfolgen.

Streichungen bereits koordinierter Flüge sind unverzüglich dem Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland mitzuteilen; Änderungen bereits koordinierter und genehmigter Start-/Landezeiten sind erneut zu koordinieren.

Die in der Anmeldung enthaltenen Start-/Landezeiten bedürfen der Bestätigung durch den Flugplankoordinator.

Genehmigungen von Ein- und Ausflügen nach § 2 Abs. 6 und 7 LuftVG, welche in jedem Fall beim Bundesminister für Verkehr gesondert zu beantragen sind, schließen keine Bestätigung der vorgesehenen Start- und/oder Landezeiten auf Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland ein.

Offenbach, den 05.04.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

I - 124/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im Zusammenhang mit der militärischen Übung CENTRAL ENTERPRISE 93

Vom 22. März 1993

Aufgrund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) werden in den Fluginformationsgebieten Bremen, 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])

Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
53 43 00 N 09 01 00 E – 53 08 00 N – 10 02 00 E –
52 12 00 N 08 32 00 E – 52 26 00 N – 08 09 00 E –
52 44 00 N 08 29 00 E – 52 44 40 N – 08 53 20 E –
53 01 00 N 09 20 00 E – 53 11 00 N – 09 20 00 E –
53 21 00 N 09 10 00 E – 53 24 50 N – 08 30 00 E –
53 38 00 N 08 30 00 E – 53 43 00 N – 09 01 00 E

gegebenen seitlichen Begrenzung.

Vertikale Begrenzung:

Von 500 Fuß über Grund bis 3500 Fuß über NN.

Daten und Zeiten:

14. Juni - 17. Juni 1993 täglich 0700-0900 und 1200-1400 UTC
18. Juni 1993 0700-0900 UTC.

1.2 Übungsgebiet 2 (Exercise Restricted Area 2 [ERA 2])

Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
51 05 00 N 08 16 00 E – 51 02 45 N 09 08 00 E –
50 57 15 N 09 24 45 E – 50 56 00 N 09 48 30 E –
50 34 00 N 09 44 00 E – 50 26 00 N 09 47 00 E –
50 19 00 N 09 47 00 E – 50 07 00 N 09 49 00 E –
50 02 00 N 09 49 00 E – 49 48 10 N 10 05 10 E –
49 46 00 N 09 49 30 E – 49 45 00 N 09 32 00 E –
50 17 00 N 09 24 00 E – 50 19 42 N 09 10 07 E –
50 26 00 N 09 00 00 E – 50 10 00 N 07 40 00 E –
50 39 00 N 07 34 00 E – 50 39 00 N 08 12 00 E –
51 05 00 N 08 16 00 E
gegebenen seitlichen Begrenzung.

Vertikale Begrenzung:

Von 500 Fuß über Grund bis 5000 Fuß über NN.

Daten und Zeiten:

14. Juni – 17. Juni 1993 täglich 0700-0900 und 1200-1400 UTC
18. Juni 1993 0700-0900 UTC.

1.3 Übungsgebiet 3 (Exercise Restricted Area 3 [ERA 3])

Seitliche Begrenzung:

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
48 47 00 N 09 57 00 E – 48 45 45 N 10 22 45 E –
48 35 00 N 10 27 00 E – 48 28 00 N 09 59 00 E –
48 17 00 N 09 40 00 E – 48 16 41 N 09 39 07 E –
entgegen dem Uhrzeigersinn entlang München TMA Sektor A2 –
48 10 30 N 09 42 00 E – 48 05 30 N 10 04 30 E –
47 48 55 N 09 51 30 E – 48 05 00 N 09 07 00 E –
48 13 00 N 09 07 00 E – 48 18 20 N 09 24 00 E –
48 27 00 N 09 24 12 E –
entlang der seitlichen Begrenzung des Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 10 –
48 30 45 N 09 33 00 E – 48 31 40 N 09 33 00 E –
48 47 00 N 09 57 00 E

gegebenen seitlichen Begrenzung.

Vertikale Begrenzung:

Von 500 Fuß über Grund bis 5000 Fuß über NN.

Daten und Zeiten:

14. Juni – 17. Juni 1993 täglich 0700-0900 und 1200-1400 UTC
18. Juni 1993 0700-0900 UTC.

2. Art der Flugbeschränkungen

In den unter Ziff. 1 beschriebenen Gebieten sind sowohl Flüge nach Instrumentenflugregeln als auch Flüge nach Sichtflugregeln von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen nur nach vorheriger Genehmigung durch die nachfolgend genannte Stelle möglich:

DEUTSCHE FLUGSICHERUNG GmbH
Abt. FDL
(Luftraumnutzungszentrale)
Tel.: 069/690-71943 oder 069/695012-0

Anfragen sind mindestens sechs Stunden vor dem geplanten Einflug in der Zeit von Montag bis Freitag, 0400-1900 UTC, ggfs. am Vortage, an die o.g. Stelle zu richten.

Für genehmigte Durchflüge ziviler Luftfahrzeuge wird zum Zweck der Funkkontaktaufnahme mit der für die Kontrolle innerhalb der Gebiete mit Flugbeschränkungen zuständigen militärischen Stelle eine entsprechende Frequenz durch die o.g. Stelle mitgeteilt, ggfs. kann sie bei der für den Fluginformationsdienst zuständigen Stelle erfragt werden.

3. Da innerhalb der unter Nummer 1 beschriebenen Gebiete auch Flüge in Instrumentenwetterbedingungen durchgeführt werden, wird Luftfahrzeugführern von Flügen nach Sichtflugregeln dringend empfohlen, einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu den Gebieten einzuhalten.

4. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen unterliegen der Strafnorm nach § 62 Luftverkehrsgesetz und können entsprechend geahndet werden.

Bonn, den 22.03.93
LR 16/60.05.04/70DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 125/93

Verkürzung der Anflugbefeuerung 26 und Verlegung des Haupteinflugzeichens 26 im Rahmen von Bauarbeiten auf dem Flughafen Stuttgart

I. Der Umbau des Rollfeldes des Flughafens Stuttgart auf die planfestgestellte Ausbaukonfiguration (Verlegung des westlichen Bahnendes um 585 m und des östlichen Bahnendes der Start- und Landebahn 08/26 um 1380 m nach Osten und Anlegung eines Parallelrollbahnsystems) hat im Herbst 1992 nach der Umlegung der Autobahn A8 begonnen und wird sich in mehreren Bauabschnitten unter weitestmöglicher Aufrechterhaltung des Flugbetriebes möglich bis 1996 hinziehen.

Einzelheiten über die vorübergehend geänderte Hindernissituation und die notwendigen zeitweiligen Betriebsbeschränkungen oder Sperrmaßnahmen werden durch NOTAM jeweils bekanntgegeben werden.

Eine notwendige mehrwöchige Vollsperrung der Start- und Landebahn 08/26 (voraussichtlich im Sommer 1995) während des Umbaues der vorhandenen Start- und Landebahn 08/26 wird rechtzeitig in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil I, bekanntgegeben werden.

II. Das Baufeld östlich des Flughafens erstreckt sich ab der Flughafenbegrenzung in einer Breite von rd. 0,5 km nach Osten bis zu einer Entfernung von rd. 1,8 km zur Landeschwelle 26. Hier sind folgende längerdauernde Änderungen flugbetrieblicher Einrichtungen notwendig:

1. Verkürzung der Anflugbefeuerung 26 (von 900 m) auf 450 m. Die verbleibenden 450 m Anflugbefeuerung bis zur Schwelle 26 werden über die Gesamtlänge von 450 m mit Blitzfeuern aufgerüstet. Die Änderung erfolgt am 02. April 1993 und bleibt bis zum 30.07.1995 bestehen.

2. Das bestehende Haupteinflugzeichen HEZ 26 wird an einem provisorischen Standort 48° 40' 36,126" Nord; 09° 14' 22,188" Ost (180 m westlich des jetzigen HEZ 26 und 67,5 m südlich der S/L-Bahnachse) provisorisch verlegt. Abschalten des bestehenden HEZ 26 und Inbetriebnahme des provisorischen HEZ 26 erfolgt am 30.04.1993. Das provisorische HEZ 26 wird bis zum 30.07.1995 betrieben.

Stuttgart, den 30.03.93
Az.:24-3847.2/71

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Z e l l e r

I - 126/93

Bekanntmachung der Genehmigungsergänzung für den Sonderlandeplatz "Bruchhauser Steine"

Gemäß § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49 bis 53 LuftVZO habe ich meine Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes "Bruchhauser Steine" vom 28.02.1992, veröffentlicht in den NfL I - 134/92, erweitert und dem Freiherrn von Fürstenberg die Genehmigung zur Durchführung von Hängegleitern- und Gleitschirmflugbetrieb im Windenschleppverfahren auf dem Landeplatz D 3 erteilt.

Münster, den 26.03.93
–53.10.1-3.1/02–

Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

W e b e r

I - 127/93

Änderung der Bodenfunkstellenfrequenz auf dem Verkehrslandeplatz Magdeburg

Die bisherige Frequenz von "Magdeburg-INFO" 122,300 MHz wird am 14.04.1993 aufgehoben; zum gleichen Zeitpunkt wird die neue Frequenz 123,050 MHz in Betrieb genommen.

Die Frequenz 123,050 MHz darf nur bis zu einer Entfernung von 15 NM und bis zu einer Höhe von 3000 ft über dem Platz genutzt werden.

Magdeburg, den 01.04.93
34.30311/06-25/07

Bezirksregierung Magdeburg
Im Auftrag

F r i e d r i c h

NfL I 128/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 29. April 1993

I - 128/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

Vom 22. April 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Artikel 87 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278), wird im Fluginformationsgebiet BERLIN vorübergehend das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1.1 Ausdehnung:

Der Luftraum innerhalb von 2 nautischen Meilen (NM) um den Bezugspunkt
52° 10' 11" N und 13° 55' 40" O von Grund bis 2300 Fuß über NN (660 m über Grund).

1.2 Daten und Zeiten:

18. Mai 1993 von 12.30 Uhr bis 15.00 Uhr UTC.

2. Arten der Flugbeschränkung

In dem unter Ziffer 1.1 genannten Gebiet sind Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln nur mit vorheriger Genehmigung durch die

Luftraumkoordinierungsstelle der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nebenstelle Wünsdorf
Postfach 59
O-1630 ZOSSEN
Telefon: Zossen (W-03377) - 2411

möglich.

3. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrs-Gesetzes strafrechtlich geahndet.

Bonn, den 22.04.1993
LR 16/60.05.04/100 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

NfL I 129 – 138/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 13. Mai 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 129/93	1. VO zur Änderung der 104. DVO zur LuftVO (Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung)	214
I - 130/93	VO zur Aufhebung der 14. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)	214
I - 131/93	VO zur Aufhebung der 67. DVO zur LuftVO (Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit für Flüge nach Instrumentenflugregeln unterhalb der Flugfläche 100)	214
I - 132/93	2. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Identifizierungszone)	215
I - 133/93	15. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	215
I - 134/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	215
I - 135/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Dresden	216
I - 136/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Leipzig-Halle	217
I - 137/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bottenhorn	219
I - 138/93	Verkehrslandeplatz Essen-Mülheim – Änderung der Betriebsgenehmigung	219

Inhaltsangabe der NfL II 44/93 vom 13. Mai 1993

II - 44/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 45/93 vom 13. Mai 1993

II - 45/93	Verzeichnis der nach § 18 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO) anerkannten Herstellungsbetriebe von Luftfahrtgerät

Inhaltsangabe der NfL II 46-47/93 vom 13. Mai 1993

II - 46/93	Nachrichtliche Bekanntmachung der VO über das erlaubnispflichtige Personal für die Flugsicherung und seine Ausbildung (FSPAV)
II - 47/93	Ungültigkeitserklärungen von Flugzeugdokumenten

I - 129/93

Erste Verordnung zur Änderung der Einhundertvierten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung)

Vom 20. April 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), in Verbindung mit § 26 a Abs. 3 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Die Einhundertvierte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung) vom 30. Mai 1989 (BAnz. S. 3041, NfL I - 138/89) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort "Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort "Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.

b) In Absatz 2 Satz 2 wird das Wort "Einflugfreigabe" durch das Wort "Einfluggenehmigung" ersetzt.

c) In Absatz 3 1. Halbsatz werden die Wörter "ein CVFR-Gebiet, in die ED-R9 oder in den Luftraum oberhalb Flugfläche 200" durch die Wörter "einen Luftraum der Klasse C" und das Wort "Einflugfreigabe" durch das Wort "Einfluggenehmigung" ersetzt.

d) Absatz 3 Satz 2 wird gestrichen.

2. § 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden das Wort "Flugverkehrskontrolldienst" durch die Wörter "von der Flugverkehrskontrolle" und das Wort "Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort "Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.

b) Die Nummern 3 und 4 werden wie folgt gefaßt:

"3. danach im Warteverfahren auf die in den veröffentlichten Instrumentenanflugverfahren jeweils festgelegte Höhe zu sinken.

4. ein für den Zielflugplatz festgelegtes Instrumentenanflugverfahren durchzuführen; sofern möglich, innerhalb von 30 Minuten nach Beginn des Sinkfluges zu landen."

3. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter "vom Flugverkehrskontrolldienst" durch die Wörter "von der Flugverkehrskontrolle" ersetzt.

b) In Absatz 3 wird das Wort "Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort "Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 20.04.93

Der Bundesminister
für Verkehr

Günther Krause

I - 130/93

Verordnung zur Aufhebung der Vierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 26. April 1993

Auf Grund des § 32 Absatz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 Nr. 21 Buchstabe b der Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) neu gefaßt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Die Vierzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. August 1985 (BAnz. S. 10798; NfL I - 163/85) zuletzt geändert durch die Verordnung vom 28. Dezember 1992 (BAnz. 1993, S. 809; NfL I - 27/93), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 26.04.93

Der Bundesminister
für Verkehr

Günther Krause

I - 131/93

Verordnung zur Aufhebung der Siebenundsechzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit für Flüge nach Instrumentenflugregeln unterhalb der Flugfläche 100)

Vom 20. April 1993

Auf Grund des § 32 Absatz 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Die Siebenundsechzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit für Flüge nach Instrumentenflugregeln unterhalb der Flugfläche 100) vom 23. März 1978 (BAnz. Nr. 67 vom 8. April 1978; NfL I - 101/78), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. Dezember 1978 (BAnz. Nr. 2 vom 4. Januar 1979; NfL I - 2/79), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Bonn, den 20.04.93

Der Bundesminister
für Verkehr

Günther Krause

I - 132/93

Zweite Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Identifizierungszone)

Vom 27. April 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Identifizierungszone) vom 12. Dezember 1990 (BAnz. S. 6786; NfL I - 2/91), geändert durch die Erste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen (Identifizierungszone) vom 11. März 1991 (BAnz. S. 2070; NfL I - 67/91), wird wie folgt geändert:

Ziffer 1.1 wird wie folgt gefaßt:

"1.1 Seitliche Begrenzung:
48 39 00 N 13 49 00 O – 49 08 00 N 12 40 00 O –
50 06 30 N 11 53 00 O – 50 22 00 N 11 55 00 O –
51 00 00 N 14 00 00 O – 51 11 00 N 14 22 00 O –
51 07 00 N 14 40 00 O – 51 20 00 N 14 40 00 O –
52 00 00 N 14 20 00 O – 52 38 00 N 14 20 00 O –
52 40 00 N 14 00 00 O – 53 00 00 N 13 50 00 O –
53 13 00 N 14 00 00 O – 54 07 40 N 13 57 00 O –
54 07 40 N 14 12 12 O – 53 56 00 N 14 14 00 O –
entlang der deutsch/polnischen, deutsch/tschechischen und deutsch/österreichischen Grenze bis 48 39 00 N 13 49 00 O."

Diese Bekanntmachung tritt am 24. Juni 1993 in Kraft.

Bonn, den 27.04.93
LR 16/60.05.04/77 BM 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

Bäuschlein

I - 133/93

Fünfzehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 20. April 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827, NfL I - 47/91), zuletzt geändert durch die Vierzehnte Änderungsbekanntmachung vom 1. März 1993 (BAnz. S. 2049, NfL I - 68/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II werden folgende Nummern ersatzlos gestrichen:

"5. ET-R 3 a (Heidehof B)

6. ET-R 3 b (Anfluggebiet zu Heidehof B)".

Die Bekanntmachung tritt am Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

Bonn, den 20.04.93
LR 16/60.05.04/98 DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Jacobi

I - 134/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

Vom 19. April 1993

Aufgrund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) zuletzt geändert durch Artikel 87 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278), wird im Fluginformationsgebiet BERLIN vorübergehend das folgende Gebiet mit Blugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1.1 Ausdehnung:

Der Luftraum innerhalb des durch die Koordinaten beschriebenen Raumes

52 13 00 N 11 46 00 O – 52 13 00 N 11 54 00 O –
52 10 00 N 11 54 00 O – 52 10 00 N 11 46 00 O –
52 13 00 N 11 46 00 O

Von Grund bis 2.350 Fuß über NN (610 m über Grund).

1.2 Daten und Zeiten:

12. Juli 1993	- 16. Juli 1993
19. Juli 1993	- 23. Juli 1993
09. August 1993	- 13. August 1993
16. August 1993	- 20. August 1993
06. September 1993	- 10. September 1993
13. September 1993	- 16. September 1993
11. Oktober 1993	- 15. Oktober 1993
18. Oktober 1993	- 22. Oktober 1993
08. November 1993	- 12. November 1993
15. November 1993	- 19. November 1993
06. Dezember 1993	- 10. Dezember 1993
13. Dezember 1993	- 17. Dezember 1993

jeweils 0700 (0600) Uhr bis 1100 (1000) Uhr UTC. Die in Klammern angegebenen Zeiten gelten während der gesetzlichen Sommerzeit.

2. Art der Flugbeschränkungen

In dem unter Ziff. 1.1 genannten Gebiet sind Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln nur mit vorheriger Genehmigung durch die

Luftraumkoordinierungsstelle der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nebenstelle Wünsdorf
Postfach 59
O-1630 Zossen
Telefon: Zossen (W 0 33 77)-24 11

möglich.

3. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend genannten angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrs-Gesetzes strafrechtlich geahndet.

Bonn, den 19.04.93
LR 16/60.05.04/334 FS 92 II

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 135/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Dresden

– Gültig ab 1. Mai 1993 –

Teil I - Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

3a. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt

bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis 1200 kg	18,00 DM
über 1200 kg bis 2000 kg	35,30 DM

für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge mit Zulassung nach ICAO-Annex 16

bei Flügen die den Bedingungen von ICAO-Annex 16 Chap. 3* entsprechen	die den Bedingungen von ICAO-Annex 16 Chap. 2* entsprechen[1)]	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16[2)]	
(DM je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes)			
14,70	20,60	36,75	Inland
19,50	27,20	48,50	Ausland

[1)] Für die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr gelten folgende Gebühren:

Inland:	29,40
Ausland:	39,00

[2)] Für die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr gelten folgende Gebühren:

Inland:	52,45
Ausland:	69,50

* Strahlturbinen-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 u. 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 2 u. 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart

mit Lärmzeugnis	ohne Lärmzeugnis	
(DM je 1000 kg des Höchstabfluggewichtes)		
14,70	20,60	Inland
19,50	27,20	Ausland

b. Die im Absatz 3a genannten Gebühren ermäßigen sich

- bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen

mit einem Höchstabfluggewicht	bis 3000 kg	um 40 %
	über 3000 kg	um 55 %

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens 13,50 DM.

c. Schulflüge im Sinne von Absatz 3b. sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheines oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

d. Einweisungsflüge im Sinne von Absatz 3b. sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von Fliegern 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. Der variable Teil der Landegebühr, der sich nach der Anzahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist 5,30 DM
- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatzes erfolgt ist 9,40 DM

je Fluggast

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Personen werden nicht einbezogen:

- im grenzüberschreitenden Luftverkehr Personal des Luftfahrzeughalters mit Flugschein, für den nicht mehr als 10 v.Hd. des Tarifflugpreises entrichtet wurde,
- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder wegen angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten.

Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungs-Luftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr zu entrichten.

Als zivile Regierungsflugzeuge gelten alle Flugzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

8. Die Landegebühr ist ein Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil II - Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf den Flughäfen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden

- für jede angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes DM 3,30
- die Abstellgebühr beträgt mindestens DM 10,00

je angefangenen 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Flugzeuges wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil III - Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01. Mai 1993 in Kraft. Die Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Dresden vom 01.04.91 (NfL I - 168/91) wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Dresden, den 16.03.93
Az.: 64-3847.4/Olb.

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit

Dr. V o g t

I - 136/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle

– Gültig ab 1. Mai 1993 –

Alle in diesem Verzeichnis genannten Gebühren und Entgelte sind Nettoentgelte im Sinne des Umsatzsteuergesetzes (UstG), soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Zu den Nettoentgelten wird die Mehrwertsteuer nach dem jeweils gesetzlich gültigen Steuersatz zusätzlich erhoben und gesondert ausgewiesen, soweit nicht eine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz (UstG) vorliegt.

Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

3a. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt

bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

– bis 1200 kg	18,00 DM
– über 1200 kg bis 2000 kg	35,30 DM

– über 2000 kg

bei Flügen	für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge			für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart	
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 [2]	mit Zulassung nach ICAO Annex 16, die d. Bed. v. ICAO Annex 16, Chapt. 3, 6, 9 oder 10 entsprechen*)	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16
	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapt. 3 entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapt. 2 entsprechen*) [1]			
	DM je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes				
im innerdeutschen Verkehr	14,70	20,60	36,75	14,70	20,60
im grenzüberschreitenden Verkehr	19,50	27,20	48,50	19,50	27,20

*) Strahlturbinen-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 und 3 bzw. Chapter 3, 6, 8 oder 10, 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 oder 10 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor Start.

[1] für die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr (Ortszeit) gelten folgende Gebühren:
– im innerdeutschen Verkehr: 29,40 DM
– im grenzüberschreitenden Verkehr: 39,00 DM

[2] für die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr (Ortszeit) gelten folgende Gebühren:
– im innerdeutschen Verkehr: 52,45 DM
– im grenzüberschreitenden Verkehr: 69,50 DM

b. Die im Absatz a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis 3000 kg um 40 %
über 3000 kg um 55 %

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens 13,50 DM pro Landung.

c. Flüge im innerdeutschen Verkehr mit Flugzeugen im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge mit Flugzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Abs. 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 Absatz 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 Luftfahrzeuges befinden.

f) Geänderte MTOWs werden erst zum Zeitpunkt der Information durch die Luftfahrtgesellschaft, nach Bestätigung durch das LBA, berücksichtigt.

4. Der Teil der Landegebühr, 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 in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist 5,30 DM

– sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatzes erfolgt ist 9,40 DM

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.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließenden Beschleunigungen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten.

Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungs-Luftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr zu entrichten.

Als zivile Regierungsflugzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten, in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichtes DM 3,50. Sie beträgt mindestens DM 10,00 je angefangenen 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten, in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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 geschlosen werden. In Havariefällen sind gesonderte Vereinbarungen mit dem Flughafenunternehmer zu treffen.

7. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01. Mai 1993 in Kraft. Die Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle vom 01.04.91 (NfL I - 170/91) wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Dresden, den 22.03.93
Az.: 64-3847.4/Olb.

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit

Dr. V o g t

I - 137/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes "Bottenhorn"

Die Genehmigung des Sonderlandeplatzes "Bottenhorn" wird wie folgt neu bekanntgemacht:

1. Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Bottenhorn
2. Lage:	ca. 1 km westlich von Bad Endbach-Bottenhorn
3. Bezugspunkt:	
a) Geographische Lage:	50 47 45 N 08 27 52 O
b) Höhe:	505 m (1.657 ft) über NN
4. Start- und Landebahn:	
a) Richtung:	110°/290° rechtweisend
b) Länge:	525 m
c) Breite:	30 m
d) Belag:	Gras

5. Arten der Luftfahrzeuge, die den Landeplatz benutzen dürfen

(1) Flugzeuge bis zu 2.000 kg höchstzulässiger Flugmasse

(2) Hubschrauber bis zu 7.500 kg höchstzulässiger Flugmasse

(3) Selbststartende Motorsegler

(4) Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler; zugelassen sind

a) Windenstarts

b) Flugzeugschleppstarts

(5) Personenfallschirme

(6) Modellflugzeuge

6. Zweck:

Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters und seiner Mitglieder sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR).

NfL I - 14/90 und I - 42/90 werden hiermit aufgehoben.

Kassel, 19.03.93
37 b - 66 m 08/02

Regierungspräsidium Kassel
Im Auftrag

S t e i n m e t z

I - 138/93

Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim – Änderung der Betriebsgenehmigung –

Der Flughafen Essen/Mülheim GmbH ist am 30.03.1993 gemäß § 6 LuftVG folgende Änderungsgenehmigung erteilt worden:

1. Der Motorflugbetrieb am Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim unterliegt folgenden Beschränkungen:

1.1 Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim unterliegt – unabhängig von der Zahl seiner Flugbewegungen – der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und

Motorseglern an Landeplätzen (LandeplatzVO) vom 16.08.1976 (BGBl. I, 2216; NfL I - 371/76) in der Fassung der Veröffentlichungen vom 02.09.1992 (NfL I - 297/92) und vom 07.12.1992 (NfL I - 10/93).

Darüber hinaus werden auch der nichtgewerbliche Flugbetrieb mit Luftfahrzeugen zwischen 2000 und 5700 kg Höchstgewicht sowie der gewerbliche Flugbetrieb mit Luftfahrzeugen bis 5700 kg Höchstgewicht in die Vorschriften der o.g. Verordnung einbezogen.

1.2 Flüge, die nicht über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen (Flüge mit einer Flugzeit von weniger als 20 Minuten), sind zu folgenden Zeiten untersagt:

- werktags
  - vor 08.00 Uhr (Ortszeit) bzw. vor 07.00 Uhr (06.00 Uhr*) UTC
  - nach 13.00 bis 15.00 Uhr (Ortszeit) bzw. 12.00 bis 14.00 Uhr (11.00-13.00 Uhr*) UTC
  - nach Sonnenuntergang, spätestens jedoch ab 19.00 Uhr (Ortszeit) bzw. 18.00 Uhr (17.00 Uhr*) UTC
- an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen
  - vor 09.00 Uhr (Ortszeit) bzw. 08.00 Uhr (07.00 Uhr*) UTC
  - nach 13.00 Uhr (Ortszeit) bzw. 12.00 Uhr (11.00 Uhr*) UTC

  * gesetzliche Sommerzeit

1.3 Von den Beschränkungen gemäß Ziffern 1.1 und 1.2 sind ausgenommen:

- die nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der jeweils geltenden Fassung vorgeschriebenen Nachtflüge, jedoch nur bis dreieinhalb Stunden nach Sonnenuntergang, längstens jedoch bis 21.00 Uhr (Ortszeit) bzw. 20.00 Uhr (19.00 Uhr*) UTC.
- Flüge zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen gemäß § 20 Abs. 1 Satz 1 LuftVG an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen;
- Flüge mit Leichtflugzeugen (auch solchen, mit denen Segelflugzeuge geschleppt werden) und Motorseglern, die den erhöhten Schallschutzanforderungen gemäß § 4 Abs. 2 der LandeplatzVO genügen.

Diese Regelung tritt am Tage ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft.

NfL I - 119/88 wird aufgehoben.

Düsseldorf, den 20.04.93
53.10/82.22.12

Der Regierungspräsident Düsseldorf
Im Auftrag

B r a u n

Druckfehlerberichtigung:

In NfL I - 123/93 (Anmeldung von Flügen nach Instrumentenflugregeln beim Flugplankoordinator) sind die Telefonnummer (Anrufe aus dem Inland), die AFTN-Anschrift und die Dienststunden wie folgt zu berichtigen:

Tel.: (0130) **85 45 43** (Anrufe aus dem Inland)
AFTN: **EDDMYHYX**
Dienststunden: täglich **0400 - 2000** UTC
ab 26 SEP. 93: 0500 - 2100 UTC

NfL I 139 – 152/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 27. Mai 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 139/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder	222
I - 140/93	Bekanntmachung zur Änderung der Meldepunkte, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum	222
I - 141/93	Bekanntmachung zur Änderung der Meldepunkte, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum	224
I - 142/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee	225
I - 143/93	9. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	225
I - 144/93	Aufhebung der Bekanntmachung über die Ausnahme von der Verpflichtung zur Übermittlung von Flugplänen	226
I - 145/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt	226
I - 146/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Grube	228
I - 147/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Hof Altona	229
I - 148/93	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Kreiskrankenhaus Böblingen	229
I - 149/93	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) am Kreiskrankenhaus Kirchheim unter Teck	229
I - 150/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Schönebeck-Zackmünde	230
I - 151/93	Bodenfunkstelle/Flugnavigationsfunkstelle am Verkehrslandeplatz Nordhorn-Lingen	231
I - 152/93	Bekanntmachung über geänderte Anschriften des Luftfahrt-Bundesamtes und dessen Außenstellen	231

Inhaltsangabe der NfL II 48/93 vom 27. Mai 1993

II - 48/93	Verzeichnis der fliegerärztlichen Untersuchungsstellen

Inhaltsangabe der NfL II 49/93 vom 27. Mai 1993

II - 49/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 50/93 vom 27. Mai 1993

II - 50/93	Bekanntmachung über geänderte Anschriften des Luftfahrt-Bundesamtes und dessen Außenstellen

I - 139/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder

Vom 11. Mai 1993

Die in der Achtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand von 4. Dezember 1992 festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder (NfL I - 199/81; I - 177/82; I - 10/84; I - 61/84; I - 138/84; I - 187/84; I - 181/85; I - 20/86; I - 186/86; I - 70/87; I - 24/88; I - 13/89; I - 124/89; I - 183/89; I - 200/89; I - 192/92; I - 273/92; I - 331/92 und I - 377/92) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt neu festgelegt:

1. Die Anflugverfahren nach § 2 werden wie folgt geändert:

Das in Abs. 5 Nr. 2 beschriebene Fehlanflugverfahren wird wie folgt neu festgelegt:
"Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000; Linkskurve, Flug bis LBE VORTAC und Steigflug auf 4000 fortsetzen."

2. Das Verfahren ist ab 24. Juni 1993 anzuwenden.

Die sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

Bonn, den 11.05.93
LR 16/60.61.01-01/119 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 140/93

Bekanntmachung zur Änderung der Meldepunkte, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum

Vom 12. Mai 1993

Die in der Fünfundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 8. April 1993 festgelegten Meldepunkte, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum (NfL I-248/81 - NfL I-114/93) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt neu festgelegt:

1. Die ATS-Strecken nach § 1 Nr. 1 werden wie folgt geändert:

1.1 In der ATS-Strecke B 20 wird in Spalte 4 jeweils die Angabe "(FL 80)" gestrichen.

1.2 In der ATS-Strecke B 51 wird in Spalte 4 zwischen den Meldepunkten Leipzig VOR/DME und AMAKO die Angabe "(FL 60)" gestrichen.

1.3 In der ATS-Strecke G 9 wird in Spalte 4 die höchste/niedrigste Reiseflughöhe wie folgt neu festgelegt:

1.3.1 zwischen den Meldepunkten BRANE und Havel DVOR/DME auf "FL 200 / 3500 ft MSL",

1.3.2 zwischen den Meldepunkten Havel DVOR/DME und Fürstenwalde VOR/DME auf "FL 200 / 3000 ft MSL",

1.3.3. zwischen Fürstenwalde VOR/DME und Subi VOR auf "FL 240 / 4000 ft MSL".

1.4 In der ATS-Strecke R 6 wird in Spalte 4 die höchste/niedrigste Reiseflughöhe zwischen den Meldepunkten BONDE und Havel DVOR/DME in "FL 200 / 4000 ft MSL" geändert.

1.5 In der ATS-Strecke R 10 wird in Spalte 4 die höchste/niedrigste Reiseflughöhe zwischen den Meldepunkten EDVIN und BUROK in "FL 240 / 5000 ft MSL (FL 80)" geändert und zwischen ESIKA und Tempelhof DVORTAC auf "FL 200 / 4000 ft MSL" festgelegt.

1.6 Die ATS-Strecke R 159 wird wie folgt neu festgelegt:

1	2	3	4	5	6
R 159 Chatillon VOR/DME (CTL) 49 08 16 N 03 34 41 O FIR Boundary 50 37 00 N 06 17 00 O △ Nörvenich VORTAC (NOR) 50 50 31 N 06 41 42 O	 052 232	 137 21	 FL 240 FL 200	 ↓	Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr und Montag 0700 (0600*) Uhr zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit

1.7 Die ATS-Strecke W 90 wird wie folgt geändert:

1.7.1 In Spalte 1 wird der Meldepunkt LURIT in LAKOL umbenannt;

1.7.2 In Spalte 4 wird die höchste/niedrigste Reiseflughöhe zwischen den Meldepunkten GILAS und Tegel DVORTAC auf "FL 200 / 4000 ft MSL" und zwischen Tegel DVORTAC und Brünkendorf VORTAC auf "FL 200 / 3500 ft MSL (FL 80)" festgelegt.

1.8 In der ATS-Strecke W 91 wird in Spalte 4 die niedrigste Reiseflughöhe in "4000 ft MSL" geändert.

1.9 In der ATS-Strecke W 95 wird in Spalte 4 die höchste/niedrigste Reiseflughöhe zwischen den Meldepunkten Magdeburg VOR/DME und LABAN auf "FL 240 / 7000 ft MSL" festgelegt.

1.10 In der ATS-Strecke W 98 wird in Spalte 4 die höchste/niedrigste Reiseflughöhe zwischen den Meldepunkten Tegel DVORTAC und Havel DVOR/DME auf "FL 200 / 3500 ft MSL" festgelegt.

2. Die RNAV-Strecken nach § 1 Nr. 2 werden wie folgt geändert:

2.1 Die folgenden neuen RNAV-Strecken werden festgelegt:

1	2	3	4	5	6
L 23 [1)2)]					[1)] RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen [2)] Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
△ LORTI R 088 OSN / R 340 WRB 52 12 45 N 08 41 15 O	234	51	FL 240 4500 ft MSL (FL 160)	↓	
△ Dortmund DVORTAC (DOM) 51 42 41 N 07 35 19 O	053				
△ Bottrop NDB (BOT) 51 35 12 N 07 01 29 O	251 070	22	FL 240 4000 ft MSL		
L 24 [1)2)]					[1)] RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen [2)] Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV [3)] Minimum 5500 nur bei Deaktivierung von ED-R 203 und ED-R 18 benutzbar.
△ RINTA R 268 – 29 DME DLE 52 13 40 N 09 05 40 O	216	78	FL 240 5500 ft MSL[3)] (FL 160)	↓	
△ Germinghausen DVOR (GMH) 51 10 18 N 07 53 35 O	035				

3. Die Verfahren unter Nummer 1.6 sind ab 27. Mai 1993, die übrigen Verfahren ab 24. Juni 1993 anzuwenden.

Bonn, den 12.05.93
LR 16/60.61.01-01/124 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 141/93

Bekanntmachung zur Änderung der Meldepunkte, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum

Vom 12. Mai 1993

Die in der Sechsundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 8. April 1993 festgelegten Meldepunkte, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum (NfL I-250/81 - NfL I-115/93) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt neu festgelegt:

1. Die ATS-Strecken nach § 1 Abs. 1 werden wie folgt geändert:

1.1 In der ATS-Strecke UR 6 wird der Meldepunkt LURIT in LAKOL umbenannt.

1.2 Die ATS-Strecke UR 159 wird wie folgt neu festgelegt:

1	2	3	4	5	6
UR 159 Chatillon VOR/DME (CTL) 49 08 16 N 03 34 41 O UIR Boundary 50 37 00 N 06 17 00 O △ Nörvenich VORTAC (NOR) 50 50 31 N 06 41 42 O	052 232	137 21	FL 450 FL 250	↓	Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr und Montag 0700 (0600*) Uhr zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit

2. Die RNAV-Strecken nach § 1 Abs. 2 werden wie folgt geändert:

1	2	3	4	5	6
UL 23 [1)2)] △ LORTI R 088 OSN / R 340 WRB 52 12 45 N 08 41 15 O △ Dortmund DVORTAC (DOM) 51 42 41 N 07 35 19 O	234 053	51	FL 450 FL 250	↓	[1)] RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen [2)] Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
UL 24 [1)2)] △ RINTA R 268 – 29 DME DLE 52 13 40 N 09 05 40 O △ Germinghausen DVOR (GMH) 51 10 18 N 07 53 35 O	216 035	78	FL 450 FL 250	↓	[1)] RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen [2)] Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV

3. Die Verfahren unter Nummer 1.2 sind ab 27. Mai 1993, die Verfahren unter Nummer 1.1 und 2 ab 24. Juni 1993 anzuwenden.

Bonn, den 12.05.93
LR 16/60.61.01-01/121 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 142/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee

Vom 12. Mai 1993

Die in der Einhundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 10. November 1992 festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee (NfL I - 342/92) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt geändert:

1. Die Anflugverfahren nach § 2 werden wie folgt geändert:

1.1 Abs. 5 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

1.1.1 In der Überschrift wird die Angabe "Nr.1" gestrichen.

1.1.2 In der Beschreibung des Anflugverfahrens wird die Angabe "... OM nicht unter 1390 überfliegen" in "... OM nicht unter 1290 überfliegen" geändert.

1.1.3 Das Fehlanflugverfahren wird wie folgt neu festgelegt:

"Geradeaussteigflug bis 3 DME LUD, Rechtskurve in Richtung auf LUB VOR und Steigflug auf 4000."

1.2 Abs. 5 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

1.2.1 In der Überschrift wird die Angabe "Nr. 1" gestrichen.

1.2.2 Das Fehlanflugverfahren wird wie folgt neu festgelegt:

"Geradeaussteigflug bis 3 DME LUD, Linkskurve in Richtung auf LUB VOR und Steigflug auf 4000."

2. Die Verfahren sind ab 27. Mai 1993 anzuwenden.

Die sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

Bonn, den 12.05.93
LR 16/60.61.01-01/132 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 143/93

Neunte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 6. Mai 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung vom 4. Dezember 1991 (BAnz. Nr. 237a vom 21. Dezember 1991; NfL I-15/92), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 24. Februar 1993 (BAnz S. 2681; NfL I-67/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt I wird die Nummer 1 wie folgt gefaßt:

"1. Gebiete mit Flugbeschränkungen dürfen durchflogen werden, soweit

a) die Beschränkungen dies zulassen oder

b) der Durchflug von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH genehmigt worden ist.

Anträge sind spätestens 14 Tage vor dem beabsichtigten Durchflug

- für die Fluginformationsgebiete Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, München sowie für die oberen Fluginformationsgebiete Hannover und Rhein bei der örtlich zuständigen Region/Niederlassung der DFS,
- für das (obere) Fluginformationsgebiet Berlin bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Nebenstelle Wünsdorf, Luftraumkoordinierungstelle (LUKO), Postfach 59, O-1630 Zossen, Tel.:0161 – 362 22 80; AFTN: ETZNYGYY zu stellen;

c) die zuständige Flugverkehrskontrollstelle den Durchflug im Einzelfall genehmigt hat.

Die Genehmigung zum Durchflug durch Gebiete mit Flugbeschränkungen gilt für militärische Luftfahrzeuge, die in diesen Gebieten einen bestimmten Flugauftrag zu erfüllen haben, als erteilt, sofern die für die Gebiete mit Flugbeschränkungen jeweils zuständigen militärischen Dienststellen zugestimmt haben.

In Fällen eines geplanten Ein-/Durchfluges in/durch die Gebiete mit Flugbeschränkungen ED-R 12 Jülich und ED-R 13 Karlsruhe hat die angeschriebene Stelle der DFS eine Genehmigung beim Bundesministerium für Verkehr einzuholen."

Diese Bekanntmachung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Bonn, den 06.05.93
LR 16/60.05.04/115 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 144/93

Aufhebung der Bekanntmachung über die Ausnahme von der Verpflichtung zur Übermittlung von Flugplänen

Die Bekanntmachung über die Ausnahme von der Verpflichtung zur Übermittlung von Flugplänen vom 9. September 1986 (BAnz. S. 13486; NfL I - 193/86) nebst den Erläuterungen hierzu wird aufgehoben.

Diese Bekanntmachung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 10.05.93
LR 16/60.01.31/47 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 145/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt

A) Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg, die ausweislich eines Lärmzeugnisses nach NfL II 33/90 oder eines entsprechenden Lärmzeugnisses den erhöhten Schallschutzanforderungen gem. der Verordnung vom 16.08.1976 in der Fassung vom 01.01.91 (mindestens 8 dB(A) unter dem Lärmgrenzwert)

	nicht entsprechen	**entsprechen**
bis 1.000 kg	DM 10,50	DM 7,70
– über 1.000 kg bis 1.200 kg	DM 12,30	DM 9,00
– über 1.200 kg bis 1.400 kg	DM 20,50	DM 15,00
– über 1.400 kg bis 2.000 kg	DM 32,00	DM 22,50

b) – über 2.000 kg

bei Flügen	für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge			für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart**)
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	
	die den Bedingungen von ICAO-Anhang 16, Kapitel 3 entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Kapitel 2 entsprechen*)		
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts			
				mit Lärmschutzzeugnis / ohne Lärmschutzzeugnis
im innerdeutschen Verkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr	14,50	29,00	43,50	14,50 / 29,00

*) Strahlturbinenflugzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16 Kapitel 2 und 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Kapitel 2 und 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

**)Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart erfüllen die Lärmschutzbedingungen, wenn vor dem Start ein entsprechendes Lärmzeugnis als Nachweis vorgelegt wird, das den erhöhten Schallschutzforderungen entspricht (ICAO Anhang 16, Kapitel 3,6). Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

c) Die in Abs. a) + b) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

- bis 3.000 kg um 50 %
- über 3.000 kg um 65 %

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens

ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis
DM 8,80	DM 6,50

d) Schulflüge im Sinne von Abs. c) 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.

e) Einweisungsflüge im Sinne von Abs. c) 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.

f) Für Schwebeflüge von Drehflüglern, die über das Ausmaß vergleichbarer Rollbewegungen von Flächenflugzeugen hinausgehen, wird ein Entgelt in Höhe einer Landesgebühr je angefangener 10 Minuten erhoben. Die Ermäßigungen für Schul- und Einweisungsflüge nach 3 c) kommen zur Anwendung.

4. Der Teil der Landegebühr, 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 Europäischen Gemeinschaft erfolgt ist
  DM 5.00
- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Europäischen Gemeinschaft erfolgt ist
  DM 7,50

je Fluggast.

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen

- Fluggäste in Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg,
- Personal des Luftfahrzeughalters mit Flugschein, für den nicht mehr als 10 v.H. des Tarifflugpreises entrichtet wurde,
- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz.

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßig Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Bei einem Dienstflug einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder eines Landes der Bundesrepublik Deutschland ist keine Landegebühr zu entrichten, sofern die Starthöchstmasse des Luftfahrzeugs 5.700 kg nicht übersteigt und eine Luftfahrtbehörden-Dienstflug-Bescheinigung vorgelegt wird.

8. Die Landegebühr für nichtselbststartende Motorsegler, Segelflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge beträgt
DM 2,50

9. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

10. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

B) Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden bei Motorflugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

	bis	1.000 kg	DM 4.00
über 1.000	bis	2.000 kg	DM 6,00
	über	2.000 kg	
je angefangene		1.000 kg	DM 4,00

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tage umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

7. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

C) Ankermastgebühren

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist eine Ankermastgebühr und eine Landesgebühr zu entrichten. Die Ankermastgebühr und die Landesgebühr sind Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes (MWST). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Die Ankermastgebühr wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig und beträgt

- für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden 150,– DM
- für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden 200,– DM
- für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge für je angefangene 24 Stunden 250,– DM

Die Landegebühr wird mit der Landung des Luftschiffes fällig und beträgt

- für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge 50,-- DM
- für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge 60,-- DM
- für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge 75,-- DM

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

D) Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01. Juli 1993 in Kraft, zum gleichen Zeitpunkt wird NfL I - 184/92 aufgehoben.

Düsseldorf, den 29.04.93.
II A1-16-00/1 PL

Ministerium für
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

H ü n e r m a n n

I - 146/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Grube

Die dem Luftsportclub "Condor" Kreis Ostholstein e.V., 2434 Grube, am 13.11.1968 erteilte Genehmigung zum Betrieb des Sonderlandeplatzes habe ich geändert und neu gefaßt.

Die Neufassung wird nachstehend bekanntgemacht, soweit sie nach § 42 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu veröffentlichen ist.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Grube

2. Lage: In Grube Kreis Ostholstein etwa 11,0 km südöstlich der Ortschaft Oldenburg/Holstein

3. Bezugspunkt:

a) Geographische Lage: 54 14 49 N 11 01 34 O

b) Höhe über NN: 11,0 m (33 ft)

4. Start- und Landebahnen für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler:

	Richtung:	Länge:	Breite:
Grasbahn	090°/270° rechtweisend	500 m	30 m

5. Betriebsflächen für Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler:

   Seilauslegebahn: 090° /270° rechtweisend südlich der **S-/L- Bahn**

6. Start- u. Landefläche für Hubschrauber

   Flugplatzgelände nach Absprache mit der Flugleitung

7. Betriebsfläche für das Landen von Fallschirmspringern:

   Flugplatzgelände nach Absprache mit der Flugleitung

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

1. Flugzeuge bis zu 2.000 kg höchstzulässiger Flugmasse
2. Hubschrauber bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse
3. selbststartende Motorsegler
4. Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler; zugelassen sind sämtliche Startarten
5. Personenfallschirme

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient besonderen Zwecken (allgemeine Luftfahrt, Ausbildung von Privat- und Segelflugzeugführern, Luftsport)

IV. Haftpflichtversicherung

300.000,– DM für Personenschäden

300.000,– DM für Sachschäden

Die Bekanntmachung NfL I - 213/69 wird hiermit aufgehoben

Kiel, den 06.05.93
VII 540b - 6009/4

Der Minister
für Wirtschaft, Technik und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag

S c h n e i d e r

I - 147/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Hof Altona

Herrn Günther Brelowski, Ludwigstraße 16, 2409 Scharbeutz, habe ich am 12. März 1993 die Genehmigung zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Hof Altona erteilt.

Die Genehmigung wird nachstehend bekanntgemacht, soweit sie nach § 42 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu veröffentlichen ist.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Sierksdorf/Hof Altona
2. Lage:	Kreis Ostholstein etwa 2,0 km westlich der Ortschaft Sierksdorf
3. Bezugspunkt:	
a) Geographische Lage:	54 04 10 N 10 44 40 O
b) Höhe über NN:	24,5 m (80 ft)

4. Start- und Landebahn für Flugzeuge/selbststartende/nichtselbststartende Motorsegler/Segelflugzeuge:

	Richtung	Länge	Breite
Grasbahn:	03/21	500 m	30 m

5. Betriebsfläche für das Landen von Fallschirmspringern:

Grasbahn:	03/21	500 m	30 m

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

1. Einmotorige Flugzeuge bis zu 2.000 kg höchstzulässiger Flugmasse
2. selbststartende Motorsegler
3. Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler; zugelassen ist Flugzeugschleppstart
4. Personenfallschirme

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient der Ausübung des Luftsports sowie gelegentlichen Arbeits- und Geschäftsreiseflügen und Flügen zur Scheinerhaltung.

IV. Haftpflichtversicherung

300.000,-- DM für Personenschäden
300.000,-- DM für Sachschäden

Kiel, den 06.05.93
VII 540 b - 6009/4

Der Minister für Wirtschaft,
Technik und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag

S c h n e i d e r

I - 148/93

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes am Kreiskrankenhaus Böblingen

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat nach § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49 ff LuftVZO dem Landratsamt Böblingen die Anlage und den Betrieb des nachstehend bezeichneten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes genehmigt.

1. Bezeichnug:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus (KKH) Böblingen
2. Lage:	Nordostrand der Stadt Böblingen
3. Bezugspunkt:	Mitte des Landeplatzes
a) geographische Lage:	48 41 30 N 09 02 00 O
b) Höhe:	516 m ü. NN (1693 ft MSL)

4. Start- und Landefläche:

Betriebsfläche	Richtung (rw)		Abmessung
a) Kreis (Hartbelag)	Landung	91° u. 251°	15
	Start	71° u. 271°	

5. Zugelassene Luftfahrzeuge:

a) Hubschrauber bis 6000 kg (MPW)

b) VFR-Flugbetrieb am Tage und bei Nacht

6. Zweck des Landeplatzes:

Flugbetrieb mit Hubschraubern im Primär- und Sekundäreinsatz im Rahmen des Rettungsdienstes, Katastrophenschutzes und Krankentransportes.

Stuttgart, den 28.04.93
27-3846 Kreiskrankenhaus Böblingen/14

Regierungspräsidium Stuttgart

S c h m i d

I - 149/93

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) am Kreiskrankenhaus Kirchheim unter Teck

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat nach § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49 ff LuftVZO dem Landratsamt Esslingen die Anlage und den

Betrieb des nachstehend bezeichneten Hubschrauber-Sonderlandeplatzes genehmigt.

1. Bezeichnung:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus (KKH) Kirchheim unter Teck
2. Lage:	Nordwestlich der Stadtmitte von Kirchheim unter Teck
3. Bezugspunkt:	Mitte des Landeplatzes
a) geographische Lage:	48 39 11 N 09 26 39 O
b) Höhe:	319 m ü. NN (1050 ft MSL)

4. Start- und Landefläche:

Betriebsfläche	Richtung (rw)	Abmessung
a) Dachlandeplatz (Hartbelag)	164°/344°	15 ∅
b) Nebenrichtungen Start:	134° und 254°	
Landung:	314° und 074°	

Nur bei extremen Windrichtungen zur Verbesserung der Flugsicherheit

5. Zugelassene Luftfahrzeuge:

a) Hubschrauber bis 6000 kg (MPW)

b) VFR-Flugbetrieb am Tage und bei Nacht

6. Zweck des Landeplatzes:

Flugbetrieb mit Hubschraubern im Primär- und Sekundäreinsatz im Rahmen des Rettungsdienstes, Katastrophenschutzes und Krankentransportes.

Stuttgart, den 28.04.93
27-3846 Kreiskrankenhaus Kirchheim/T/14

Regierungspräsidium Stuttgart

S c h m i d

I - 150/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Schönebeck – Zackmünde

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGB.I S.2117), zuletzt geändert durch die siebte Verordnung zur Änderung der LuftVO vom 18.12.1992 (BGB l. I 2391) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Schönebeck – Zackmünde folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1. Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten von Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Schönebeck-Info aufzunehmen.

1.2. Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3. In den Monaten April bis Oktober ist im Bereich verstärkt auf Segelflugzeuge in der Startart Winde zu achten. Den Hinweisen der Flugleiter ist unbedingt Beachtung zu schenken.

1.4. Überflüge bebauter Gebiete sind zu vermeiden.

1.5. Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

2. Motorflugbetrieb

Die Platzrunde ist östlich des Flugplatzes in 1200 ft MSL zu fliegen.

3. Segelflugbetrieb

3.1. Segelflugzeuge haben in der Regel die Westplatzrunde zu fliegen. Ausnahmen sind mit Zustimmung des Flugleiters möglich.

3.2. Bei Flugzeug-Schleppbetrieb

- erfolgt der Start des Schleppzuges im Segelflugbereich
- ist die Landung mit Seil gestattet
- haben Schleppflugzeuge auf der Bahn für Motorflugzeuge zu landen
- nach Anfrage ist ein Flugzeug-Schleppstart in der Motorflugzeugbahn möglich.

4. Fallschirmsprungbetrieb

4.1. Vor dem Absetzen ist Sprechfunkverbindung mit Schönebeck-Info aufzunehmen. Die Springer dürfen nur mit Zustimmung des Flugleiters abgesetzt werden.

4.2. Steigflüge zur Absetzhöhe sind außerhalb der Platzrunde und frei von Ortschaften durchzuführen.

5. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

6. Schlußbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Magdeburg, den 26.04.93
Az. 34.30312/20-08/04

Bezirksregierung Magdeburg
Im Auftrag

F r i e d r i c h

I - 151/93

Bodenfunkstelle/Flugnavigationsfunkstelle am Verkehrslandeplatz Nordhorn-Lingen

Das Rufzeichen der Bodenfunkstelle und der ortsfesten Flugnavigationsfunkstelle am Verkehrslandeplatz Nordhorn-Lingen wurde geändert.

Das neue Rufzeichen der Bodenfunkstelle lautet "Nordhorn-Info" 122.650 MHz bzw. "Nordhorn-Start" 122.300 MHz.

Das Rufzeichen der ortsfesten Flugnavigationsfunkstelle lautet "Nordhorn-Info" 122.650 MHz und 123.400 MHz.

Oldenburg, den 04.05.93
306.9-30317/1-51

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

F a n g m e y e r

I - 152/93

Bekanntmachung über geänderte Anschriften des Luftfahrt-Bundesamtes und dessen Außenstellen

(gültig ab 1. Juli 1993)

Luftfahrt-Bundesamt
Lilienthalplatz 6
38108 Braunschweig

Luftfahrt-Bundesamt
Postfach 3054
38020 Braunschweig

Luftfahrt-Bundesamt, Abteilung Flugsicherung:

Kaiserleistr. 29-35
63067 Offenbach

Postfach 10 03 32
63003 Offenbach

Luftfahrt-Bundesamt, Außenstelle Berlin:

Flughafen Schönefeld
12527 Berlin

Postfach 17
12508 Berlin

Luftfahrt-Bundesamt, Außenstelle Düsseldorf:

Kieshecker Weg 250
40468 Düsseldorf

Luftfahrt-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt:

Flughafen, FAC Ebene 5 C/D
60549 Frankfurt

Luftfahrt-Bundesamt, Außenstelle Hamburg:

Weg beim Jäger 193
Flughafen, Gebäude 347
22335 Hamburg

Luftfahrt-Bundesamt, Außenstelle München:

Flughafen, FJS, Bürogebäude Nord 2
85356 München

Postfach 24 13 44
85335 München

Luftfahrt-Bundesamt, Außenstelle Stuttgart:

Flughafen, CQ-Bau (4. OG)
70629 Stuttgart

Postfach 23 01 04
70621 Stuttgart

Braunschweig, den 28.04.93
III 2 – 002.0/93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamtes
In Vertretung

Dr. D a n s c h a c h e r

NfL I 153 – 166/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 10. Juni 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 153/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel	234
I - 154/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof	240
I - 155/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld	247
I - 156/93	Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig	254
I - 157/93	3. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	255
I - 158/93	16. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	257
I - 159/93	10. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	257
I - 160/93	Neufassung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin	258
I - 161/93	Regelung von Flügen nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München	259
I - 162/93	Neufassung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Bad Gandersheim	260
I - 163/93	Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Hof	260
I - 164/93	Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Schwäbisch Hall-Hessental	261
I - 165/93	Bekanntmachung der Genehmigung des Landeplatzes für Ultraleichtflugzeuge "Urphertshofen"	262
I - 166/93	Widerruf der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes St. Franziskus-Hospital Flensburg	262

Inhaltsangabe der NfL II 51/93 vom 10. Juni 1993

II - 51/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-30. April 1993)

Inhaltsangabe der NfL II 52/93 vom 10. Juni 1993

II - 52/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 53-55/93 vom 10. Juni 1993

II - 53/93	Eintragungen in der Luftfahrzeugrolle
II - 54/93	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät
II - 55/93	Ungültigkeitserklärung von Flugzeugdokumenten

I - 153/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel

Vom 17. Mai 1993

Die in der Einhundertsiebenten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 14. Dezember 1992 festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel (NfL I - 237/91 – NfL I - 6/93) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt geändert:

1. Die Liste der Meldepunkte nach § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

1.1 Der folgende neue Meldepunkt wird angefügt:

"Meldepunkt LUPAS R 032 – 42 DME LEG
52° 01' 15" N 13° 04' 59" O"

1.2 Der Meldepunkt LURIT wird in LAKOL umbenannt.

1.3 Der Meldepunkt TIMEN wird gestrichen.

2. Die Anflugverfahren nach § 2 werden wie folgt geändert:

2.1 Die in Abs. 1 Nr. 1 und 2 aufgeführten Einflugstrecken werden wie folgt neu festgelegt:

"1. Bei Landerichtung 08

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC				
27 DME HVL	120	40	3500 (FL80)	
		16	4000	
▲ NUVEN				
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC				
▲ SOLVU	086	56	4000 (FL80)	
		5		
25 DME HVL		5	4000	
▲ IDKES				
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO				
▲ GOTEM	052	16	5000	
		21		
▲ KONEN		13		
△ EDVIN		23	5000 (FL80)	
▲ BUROK		7	4000 (FL80)	
△ ESIKA		16	4000	
▲ BELOX				

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
STENA TWO LIMA ARRIVAL (STENA2L)				
▲ STENA				
	165	8	4000	
▲ LAKOL				
GILAS TWO LIMA ARRIVAL (GILAS2L)				
▲ GILAS				
	271	20	4000	
▲ LAKOL				
SUBI THREE LIMA ARRIVAL (SUI3L)				
▲ Subi VOR				
	276	17	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME	345	9		
▲ LAKOL				
BEESKOW TWO LIMA ARRIVAL (BKW2L)				
▲ Beeskow NDB				
	344	15	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME	345	9		
▲ LAKOL				
LUPAS ONE LIMA ARRIVAL (LUPAS1L)				
▲ LUPAS				
	032	16	4000	
▲ Nunsdorf VOR	088	33		
▲ GORIG	344	9		
▲ Fürstenwalde VOR/DME	345	9		
▲ LAKOL				

2. Bei Landerichtung 26

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC				
	120	40	3500 (FL80)	
27 DME HVL		16	4000	
▲ NUVEN				

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC	086	56	4000 (FL80)	
▲ SOLVU		5		
25 DME HVL		5	4000	
▲ IDKES				
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO	052	16	5000	
▲ GOTEM		21		
▲ KONEN		13		
△ EDVIN		23	5000 (FL80)	
▲ BUROK		7	4000 (FL80)	
△ ESIKA		16	4000	
▲ BELOX				
ANKER TWO MIKE ARRIVAL (ANKER2M)				Bei Funkausfall ist der Flug von STENA nach FWE VOR/DME fortzusetzen.
▲ ANKER	165	24	4000 (FL80)	
▲ STENA				
GILAS ONE MIKE ARRIVAL (GILAS1M)				
▲ GILAS	247	20	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
SUBI TWO MIKE ARRIVAL (SUI2M)				
▲ Subi VOR	276	17	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
BEESKOW ONE MIKE ARRIVAL (BKW1M)				
▲ Beeskow NDB	344	15	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LUPAS ONE MIKE ARRIVAL (LUPAS1M)				
▲ LUPAS	032	16	4000	
▲ Nunsdorf VOR	088	33		
▲ GORIG	344	9		
▲ Fürstenwalde VOR/DME				

2.2 Das in Absatz 2 aufgeführte Anfangsanflugfix Kurskreuzung LURIT wird in Kurskreuzung LAKOL umbenannt.

2.3 Die in Absatz 3 aufgeführten Warteverfahren werden wie folgt geändert:

2.3.1 Der Wartepunkt "Kurskreuzung LURIT" wird in "Kurskreuzung LAKOL" umbenannt.

2.3.2 Die Mindestwartehöhe für den Wartepunkt IDKES wird von "6000 (FL 80)" in "4000 (FL 80)" geändert.

2.4 Die in Absatz 5 unter Nummer 4 und 8 sowie 22 und 26 aufgeführten Anflugverfahren werden wie folgt geändert:

Die Angabe "LURIT" wird jeweils durch "LAKOL" ersetzt.

3. Die Abflugverfahren nach § 3 werden wie folgt geändert:

3.1 Die in Abs. 2 Nr. 1 und 2 aufgeführten Abflugstrecken werden wie folgt neu festgelegt:

"1. Bei Benutzung der Startbahnen 08 L und 08 R:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF TWO HOTEL DEPARTURE (BKD2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve bis DLS (▲); auf Steuerkurs 280° R 300 TGL erfliegen; auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO HOTEL DEPARTURE (MELAN2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve bis DLS (▲); auf Steuerkurs 280° R 300 TGL erfliegen; auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.

MAGDEBURG TWO HOTEL DEPARTURE (MAG2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve, auf R 040 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL TWO HOTEL DEPARTURE (POVEL2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve, auf R 040 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			
RISOK TWO HOTEL DEPARTURE (RISOK2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve, auf R 040 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			
NENSA TWO HOTEL DEPARTURE (NENSA2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve, auf R 040 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf die ATS-Strecke R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA TWO HOTEL DEPARTURE (STENA2H) Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Linkskurve, auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.
GILAS TWO HOTEL DEPARTURE (GILAS2H) Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis GILAS (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.		von 26 DME TGL bis GILAS: 4000 (FL80)	Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; GILAS in FL 80 oder darüber überfliegen.
SUBI THREE HOTEL DEPARTURE (SUI3H) Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 303 SUI bis SUI (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.		von 26 DME TGL bis SUI: 4000 (FL80)	Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW TWO HOTEL DEPARTURE (BKW2H) Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); über A 4 bis BKW (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			
LUPAS ONE HOTEL DEPARTURE (LUPAS1H) Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); Rechtskurve, auf R 250 FWE (R 070 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, über W 807 bis LUPAS (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

"2. Bei Benutzung der Startbahnen 26 L und 26 R:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF TWO JULIETT DEPARTURE (BKD2J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve, auf Steuerkurs 330° R 300 TGL erfliegen; auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲).	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO JULIETT DEPARTURE (MELAN2J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve, auf Steuerkurs 330° bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲).			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.
MAGDEBURG TWO JULIETT DEPARTURE (MAG2J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Linkskurve, auf Steuerkurs 210° R 240 HVL erfliegen; auf R 240 HVL bis MAG (▲).			Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL TWO JULIETT DEPARTURE (POVEL2J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Linkskurve, auf Steuerkurs 210° R 240 HVL erfliegen; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲).			
RISOK TWO JULIETT DEPARTURE (RISOK2J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Linkskurve, auf Steuerkurs 210° R 240 HVL erfliegen; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲).			
NENSA TWO JULIETT DEPARTURE (NENSA2J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Linkskurve, auf Steuerkurs 210° R 240 HVL erfliegen; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲).			1. Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf die ATS-Strecke R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.

STENA TWO JULIETT DEPARTURE (STENA2J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Linkskurve, auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲).	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.
SUBI THREE JULIETT DEPARTURE (SUI3J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 303 SUI bis SUI (▲).		von 26 DME TGL bis SUI: 4000 (FL80)	1. Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge über SUI, CZE.
GILAS TWO JULIETT DEPARTURE (GILAS2J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis GILAS (▲).		von 26 DME TGL bis GILAS: 4000 (FL80)	1. Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; GILAS in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge über GILAS, DENKO.
BEESKOW TWO JULIETT DEPARTURE (BKW2J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 345 bis FWE (▲); über A 4 bis BKW (▲).			
LUPAS ONE JULIETT DEPARTURE (LUPAS1J) Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); Rechtskurve, auf R 250 FWE (R 070 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, über W 807 bis LUPAS (▲)			Bei Funkausfall LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

4. Die Verfahren sind ab 24. Juni 1993 anzuwenden.

Die sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Flughafen Berlin-Tegel präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

Bonn, den 17.05.93
LR 16/60.61.01-01/128 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 154/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof

Vom 17. Mai 1993

Die in der Einhundertachten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 14. Dezember 1992 festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof (NfL I - 238/91 – I - 7/93) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt geändert:

1. Die Liste der Meldepunkte nach § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

1.1 Der folgende neue Meldepunkt wird angefügt:

"Meldepunkt LUPAS R 032 – 42 DME LEG
52° 01' 15" N 13° 04' 59" O"

1.2 Der Meldepunkt TIMEN wird gestrichen.

2. Die Anflugverfahren nach § 2 werden wie folgt geändert:

2.1 Die in Abs. 1 Nr. 1 und 2 festgelegten Einflugstrecken werden wie folgt neu festgelegt:

"1. Bei Landerichtung 09 R

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC				
27 DME HVL	120	40	3500 (FL80)	
		16	4000	
▲ NUVEN				
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC				
▲ SOLVU	086	56	4000 (FL80)	
25 DME HVL		5		
		5	4000	
▲ IDKES				
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO				
▲ GOTEM	052	16	5000	
▲ KONEN		21		
△ EDVIN		13		
▲ BUROK		23	5000 (FL80)	
△ ESIKA		7	4000 (FL80)	
▲ BELOX		16	4000	
STENA ONE PAPA ARRIVAL (STENA1P)				
▲ STENA				
▲ Fürstenwalde VOR/DME	165	17	4000	
▲ Nunsdorf VOR	250	32		
▲ BELOX	280	12		

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
GILAS ONE PAPA ARRIVAL (GILAS1P)				
▲ GILAS	247	20	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME	250	32		
▲ Nunsdorf VOR	280	12		
▲ BELOX				
SUBI TWO PAPA ARRIVAL (SUI2P)				
▲ Subi VOR	240	16	4000	
▲ GORIG	268	33		
▲ Nunsdorf VOR	280	12		
▲ BELOX				
BEESKOW ONE PAPA ARRIVAL (BKW1P)				
▲ Beeskow NDB	344	6	4000	
▲ GORIG	268	33		
▲ Nunsdorf VOR	280	12		
▲ BELOX				
LUPAS ONE PAPA ARRIVAL (LUPAS1P)				
▲ LUPAS	032	16	4000	
▲ Nunsdorf VOR	280	12		
▲BELOX				

2. Bei Landerichtung 27

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC	120	40	3500 (FL80)	
27 DME HVL		16	4000	
▲ NUVEN				

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC	086	56	4000 (FL80)	
▲ SOLVU		5		
25 DME HVL		5	4000	
▲ IDKES				
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO	052	16	5000	
▲ GOTEM		21		
▲ KONEN		13		
△ EDVIN		23	5000 (FL80)	
▲ BUROK		7	4000 (FL80)	
△ ESIKA		16	4000	
▲ BELOX				
ANKER TWO MIKE ARRIVAL (ANKER2M)				Bei Funkausfall ist der Flug von STENA nach FWE VOR/DME fortzusetzen.
▲ ANKER	165	24	4000 (FL80)	
▲ STENA				
GILAS ONE MIKE ARRIVAL (GILAS1M)				
▲ GILAS	247	20	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
SUBI TWO MIKE ARRIVAL (SUI2M)				
▲ Subi VOR	276	17	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
BEESKOW ONE MIKE ARRIVAL (BKW1M)				
▲ Beeskow NDB	344	15	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LUPAS ONE MIKE ARRIVAL (LUPAS1M)				
▲ LUPAS	032	16	4000	
▲ Nunsdorf VOR	088	33		
▲ GORIG	344	9		
▲ Fürstenwalde VOR/DME				

2.2 In Abs. 3 wird beim Warteverfahren Kurskreuzung IDKES die Mindestwartehöhe von "6000 (FL 80)" in "4000 (FL 80)" geändert.

3. Die Abflugverfahren nach § 3 werden wie folgt geändert:

3.1 Die Angaben in Abs. 1 Nr. 2.1 und 2.2 werden wie folgt neu festgelegt:

"2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle

a) BERLIN DEPARTURE CONTROL
für BKD2S, MAG2S, STENA2S, SUI3S, BKW2S, POVEL2S, RISOK2S, NENSA2S, MELAN2S, LUPAS1S, BKD2R, MAG2R, POVEL2R, RISOK2R, NENSA2R

b) BERLIN RADAR
für MELAN2R, STENA2R, GILAS2R, SUI3R, BKW2R, LUPAS1R

2.2 Frequenz:

a) 119.300 MHz
b) 121.300 MHz"

3.2 Die in Abs. 2 Nr. 1 und 2 aufgeführten Abflugstrecken werden wie folgt neu festgelegt:

"1. Bei Benutzung der Startbahn 09 R:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF TWO ROMEO DEPARTURE (BKD2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 090 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO ROMEO DEPARTURE (MELAN2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 090 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.

MAGDEBURG TWO ROMEO DEPARTURE (MAG2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 070 HVL bis HVL (▲); Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL TWO ROMEO DEPARTURE (POVEL2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 070 HVL bis HVL (▲); Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			
RISOK TWO ROMEO DEPARTURE (RISOK2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 070 HVL bis HVL (▲); Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			
NENSA TWO ROMEO DEPARTURE (NENSA2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 070 HVL bis HVL (▲); Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf die ATS-Strecke R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA TWO ROMEO DEPARTURE (STENA2R) Auf R 089 TOF bis 23 DME TOF; Linkskurve, auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei 23 DME TOF verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.
GILAS TWO ROMEO DEPARTURE (GILAS2R) Auf R 089 TOF bis 34 DME TOF; Linkskurve, auf R 067 FWE bis GILAS (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.		von 23 DME TOF bis GILAS: 4000 (FL80)	1. Bei Funkausfall 5000 bei 23 DME TOF verlassen; GILAS in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge über GILAS, DENKO, B 20.
SUBI THREE ROMEO DEPARTURE (SUI3R) Auf R 089 TOF bis 23 DME TOF; Rechtskurve, auf R 295 SUI bis SUI (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.		von 23 DME TOF bis SUI: 4000 (FL80)	Bei Funkausfall 5000 bei 23 DME TOF verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW TWO ROMEO DEPARTURE (BKW2R) Auf R 089 TOF bis 23 DME TOF; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); auf R 164 FWE bis BKW (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			
LUPAS ONE ROMEO DEPARTURE (LUPAS1R) Auf R 089 TOF bis 23 DME TOF; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); Rechtskurve, auf R 250 FWE (R 070 NUF) bis NUF (▲);Linkskurve, über W 807 bis LUPAS (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

*2. Bei Benutzung der Startbahn 27 L:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF TWO SIERRA DEPARTURE (BKD2S) Geradeaus bis 8 DME TOF; Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO SIERRA DEPARTURE (MELAN2S) Geradeaus bis 8 DME TOF; Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.
MAGDEBURG TWO SIERRA DEPARTURE (MAG2R) Geradeaus bis HVL; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL TWO SIERRA DEPARTURE (POVEL2S) Geradeaus bis HVL; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			
RISOK TWO SIERRA DEPARTURE (RISOK2S) Geradeaus bis HVL; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			
NENSA TWO SIERRA DEPARTURE (NENSA2S) Geradeaus bis HVL; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf die ATS-Strecke R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.

STENA TWO SIERRA DEPARTURE (STENA2S) Geradeaus bis 6 DME TOF; Linkskurve auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, auf R 088 NUF bis zum Kreuzen des R 180 FWE; Linkskurve, auf R 164 FWE bis FWE (▲); auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TOF in 2400 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei FWE verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.
SUBI THREE SIERRA DEPARTURE (SUI3S) Geradeaus bis 12 DME TOF; Linkskurve, auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, auf R 088 NUF bis GORIG (▲); Linkskurve, auf Kurs 060° bis SUI (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TOF in 2400 oder darüber überfliegen.		von GORIG bis SUI: 4000 (FL80)	Bei Funkausfall 5000 bei GORIG verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW TWO SIERRA DEPARTURE (BKW2S) Geradeaus bis 6 DME TOF; Linkskurve, auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, auf R 088 NUF bis zum Kreuzen des R 175 FWE; Rechtskurve, auf R 164 FWE bis BKW (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TOF in 2400 oder darüber überfliegen.			
LUPAS ONE SIERRA DEPARTURE (LUPAS1S) Geradeaus bis 6 DME TOF; Linkskurve, auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis NUF (▲); Rechtskurve, über W 807 bis LUPAS (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TOF in 2400 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

4. Die Verfahren sind ab 24. Juni 1993 anzuwenden.

Die sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Flughafen Berlin-Tempelhof präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

Bonn, den 17.05.93
LR 16/60.61.01-01/127 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 155/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld

Vom 17. Mai 1993

Die in der Einhundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 14. Dezember 1992 festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld (NfL I - 239/91 – I - 8/93) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt geändert:

1. Die Liste der Meldepunkte nach § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

1.1 Der folgende neue Meldepunkt wird angefügt:

"Meldepunkt LUPAS R 032 – 42 DME LEG
52° 01' 15" N 13° 04' 59" O"

1.2 Die Meldepunkte LURIT und TIMEN werden gestrichen.

2. Die Anflugverfahren nach § 2 werden wie folgt geändert:

2.1 Die in Abs. 1 Nr. 1 und 2 aufgeführten Einflugstrecken werden wie folgt neu festgelegt:

"1. Bei Landerichtung 07 R

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC	120	40	3500 (FL80)	
27 DME HVL		16	4000	
▲ NUVEN				
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC	086	56	4000 (FL80)	
▲ SOLVU		5		
25 DME HVL		5	4000	
▲ IDKES				
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO	052	16	5000	
▲ GOTEM		21		
▲ KONEN		13		
△ EDVIN		23	5000 (FL80)	
▲ BUROK		7	4000 (FL80)	
△ ESIKA		16	4000	
▲ BELOX				
STENA ONE ZULU ARRIVAL (STENA1Z)				
▲ STENA	165	17	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME	250	32		
▲ Nunsdorf VOR				

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
GILAS ONE ZULU ARRIVAL (GILAS1Z)				
▲ GILAS				
▲ Fürstenwalde VOR/DME	247	20	4000	
▲ Nunsdorf VOR	250	32		
SUBI TWO ZULU ARRIVAL (SUI2Z)				
▲ Subi VOR				
▲ GORIG	240	16	4000	
▲ Nunsdorf VOR	268	33		
BEESKOW ONE ZULU ARRIVAL (BKW1Z)				
▲ Beeskow NDB				
▲ GORIG	344	6	4000	
▲ Nunsdorf VOR	268	33		
LUPAS ONE ZULU ARRIVAL (LUPAS1Z)				
▲ LUPAS				
▲ Nunsdorf VOR	032	16	4000	

2. Bei Landerichtung 25

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC				
27 DME HVL	120	40	3500 (FL80)	
▲ NUVEN		16	4000	

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC	086	56	4000 (FL80)	
▲ SOLVU		5		
25 DME HVL		5	4000	
▲ IDKES				
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO	052	16	5000	
▲ GOTEM		21		
▲ KONEN		13		
△ EDVIN		23	5000 (FL80)	
▲ BUROK		7	4000 (FL80)	
△ ESIKA		16	4000	
▲ BELOX				
ANKER TWO MIKE ARRIVAL (ANKER2M)				Bei Funkausfall ist der Flug von STENA nach FWE VOR/DME fortzusetzen.
▲ ANKER	165	24	4000 (FL80)	
▲ STENA				
GILAS ONE MIKE ARRIVAL (GILAS1M)				
▲ GILAS	247	20	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
SUBI TWO MIKE ARRIVAL (SUI2M)				
▲ Subi VOR	276	17	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
BEESKOW ONE MIKE ARRIVAL (BKW1M)				
▲ Beeskow NDB	344	15	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LUPAS ONE MIKE ARRIVAL (LUPAS1M)				
▲ LUPAS	032	16	4000	
▲ Nunsdorf VOR	088	33		
▲ GORIG	344	9		
▲ Fürstenwalde VOR/DME				

2.2 In Abs. 3 wird beim Warteverfahren Kurskreuzung IDKES die Mindestwartehöhe von "6000 (FL 80)" in "4000 (FL 80)" geändert.

2.3 In Abs. 5 Nr. 15 werden die Hindernisfreihöhen von "480 (340)" in "590 (450)" geändert.

3. Die Abflugverfahren nach § 3 werden wie folgt geändert:

3.1 Die Angaben in Abs. 1 Nr. 2.1 werden wie folgt neu festgelegt:

"2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle

a) BERLIN DEPARTURE CONTROL
für BKD2X, MELAN2X, MAG2X, POVEL2X, RISOK2X, NENSA2X, LUPAS1X

b) BERLIN RADAR
für STENA2X, SUI3X, BKW2X, LUPAS1X, BKD3Y, MELAN2Y, MAG2Y, POVEL2Y, RISOK2Y, NENSA2Y, STENA2Y, GILAS2Y, SUI3Y, BKW2Y, LUPAS1Y

2.2 Frequenzen

a) 119.300
b) 121.300"

3.2 Die in Abs. 2 Nr. 1 und 2 aufgeführten Abflugstrecken werden wie folgt neu festgelegt:

"1. Bei Benutzung der Startbahnen 07 L und 07 R:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF THREE YANKEE DEPARTURE (BKD3Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 3 DME FWE; Linkskurve, auf R 345 FWE bis 7 DME FWE; Linkskurve, auf R 091 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME in Richtung FWE in 3000 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME nordwestlich TGL verlassen; 30 DME nordwestlich TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO YANKEE DEPARTURE (MELAN2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 3 DME FWE; Linkskurve, auf R 345 FWE bis 7 DME FWE; Linkskurve, auf R 091 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME in Richtung FWE in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME nordwestlich TGL verlassen; 30 DME nordwestlich TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.

MAGDEBURG TWO YANKEE DEPARTURE (MAG2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Rechtskurve, auf R 270 NUF bis 57 DME FWE; Linkskurve, auf R 239 HVL bis MAG (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME FWE in 3000 oder darüber überfliegen.	5000	von 45 DME FWE bis MAG: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei 45 DME FWE verlassen; 55 DME FWE in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL TWO YANKEE DEPARTURE (POVEL2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Rechtskurve, auf R 270 NUF bis 57 DME FWE; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME FWE in 3000 oder darüber überfliegen.			
RISOK TWO YANKEE DEPARTURE (RISOK2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Rechtskurve, auf R 270 NUF bis 57 DME FWE; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME FWE in 3000 oder darüber überfliegen.			
NENSA TWO YANKEE DEPARTURE (NENSA2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Rechtskurve, auf R 270 NUF bis 57 DME FWE; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME FWE in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 45 DME FWE verlassen; 55 DME FWE in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf die ATS-Strecke R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA TWO YANKEE DEPARTURE (STENA2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 3 DME FWE; Linkskurve, auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲).			Bei Funkausfall 5000 bei FWE verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.
GILAS TWO YANKEE DEPARTURE (GILAS2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis FWE (▲); Linkskurve, auf R 067 FWE bis GILAS (▲).		Von FWE bis GILAS: 4000 (FL 80)	1. Bei Funkausfall 5000 bei FWE verlassen; GILAS in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge über DENKO, B20.
SUBI THREE YANKEE DEPARTURE (SUI3Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis FWE (▲); Abflug von FWE auf R 096 bis SUI (▲).		Von FWE bis SUI: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei FWE verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW TWO YANKEE DEPARTURE (BKW2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis FWE (▲); Rechtskurve, auf R 164 FWE über A 4 bis BKW (▲).			
LUPAS ONE YANKEE DEPARTURE (LUPAS1Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Linkskurve, auf R 212 NUF über W 807 bis LUPAS (▲).			Bei Funkausfall 5000 bei NUF verlassen; LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

2. Bei Benutzung der Startbahnen 25 L und 25 R

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF TWO-X RAY DEPARTURE (BKD2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 131 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲).	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME nordwestlich TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO X-RAY DEPARTURE (MELAN2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 131 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲).			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.
MAGDEBURG TWO X-RAY DEPARTURE (MAG2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 259 FWE bis zum Erfliegen des R 240 HVL; auf R 240 HVL bis MAG (▲).		von 45 DME FWE bis MAG: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei 45 DME FWE verlassen; 55 DME FWE in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVELTWO X-RAY DEPARTURE (POVEL2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 259 FWE bis zum Erfliegen des R 240 HVL; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf KR 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲).			
RISOK TWO X-RAY DEPARTURE (RISOK2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 259 FWE bis zum Erfliegen des R 240 HVL; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲).			
NENSA TWO X-RAY DEPARTURE (NENSA2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 259 FWE bis zum Erfliegen des R 240 HVL; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲).			1. Bei Funkausfall 5000 bei 45 DME FWE verlassen; 55 DME FWE in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf die ATS-Strecke R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA TWO X-RAY DEPARTURE (STENA2X) Geradeaus über MW bis 2000; Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 088 NUF; auf R 088 NUF bis zum Kreuzen des R 180 FWE; Linkskurve, auf R 164 FWE bis FWE (▲); auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲). Höhenbeschränkung: R 070 NUF in 3500 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei FWE verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.

SUBI THREE X-RAY DEPARTURE (SUI3X) Geradeaus über MW bis 2000; Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 088 NUF; auf R 088 NUF bis GORIG (▲); Linkskurve, auf Kurs 060° bis SUI (▲). Höhenbeschränkung: R 070 NUF in 3500 oder darüber überfliegen.	5000	von GORIG bis SUI: 4000 (FL80)	Bei Funkausfall 5000 bei GORIG verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW TWO X-RAY DEPARTURE (BKW2X) Geradeaus über MW bis 2000; Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 088 NUF; auf R 088 NUF bis zum Kreuzen des R 175 FWE; Rechtskurve, auf R 164 FWE bis BKW (▲). Höhenbeschränkung: R 070 NUF in 3500 oder darüber überfliegen.			
LUPAS ONE X-RAX DEPARTURE (LUPAS1X) Geradeaus über MW bis 2000; Linkskurve bis NUF; Rechtskurve, auf R 212 NUF über W 807 bis LUPAS (▲).			Bei Funkausfall LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

4. Die Verfahren sind ab 24. Juni 1993 anzuwenden.

Die sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Flughafen Berlin-Schönefeld präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

Bonn, den 17.05.93
LR 16/60.61.01-01/126 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 156/93

Bekanntmachung zur Änderung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig

Vom 25. Mai 1993

Die in der Siebenundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung nach dem Stand vom 20. August 1992 festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig (NfL I - 122/87 – NfL I - 275/92) werden auf Grund des § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung wie folgt geändert:

1. Die Anflugverfahren nach § 2 werden wie folgt geändert:

1.1 In Abs. 1 wird bei der Einflugstrecke MAGDEBURG ONE VICTOR ARRIVAL (MAG1V) der Meldepunkt Magdeburg DVOR/DME in einen Pflichtmeldepunkt geändert.

1.2 Die in Abs. 5 beschriebenen Anflugverfahren werden wie folgt neu festgelegt:

"(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen über den in Abs. 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. Localizer-DME-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Braunschweig NDB (BRU)

Abflug von BRU (IAF) auf Kurs 070° bis 2,5 DME HLZ (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 045° bis zum Kreuzen von R 076 - 32 DME DLE (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); Rechtskurve und Landekurs (265°) in 2000 erfliegen (IF).

Sinkflug (5,2%) bei 4 DME HLZ (FAF) beginnen.

Fehlanflugpunkt: 8 DME HLZ

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
650 (360)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2000; Rechtskurve, Flug bis BRU NDB und Steigflug auf 3000 fortsetzen.

2. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Braunschweig NDB (BRU)

Abflug von BRU (IAF) auf Kurs 070° bis 2,5 DME HLZ (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 045° bis zum Kreuzen von R 076 - 32 DME DLE (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und

D); Rechtskurve und Endanflugkurs 265° in Richtung auf BRU in 2000 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2%) bei 4 DME HLZ (FAF) beginnen. 5 DME HLZ nicht unter 1600 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 1
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 09, ausgehend von Braunschweig NDB (BRU)

Abflug von BRU (IAF) auf Kurs 275° (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 290° (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) bis 15 DME HLZ; Linkskurve und Endanflugkurs 085° in Richtung auf BRU in 2000 erfliegen (IF).

Sinkflug (5,2%) bei 15 DME HLZ (FAF) beginnen. 13 DME HLZ nicht unter 1440 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 10 DME HLZ

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
640 (360)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2000; Linkskurve, Flug bis BRU NDB und Steigflug auf 3000 fortsetzen."

2. Die Verfahren sind ab 24. Juni 1993 anzuwenden.

Die sofortige Vollziehung dieser Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Grund:
Zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß der an- und abfliegende Verkehr am Verkehrsflughafen Braunschweig präzisen Flugverfahrensregelungen unterworfen werden. Ein auch nur zeitweiliges Aussetzen solcher Regelungen führt zu unabsehbaren Gefahren für den Luftverkehr und die Allgemeinheit.

Bonn, den 25. Mai 1993
LR 16/60.61.01-01/140 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

K a p m e i e r

I - 157/93

Dritte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 26. Mai 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I - 66/93), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsbekanntmachung hierzu vom 1. April 1993 (BAnz. S. 3385; NfL I - 98/93), wird wie folgt geändert:

1. Der Abschnitt I. Allgemeines wird durch folgende Fassung ersetzt:

I. Allgemeines

Der Luftraum setzt sich aus kontrolliertem und unkontrolliertem Luftraum zusammen.

Der kontrollierte Luftraum schließt die Lufträume der Klassifizierung A – E ein und besteht aus den Kontrollzonen, den Kontrollbezirken und den Nahverkehrsbereichen. Die Kontrollbezirke und Nahverkehrsbereiche schließen die "Lufträume in der Umgebung von Verkehrsflughäfen" ein.

Der unkontrollierte Luftraum besteht aus den Lufträumen der Klassifizierung F und G.

Bei der Beschreibung des Luftraums erfolgt die Angabe der Koordinaten als Ziffernblock ohne Darstellung der entsprechenden Zeichen für "Grad", "Minute" und "Sekunde" (50 40 30 N entspricht 50° 40' 30" N).

Die Klassifizierung der einzelnen Lufträume besteht grundsätzlich ohne zeitliche Einschränkung. Sofern bei einzelnen Lufträumen besondere Zeiten der Wirksamkeit festgelegt sind, sind diese in Koordinierter Weltzeit (UTC) angegeben. Die in Klammern angegebenen Zeiten gelten während der gesetzlichen Sommerzeit.

In Einzelfällen kann das Flugsicherungsunternehmen bestehende Lufträume der Klassifizierung C – F zeitlich begrenzt deaktivieren bzw. reaktivieren. Die Deaktivierung/Reaktivierung wird mit NOTAM und ggf. in den Ergänzungen zum Luftfahrthandbuch bekanntgegeben.

Darüber hinaus gilt für die in Abschnitt II, Nr. 4.1 aufgeführten Kontrollzonen folgendes:

Die Kontrollzonen sind in ihrer zeitlichen Wirksamkeit den betrieblichen Erfordernissen angepaßt. Die regelmäßige zeitliche Wirksamkeit ist bei der Beschreibung der jeweiligen Kontrollzone festgelegt. Kontrollzonen können auch außerhalb der veröffentlichten Zeiten durch das Flugsicherungsunternehmen aktiviert werden. Kurzfristige Aktivierungen außerhalb der veröffentlichten Zeiten gibt auf Anfrage der Fluginformationsdienst der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle bekannt. Luftfahrzeugführer, die beabsichtigen, das Gebiet einer zeitlich begrenzten Kontrollzone zu durchfliegen oder in dieses einzufliegen, haben sich rechtzeitig vorher auf der Fluginformationsfrequenz der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle über den Status der Kontrollzone zu informieren.

Die untere Begrenzung der Kontrollzonen ist die Erdoberfläche, die obere Begrenzung ist in der jeweiligen Beschreibung festgelegt.

Die dort genannten deutschen Feiertage, US-Feiertage und GUS-Feiertage sind im Luftfahrthandbuch (AIP), Teil GEN veröffentlicht.

2. In Abschnitt II Nummer 3.1 werden die Angaben zum Luftraum < C > Köln/Bonn durch folgende Fassung ersetzt:

Luftraum < C > Köln/Bonn

Seitliche Begrenzung:
50 59 00 N 06 51 00 O – 51 02 00 N 06 54 00 O –
51 04 00 N 07 01 00 O – 51 05 00 N 07 09 00 O –
51 05 00 N 07 17 00 O – 50 58 00 N 07 28 00 O –
50 50 00 N 07 32 00 O – 50 39 00 N 07 25 00 O –
50 37 00 N 07 13 00 O – 50 46 00 N 06 53 15 O –
50 49 44 N 06 51 04 O – 50 50 17 N 06 53 06 O –
50 55 48 N 06 49 23 O – 50 59 00 N 06 51 00 O.

Untere Begrenzung:
457 m (1500 Fuß) über NN in dem Gebiet
50 59 00 N 06 51 00 O – 50 56 34 N 06 55 24 O –
50 53 00 N 07 00 37 O – 50 52 13 N 06 58 00 O –
50 46 47 N 07 02 01 O – 50 43 45 N 06 59 05 O –
50 46 00 N 06 53 15 O – 50 49 44 N 06 51 04 O –
50 50 17 N 06 53 06 O – 50 55 48 N 06 49 23 O –
50 59 00 N 06 51 00 O.

671 m (2200 Fuß) über NN in dem Gebiet
50 59 00 N 06 51 00 O –
Autobahn A 1 – 51 05 00 N 07 09 00 O –
51 05 00 N 07 17 00 O – 50 58 00 N 07 28 00 O –
50 50 00 N 07 32 00 O – 50 41 30 N 07 26 30 O –
50 43 00 N 07 01 00 O – 50 43 45 N 06 59 05 O –
50 46 47 N 07 02 01 O – 50 52 13 N 06 58 00 O –
50 53 00 N 07 00 37 O – 50 56 34 N 06 55 24 O –
50 59 00 N 06 51 00 O.

762 m (2500 Fuß) über NN in dem Gebiet
50 59 00 N 06 51 00 O – 51 02 00 N 06 54 00 O –
51 04 00 N 07 01 00 O – 51 05 00 N 07 09 00 O –
Autobahn A 1 – 50 59 00 N 06 51 00 O.

762 m (2500 Fuß) über NN in dem Gebiet
50 43 00 N 07 01 00 O – 50 41 30 N 07 26 30 O –
50 39 00 N 07 25 00 O – 50 37 00 N 07 13 00 O –
50 43 00 N 07 01 00 O.

Obere Begrenzug:
Flugfläche 70.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich.

3. In Abschnitt II Nummer 3.2.1 werden die Angaben zu den Kontrollbezirken Berlin 1 und Berlin 2 durch nachstehende Fassung ersetzt:

Berlin

Seitliche Begrenzung:
54 55 00 N 13 30 25 O – 54 55 00 N 14 22 00 O –
53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen und
deutsch-tschechischen Grenze bis
50 19 10 N 12 07 00 O – 50 24 00 N 12 04 00 O –
50 29 20 N 11 33 00 O – 50 31 30 N 11 22 00 O –
50 20 00 N 10 35 00 O – 50 37 00 N 10 04 00 O –
51 11 20 N 10 16 00 O – 51 20 00 N 09 56 10 O –
51 34 00 N 10 42 00 O – 52 00 00 N 10 40 00 O –
52 03 30 N 10 58 00 O – 52 10 00 N 11 06 00 O –
52 27 30 N 11 04 00 O – 52 50 00 N 10 47 00 O –
52 53 30 N 11 25 00 O – 53 02 30 N 11 37 00 O –
53 23 30 N 10 39 00 O – 53 40 00 N 11 00 00 O –
53 44 00 N 10 45 00 O – 53 59 00 N 10 55 00 O –
54 08 00 N 11 15 30 O – 53 54 00 N 11 28 00 O –
53 36 00 N 11 25 00 O – 53 01 30 N 12 15 30 O –
52 51 10 N 12 47 30 O – 52 43 40 N 13 45 00 O –
54 26 00 N 13 01 00 O – 54 43 30 N 12 30 00 O –
54 55 00 N 12 51 00 O – 54 55 00 N 13 30 25 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245.

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund, sofern nicht in einzelnen Nahverkehrsbereichen oder Teilen davon eine niedrigere untere Begrenzung festgelegt ist.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
53 36 00 N 11 25 00 O – 53 01 30 N 12 15 30 O –
53 11 00 N 11 46 50 O – 53 13 30 N 11 37 30 O –
53 25 00 N 11 19 00 O – 53 36 00 N 11 25 00 O
steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 85 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
54 55 00 N 13 30 25 O – 54 55 00 N 14 22 00 O –
53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis
52 42 20 N 14 24 30 O – 52 42 20 N 14 07 40 O –
54 30 50 N 13 22 05 O – 54 55 00 N 13 30 25 O
steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 245 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
54 47 00 N 12 36 30 O – 54 28 35 N 13 08 55 O –
52 42 30 N 13 53 55 O – 52 43 40 N 13 45 00 O –
54 26 00 N 13 01 00 O – 54 43 30 N 12 30 00 O –
54 47 00 N 12 36 30 O
steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 245 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

4. In Abschnitt II Nummer 3.2.2 werden die Angaben zum Oberen Kontrollbezirk Berlin durch nachstehende Fassung ersetzt:

Berlin

54 55 00 N 13 30 25 O – 54 55 00 N 14 22 00 O –
53 55 46 N 14 13 42 O – entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze bis
50 19 10 N 12 07 00 O – 50 24 00 N 12 04 00 O –
50 29 20 N 11 33 00 O – 50 31 30 N 11 22 00 O –
50 20 00 N 10 35 00 O – 50 37 00 N 10 04 00 O –
51 11 20 N 10 16 00 O – 51 20 00 N 09 56 10 O – 51 34 00 N
10 42 00 O – 52 00 00 N 10 40 00 O – 52 03 30 N 10 58 00 O –
52 10 00 N 11 06 00 O –
52 27 30 N 11 04 00 O – 52 50 00 N 10 47 00 O – 52 53 30 N
11 25 00 O – 53 02 30 N 11 37 00 O – 53 23 30 N 10 39 00 O –
53 40 00 N 11 00 00 O –
53 44 00 N 10 45 00 O – 53 59 00 N 10 55 00 O – 54 08 00 N
11 15 30 O – 53 54 00 N 11 28 00 O – 53 36 00 N 11 25 00 O –
53 01 30 N 12 15 30 O –
52 51 10 N 12 47 30 O – 52 43 40 N 13 45 00 O – 54 26 00 N
13 01 00 O – 54 43 30 N 12 30 00 O – 54 55 00 N 12 51 00 O –
54 55 00 N 13 30 25 O.

Obere Begrenzung:
Unbegrenzt.

Untere Begrenzung:
Flugfläche 245.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
54 55 00 N 13 30 25 O – 54 55 00 N 14 22 00 O –
53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis 52 42 20 N
14 24 30 O – 52 42 20 N 14 07 40 O –
54 30 50 N 13 22 05 O – 54 55 00 N 13 30 25 O
steht jedoch der Luftraum nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
54 47 00 N 12 36 30 O – 54 28 35 N 13 08 55 O –
52 42 30 N 13 53 55 O – 52 43 40 N 13 45 00 O –
54 26 00 N 13 01 00 O – 54 43 30 N 12 30 00 O –
54 47 00 N 12 36 30 O
steht jedoch der Luftraum nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

5. In Abschnitt II Nummer 4.1 werden die Angaben zum Punkt 4.1.1 Allgemeines ersatzlos gestrichen.

6. In Abschnitt II Nummer 4.1 wird die Überschrift "4.1.2 Beschreibung" ersatzlos gestrichen.

7. In Abschnitt II Nummer 4.1. werden die Angaben zur seitlichen Begrenzung der Kontrollzone Nörvenich durch folgende Fassung ersetzt:

Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 067°/ 247° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 157°/337° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm in rechtweisender Richtung 247° und 8 sm in rechtweisender Richtung 067° zu dieser Linie.

Diese Bekanntmachung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Bonn, den 26.05.93
LR 16/60.05.02/148 DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

K a p m e i e r

In Abschnitt II wird nach Nummer 119 die folgende Nummer 120 angefügt:

"120. ET-R 121 (Heringsdorf)

120.1 Seitliche Begrenzung

53 57 45 N 14 14 00 O – Bansin – entlang der Küstenlinie bis
54 05 40 N 13 53 00 O – Wolgast – Züssow – entlang der zweigleisigen Eisenbahnlinie über Anklam bis
Ducherow – Mönkebude –
53 41 05 N 14 17 00 O –
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis 53 57 45 N
14 14 00 O.

120.2 Obere Begrenzung
3500 Fuß über NN

120.3 Zeitliche Wirksamkeit
24 Stunden täglich.

120.4 Beschränkung

Das Gebiet mit Flugbeschränkungen darf nur durchflogen werden, wenn vor dem Einflug Funkkontakt auf der Frequenz 121.100 MHz von Heringsdorf INFO hergestellt ist und während des gesamten Aufenthaltes in diesem Gebiet Hörbereitschaft aufrechterhalten wird. Zuwiderhandlungen werden nach § 62 LuftVG bestraft.

Flüge nach Sichtflugregeln können durch Heringsdorf INFO aufgefordert werden, in den Luftraum vorübergehend nicht einzufliegen bzw. diesen unverzüglich zu verlassen. Diesen Anweisungen ist Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen werden nach § 59 LuftVG bestraft.

120.5 Sonderregelungen

Aufgrund des § 11 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung sind Flüge im Luftraum der Klasse G innerhalb dieses Gebietes mit Flugbeschränkungen nach Instrumentenflugregeln zulässig."

Diese Bekanntmachung tritt am 1. Juli 1993 in Kraft.

Bonn, den 27. Mai 1993
LR 16/60.05.04/146 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 158/93

Sechzehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 27. Mai 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827; NfL I - 47/91), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 20. April 1993 (BAnz. S. 3866; NfL I - 133/93), wird wie folgt geändert:

I - 159/93

Zehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 14. Mai 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 4. Dezember 1991 (BAnz. Nr. 237a vom 21. Dezember 1991; NfL I - 15/92), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 6. Mai 1993 (BAnz. S. 4536; NfL I - 143/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt III werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Unter Buchstabe A, Ziffer 2.1 (Zeitliche Wirksamkeit) wird der Buchstabe c) angefügt:

"c) Die Gebiete mit Flugbeschränkungen ED-R 208 A (TRA-Lausitz), ED-R 208 B (TRA-Sachsen 1) und ED-R 308 (TRA-Sachsen 2) sind freitags lediglich bis 11.00 (10.00) Uhr UTC wirksam, außer an deutschen gesetzlichen und GUS-Feiertagen."

2. Unter Buchstabe B (Beschreibung) werden die folgenden Gebiete mit Flugbeschränkungen angefügt:

a) Nach ED-R 207 b:

"ED-R 208 A (TRA-Lausitz)

Räumliche Ausdehnung:
51 57 00 N 13 41 00 O – 51 58 00 N 14 06 00 O –
51 25 30 N 14 21 00 O – 51 24 00 N 14 17 00 O –
51 21 00 N 13 44 00 O – 51 15 00 N 13 20 00 O –
51 25 00 N 12 50 00 O – 51 32 30 N 12 48 00 O –
51 33 30 N 12 45 30 O – 51 57 00 N 13 10 00 O –
51 57 00 N 13 41 00 O
von Flugfläche 80 bis Flugfläche 245.

ED-R 208 B (TRA-Sachsen 1)

Räumliche Ausdehnung:
51 15 30 N 12 44 00 O – 51 06 00 N 13 12 00 O –
50 59 50 N 13 17 00 O – 50 30 00 N 12 29 30 O –
50 37 00 N 12 07 00 O – 50 38 00 N 12 01 00 O –
51 11 00 N 12 26 00 O – 51 15 30 N 12 44 00 O
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 245."

b) Nach ED-R 307

"ED-R 308 (TRA-Sachsen 2)

Räumliche Ausdehnung:
51 57 00 N 13 10 00 O – 51 57 00 N 13 41 00 O –
51 58 00 N 14 06 00 O – 51 25 30 N 14 21 00 O –
51 14 55 N 13 47 10 O – 51 11 40 N 13 42 35 O –
50 59 15 N 13 17 00 O – 50 18 30 N 12 12 00 O –
50 27 00 N 11 53 30 O – 51 24 00 N 12 37 00 O –
51 57 00 N 13 10 00 O
von Flugfläche 245 bis Flugfläche 350."

Diese Bekanntmachung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Bonn, den 14. Mai 1993
LR 16/60.05.04/135 DFS 93

Bundesminsterium für Verkehr
Im Auftrag

K a p m e i e r

I - 160/93

Neufassung der Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin

Vom 18. Mai 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird im Fluginformationsgebiet Berlin das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung

1.1 Seitliche Begrenzung

54 45 00 N 13 48 00 O – 54 00 00 N 14 14 00 –
53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis 52 42 20 N
14 24 30 O – 52 42 30 N 13 53 55 O –
52 51 10 N 12 47 30 O – 53 01 30 N 12 15 30 O –
53 11 00 N 11 46 50 O – 53 13 30 N 11 37 30 O –
53 25 00 N 11 19 00 O – 53 36 00 N 11 25 00 O –
53 54 00 N 11 28 00 O – 54 08 00 N 11 15 30 O –
54 22 00 N 12 00 00 O – 54 45 00 N 13 00 00 O –
54 45 00 N 13 48 00 O.

1.2 Vertikale Begrenzung

Der Luftraum oberhalb von 1000 Fuß (300 m) über Grund bis unbegrenzt.

2. Zeitliche Wirksamkeit

24 Stunden täglich

3. Art der Flugbeschränkungen

Zivile Flüge nach Sichtflugregeln dürfen in dem Luftraum unter Ziffer 1 nur mit vorheriger Genehmigung* durch die Luftraumkoordinierungsstelle (LUKO) durchgeführt werden.

* Der Antrag zu einer solchen Genehmigung ist durch frühzeitige Abgabe eines Flugplans bei der jeweils zuständigen Flugberatungsstelle zu stellen (möglichst bis 17.00 Uhr Ortszeit des Tages vor dem beabsichtigten Flug).

In der Zeit von freitags 14.00 Uhr UTC (13.00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) bis montags 06.00 Uhr UTC (05.00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) und an den im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlichten deutschen und GUS-Feiertagen dürfen zivile Flüge nach Sichtflugregeln in dem unter Ziff. 1 genannten Luftraum unterhalb Flugfläche 100 (3050 m) ohne Genehmigung durch die LUKO, allerdings mit folgenden Auflagen durchgeführt werden:

1. Bereits ab einer Flughöhe von 1500 Fuß (450 m) über Grund sind die erhöhten Wetterminima des kontrollierten Luftraumes der Klasse < E > einzuhalten (vgl. Anlage 5 zur LuftVO).

2. Der Luftfahrzeugführer hat vor Antritt seines Fluges bei der Luftraumnutzungszentrale Frankfurt die Telefonansage über die im Luftraum unter Ziffer 1 eventuell aktivierten Kontrollzonen an Flugplätzen der GUS und die dort geplanten Flugaktivitäten mit Transportflugzeugen der GUS abzuhören. Der Anrufbeantworter ist unter der Nummer

0130 – 820066 bzw.
069 – 694911 aus der FIR Berlin

anzuwählen.

Begründung:
Da an Wochenenden und Feiertagen Transportflüge der GUS in begrenztem Umfang in dem hier angesprochenen Luftraum stattfinden und deren Besatzungen in der Anwendung der deutschen luftverkehrsrechtlichen Vorschriften (z.B. Ausweichregeln) wenig erfahren sind, ist für die zivilen Luftfahrzeugführer bei Flügen nach Sichtflugregeln besondere Aufmerksamkeit bei der Beobachtung des Luftraums geboten.

Hinweis: Die innerhalb des in Ziffer 1 beschriebenen Luftraumes geltenden Bestimmungen für kontrollierte Lufträume und andere Flugbeschränkungsgebiete bleiben unberührt.

Die Bekanntmachung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft. Gleichzeitig treten die Bekanntmachungen vom 15. Februar 1991 (BAnz. S. 1648; NfL I - 40/91), vom 11. März 1991 (BAnz. S. 2070; NfL I - 68/91), vom 21. August 1991 (BAnz. S. 6122; NfL I - 195/91), vom 29.10.1991 (NfL I - 227/91), vom 17. März 1992 (BAnz. S. 2622; NfL I - 125/92), vom 8. Juli 1992 (BAnz. S. 5696; NfL I - 219/92), vom 1. September 1992 (BAnz. S. 7647; NfL I - 280/92), vom 7. Januar 1993 (BAnz. S. 404; NfL I - 36/93) und vom 2. März 1993 (BAnz. S. 2186; NfL I - 69/93) außer Kraft.

Bonn, den 18. Mai 1993
LR 16/60.05.04/48 Va 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 161/93

Regelung von Flügen nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München

Auf Grund des § 21a Abs. 1 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Art. 1 Nr. 12 der Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), wird für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) zum und vom Verkehrsflughafen München folgende Regelung getroffen:

1. Pflichtmeldepunkte

Für solche Flüge werden folgende Pflichtmeldepunkte festgelegt:

1.1	FOXTROT 1:	Kraftwerk Anglberg/Amper
1.2	FOXTROT 2:	BAB A92
1.3	OSCAR:	westlich von Moosburg
1.4	HOTEL:	östlich Sendemasten Ismaning.

2. VFR-Anflüge

VFR-Anflüge sind wie folgt durchzuführen:

2.1 Von FOXTROT 1 auf Kurs über Grund 175° (mw.) über FOXTROT 2 in die Warteschleife gemäß Nr. 2.2;
Flughöhe: maximal 2500 Fuß über NN.

2.2 Die Warteschleife liegt nördlich der Landebahn 08 L/26 R, östlich der Staatsstraße 2084, mit

– Ausrichtung:	083°/263° (mw.)
– Kurvenführung:	links
– Flughöhe:	maximal 2500 Fuß über NN.

2.3 Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle München ist spätestens 5 Minuten vor FOXTROT 1 aufzunehmen.

2.4 VFR-Anflüge sind so einzurichten, daß Landungen

– auf der Landebahn 08 L querab Rollweg A 4
– auf der Landebahn 26 R querab Rollweg A 9
– auf der Landebahn 08 R querab Rollweg B 7
– auf der Landebahn 26 L querab Rollweg B 9

erfolgen können.

3. VFR-Abflüge

VFR-Abflüge sind wie folgt durchzuführen:

3.1 In nordöstlicher Richtung über FOXTROT 2; nördlich entlang der BAB A92 zum Sempt-Kanal; von hier auf Kurs über Grund 360° (mw.) bis OSCAR;
Flughöhe: maximal 2500 Fuß über NN.

3.2 In südlicher Richtung auf Kurs über Grund 175° (mw.) bis HOTEL;
Flughöhe: maximal 2500 Fuß über NN.

Freigaben für VFR-Abflüge über HOTEL richten sich besonders nach der Verkehrslage am Militärflugplatz Erding.

Anmerkung: Die aufgeführten Flugverfahren werden im Luftfahrthandbuch, Teil VFR, in Kartenform dargestellt.

Diese Regelung tritt am 10. Juni 1993 in Kraft und gilt für solche Teilnehmer am Luftverkehr, die zur Nutzung des Verkehrsflughafens berechtigt sind.

Offenbach a.M., den 17.05.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

K a d e n D i t z

I - 162/93

Neufassung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Bad Gandersheim

Mit Bescheid vom 31.10.1990 habe ich die der Flugplatz Bad Gandersheim e.V., 3353 Bad Gandersheim, Flugplatz, erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Bad Gandersheim neu gefaßt.

Nach Inbetriebnahme der zusätzlichen Flugbetriebsflächen wird die Neufassung hiermit gem. § 52 Abs. 3 i.V.m. § 42 Abs. 4 Luft-VZO bekanntgemacht.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:	Bad Gandersheim
2. Lage:	ca. 2 km südlich der Stadtmitte von Bad Gandersheim
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	51 51 15 N 10 01 40 O
b) Höhe über NN:	240 m (787 ft)

4. Start- und Landebahn für Flugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, selbststartende Motorsegler (Gras)

Richtung:	175°/355° rw
Länge:	725 m
Breite:	45 m

Der vor der Schwelle 36 gelegene Sicherheitsstreifen von 100 m Länge kann für Starts in Richtung 360° mitbenutzt werden.

5. Betriebsflächen für Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler (Gras)

5.1 Windenstartbetrieb

	Richtung:	Länge:	Breite:
a) 2 Startbahnen	175°	50 m	20 m
b) 2 Startbahnen	355°	50 m	20 m
c) Landebahn	175°/355°	610 m	30 m
d) 2 Seilauslegebahnen	–	ca. 1000 m	–

5.2 Flugzeugschleppbetrieb

a) Starts auf der unter Nr. 4 bezeichneten Start- und Landebahn

b) Landungen auf den unter Nr. 5.1 c) und d) bezeichneten Landebahnen

6. Start- und Landefläche für Hubschrauber (Gras):
Die unter Nr. 4 genannte Start- und Landebahn

7. Startfläche für bemannte Freiballone (Gras):
ca. 40 m x 40 m im Nordwestteil des Landeplatzes

8. Betriebsfläche für das Landen von Fallschirmspringern (Gras):
Zielkreis mit einem Durchmesser von 200 m, umgeben von einem Sicherheitsstreifen von 50 m Breite

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

1. Flugzeuge bis zu 2 000 kg höchstzulässiger Flugmasse

2. Hubschrauber bis zu 6 000 kg höchstzulässiger Flugmasse

3. Selbststartende Motorsegler

4. Ultraleichtflugzeuge (UL)

5. Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler; zugelassen sind

a) Windenstart,
b) Flugzeugschleppstart

6. Hängegleiter im Windenstart- und UL-Schleppbetrieb

7. Bemannte Freiballone

8. Personenfallschirme

III. **Zweck** des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr mit den unter II. 1 bis 3 genannten Luftfahrzeugen. Der Betrieb mit den übrigen unter II. aufgeführten Luftfahrzeugen ist nur nach vorheriger Zustimmung durch den Platzhalter (PPR) zulässig.

NfL I-127/73 wird hiermit aufgehoben.

Braunschweig, den 14.05.93
306.30311-4

Bezirksregierung Braunschweig
Im Auftrag

G e r i g k

I - 163/93

Bekanntmachung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Hof

Die Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern- hat mit Bescheid vom 30.12.1992 Nr. 315.4 – 3721.2.8 die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Hof geändert und neu gefaßt. Gemäß §§ 42 Abs. 4 und 44 Abs. 2 i.V.m. §§ 52 Abs. 3 und 53 Abs. 1 LuftVZO wird die Genehmigung hiermit in der jetzt gültigen Fassung wie folgt bekanntgemacht:

	I.
1. Bezeichnung:	Verkehrslandeplatz Hof
2. Lage:	ca. 7 km südwestlich der Stadt Hof
3. Bezugspunkt:	
3.1 geographische Lage:	50 17 24 N 11 51 23 O
3.2 Höhe über NN:	585,63 m (1921 ft)

4. Start- und Landebahn:

4.1 Richtung (rw): 087°/267°

4.2 Länge: 1480 m

4.3 Breite: 30 m

4.4 Belag: Asphalt

5. Zurollwege:

5.1 Vom Vorfeld bis zum Bahnbeginn 09

Länge: 1540 m

Breite: 15 m

Belag: Asphalt

5.2 Vom Vorfeld bis zum Bahnbeginn 27

Länge: ca. 120 m

Breite: 15 m

Belag: Asphalt

6. Festlegung des Benutzungsumfanges

6.1 Flugbetrieb nach Sichtflugregeln

Flugzeuge
Hubschrauber
Motorsegler
Personenfallschirme
PCN 30/F/D/Y/T

6.2 Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln

Flugzeuge
Hubschrauber
PCN 30/F/D/Y/T

7. Für den Verkehrslandeplatz Hof ist ein beschränkter Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG bestimmt.

II.

Aufgrund der Abnahmeprüfung vom 01.02.1993 wurde der Stadt Hof die Betriebsaufnahme mit Wirkung vom 05.02.1993 gestattet. Dabei wurden die verfügbaren Start- und Landestrecken wie folgt festgelegt:

Bezeichnung	Richtung rw	Länge / Breite	verfügbare Strecken				Stoppbahn	Freifläche	Streifen
			TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	STRIP
09	087°	1480 x 30	1480	1480	1480	1240	0	0	1600 x 150
27	267°	1480 x 30	1480	1540	1480	1420	0	60	1600 x 150

III.

Die Bekanntmachung der Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern- vom 27.01.1986 Nr. 315.4 3721.2.8 (NfL I – 27/86) wird hiermit aufgehoben.

8500 Nürnberg, den 03.02.93
315.4 - 3721.2.8

Regierung von Mittelfranken
Luftamt Nordbayern
Im Auftrag

T r i f t s h a e u s e r

I - 164/93

Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Schwäbisch Hall-Hessental

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat nach § 6 LuftVG i.V.m. §§ 49 ff. LuftVZO der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH in 7170 Schwäbisch Hall die Anlage und den Betrieb des nachstehend bezeichneten Verkehrslandeplatzes genehmigt.

1. Bezeichnung: Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Hessental

2. Lage: 1 km ostwärts der Bebauungsgrenze von Schwäbisch Hall

3. Bezugspunkt:

a) geographische Lage 49 07 09 N 09 46 43 O

b) Höhe 399 m NN (1309 ft MSL)

4. Betriebsflächen

Start- und Landebahn	Richtung	Länge	Breite
Hartbelag	84°/264°	920 m	22 m
Gras	84°/264°	700 m	30 m

5. Zugelassene Luftfahrzeuge

a) Flugzeuge bis 8.000 kg MPW

b) Hubschrauber bis 5.700 kg MPW

c) Selbststartende Motorsegler/UL-Flugzeuge

d) Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler

Startart Windenschlepp u. Flugzeugschlepp

6. Betriebsart

VFR-Flugbetrieb bei Tage

7. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr.

8. Der für den Flugplatz vom Bundesminister für Verteidigung gem. § 12 i.V.m. § 13 LuftVG festgelegte Bauschutzbereich bleibt wirksam.

Stuttgart, den 18.05.93
27-3846 Schwäbisch Hall-Hessental/20

Regierungspräsidium Stuttgart

S c h m i d

I - 165/93

Bekanntmachung der Genehmigung des Landeplatzes für Ultraleichtflugzeuge "Urphertshofen"

Die Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern- hat der Interessengemeinschaft Ultraleicht-Flugsport, vertreten durch Herrn Gerhard Wieland, mit Bescheid vom 07.01.1992 Nr. 315.0 – 3721.7.28 die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes für Ultraleichtflugzeuge erteilt.
Gemäß §§ 42 Abs. 3 und 44 Abs. 2 i.V.m. §§ 52 Abs. 3 und 53 Abs. 1 LuftVZO wird die Genehmigung hiermit wie folgt bekanntgemacht:

I.

1. Bezeichnung	Ultraleichtflugplatz "Urphertshofen"
2. Lage:	Gemeinde Obernzenn, nordwestlich von Urphertshofen, Landkreis Neustadt/Aisch-Bad Windsheim
3. Bezugspunkt:	
3.1 geographische Lage:	49 26 24 N 10 26 42 O
3.2 Höhe über NN:	398 m (1305 ft)
4.Start- und Landebahn:	
4.1 Richtung (rw):	057°/237°
4.2 Länge:	300 m
4.3 Breite:	20 m
4.4 Belag:	Gras
5. Benutzungsumfang:	Ultraleichtflugzeuge

II.

Aufgrund der am 13.05.1993 durchgeführten Abnahmeprüfung wurde der Interessengemeinschaft Ultraleicht-Flugsport, vertreten durch Herrn Gerhard Wieland, die Betriebsaufnahme auf dem Landeplatz mit Wirkung vom 13.05.1993 gestattet.

Nürnberg, den 21.05.93
315.4-3721.7.28

Regierung von Mittelfranken
-Luftamt Nordbayern-
Im Auftrag

T r i f t s h a e u s e r

I - 166/93

Widerruf der Genehmigung des Hubschrauber – Sonderlandeplatzes St. Franziskus – Hospital Flensburg

Die mit Bescheid vom 26.02.1990 – VII 540b 6009/4 – erteilte Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des Hubschrauber – Sonderlandeplatzes St. Franziskus-Hospital Flensburg wird gemäß §§ 48 Abs. 1, 53 Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Luft VZO) widerrufen.

NfL I - 45/92 wird hiermit aufgehoben.

Kiel, den 07.05.93
VII 540b 6009/4

Der Minister
für Wirtschaft, Technik u. Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Im Auftrag

O t t o

NfL I 167 – 181/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 24. Juni 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 167/93	3. VO zur Änderung der 110. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig-Halle)	264
I - 168/93	5. VO zur Änderung der 112. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Dresden)	267
I - 169/93	11. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	270
I - 170/93	Anwendung herabgesetzter Staffelung auf der befestigten Start-/Landebahn 07/25 des Verkehrslandeplatzes Lübeck-Blankensee	270
I - 171/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main	270
I - 172/93	Verlängerung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Plettenberg-Hülinghausen	272
I - 173/93	Neufassung der Genehmigung und Gestattung der Betriebsaufnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Rottweil, Krankenhaus Rottenmünster	272
I - 174/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar	273
I - 175/93	Aufhebung der Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Schwäbisch Hall und des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall	273
I - 176/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Tauberbischofsheim	273
I - 177/93	Bodenfunkstelle am Verkehrslandeplatz Fehrbellin	276
I - 178/93	Inbetriebnahme einer Bodenfunkstelle auf dem Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis	276
I - 179/93	Frequenzänderung für das Segelfluggelände Vaihingen/Enz	276
I - 180/93	Frequenzänderung für das Segelfluggelände Völkleshofen-Lichtenberg	276
I - 181/93	Baumaßnahmen auf Rollbahnen des Verkehrsflughafens Hamburg-Fuhlsbüttel	276

Inhaltsangabe der NfL II 56/93 vom 24. Juni 1993

II - 56/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 57/93 vom 24. Juni 1993

II - 57/93	Verkehrszulassung bemannter Ballone

I - 167/93

Dritte Verordnung zur Änderung der Einhundertzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 8. Juni 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig-Halle) vom 27. November 1991 (BAnz. S. 7945, NfL I - 244/91), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 28. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S. 403, NfL I - 19/93), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt neu gefaßt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
OSTRA ONE ALFA ARRIVAL (OSTRA1A)				
▲ OSTRA	298	21	4000 (FL70)	
▲ AMAKO		8	4000	
▲ Leipzig VOR/DME				
ROTAS TWO ALFA ARRIVAL (ROTAS2A)				
▲ ROTAS	025	5	5000	
▲ MAREG		11	4500	
▲ Leipzig VOR/DME				
LEINE THREE KILO ARRIVAL (DLE3K)				
△ Leine DVOR/DME	117	40	7000	
▲ LARET		22	5500	
46 DME LEG		14		
▲ KONEN		32	4000	
▲ Leipzig VOR/DME				

MAGDEBURG THREE ALFA ARRIVAL (MAG3A) ▲ Magdeburg VOR/DME 20 DME MAG ▲ KONEN ▲ Leipzig VOR/DME				
	230	20	5000	
	117	14	5500	
		32	4000	
GOTEM FOUR ALFA ARRIVAL (GOTEM4A) ▲ GOTEM ▲ KONEN ▲ Leipzig VOR/DME				
	052	21	5000	
	117	32	4000	
HEHLINGEN THREE ALFA ARRIVAL (HLZ3A) ▲ Hehlingen VORTAC ▲ POVEL ▲ LARET 46 DME LEG ▲ KONEN ▲ Leipzig VOR/DME				
	175	14	7000	
		11		
	117	22	5500	
		14		
		32	4000	
ERFURT ONE ALFA ARRIVAL (RF1A) ▲ Erfurt NDB ▲ BITBA ▲ Leipzig VOR/DME				
	062	19	5000	
		40	4000	

2. § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 2 werden wie folgt neu gefaßt:

"1. Bei Benutzung der Startbahn 11:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
OSTRA TWO ECHO DEPARTURE (OSTRA2E) Auf Kurs 105° in Richtung MA bis 2 DME LED; Linkskurve in Richtung LEG (▲); Rechtskurve, R 118 LEG erfliegen; auf R 118 LEG bis OSTRA (▲).			
ROTAS TWO ECHO DEPARTURE (ROTAS2E) Auf Kurs 105° über MA bis 5 DME LED; Rechtskurve, R 205 LEG erfliegen; auf R 205 LEG über MAREG (▲) bis ROTAS (▲).			

NENSA TWO ECHO DEPARTURE (NENSA2E) Auf Kurs 105° über MA bis 8 DME LED; Linkskurve bis LEG (▲); auf R 272 LEG über GOTEM (▲) bis NENSA (▲).			
LEINE THREE LIMA DEPARTURE (DLE3L) Auf Kurs 105° über MA bis 6,5 DME LED; Linkskurve bis LEG (▲); auf R 323 LEG (R 143 MAG) über EDVIN (▲) bis MAG (▲); auf R 282 MAG (R 102 DLE) über POVEL (▲) bis DLE (△).		von 21 DME MAG bis MAG: 5000	
ESIKA TWO ECHO DEPARTURE (ESIKA2E) Auf Kurs 105° über MA bis 6,5 DME LED; Linkskurve bis LEG (▲); auf R 323 LEG (R 143 MAG) bis 26 DME LEG; Rechtskurve, auf R 232 TOF bis ESIKA (▲).		von 21 DME LEG bis ESIKA: 5000 (FL 80)	
ERFURT TWO ECHO DEPARTURE (RF2E) Auf Kurs 105° in Richtung MA; beim Durchfliegen von 1,5 DME LED oder 1000, je nachdem was später erreicht wird, Rechtskurve, R 242 LEG erfliegen; auf R 242 LEG (062° RF) über BITBA (▲) bis RF (▲).			

"2. Bei Benutzung der Startbahn 29:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
OSTRA TWO WHISKEY DEPARTURE (OSTRA2W) Auf Kurs 285° bis SK (3,6 DME LED); Rechtskurve, R 292 LEG erfliegen; auf R 292 LEG bis LEG (▲); auf R 118 LEG bis OSTRA (▲).			
ROTAS TWO WHISKEY DEPARTURE (ROTAS2W) Auf Kurs 285° bis SK (3,6 DME LED); Rechtskurve, R 292 LEG erfliegen; auf R 292 LEG bis 2,5 DME LEG (▲); Rechtskurve, auf R 205 LEG über MAREG (▲) bis ROTAS (▲).			
NENSA TWO WHISKEY DEPARTURE (NENSA2W) Auf Kurs 285° über SK bis 5,5 DME LED; Linkskurve, R 272 LEG erfliegen; auf R 272 LEG über GOTEM (▲) bis NENSA (▲).			
LEINE THREE SIERRA DEPARTURE (DLE3S) Auf Kurs 285° in Richtung SK bis 3 DME LED; Rechtskurve, R 160 MAG erfliegen; auf R 160 MAG bis MAG (▲); auf R 282 MAG (R 102 DLE) über POVEL (▲) bis DLE (△).		von 21 DME MAG bis MAG: 5000	
ESIKA TWO WHISKEY DEPARTURE (ESIKA2W) Auf Kurs 285° in Richtung SK bis 3 DME LED; Rechtskurve, R 160 MAG erfliegen; auf R 160 MAG bis 16 DME MAG; Rechtskurve, auf R 232 TOF über EDVIN (▲) bis ESIKA (▲).		von 21 DME MAG bis EDVIN: 5000	

ERFURT TWO WHISKEY DEPARTURE (RF2W) Auf Kurs 285° bis SK (3,6 DME LED); Rechtskurve, R 292 LEG erfliegen; auf R 292 LEG bis 4,5 DME LEG (▲); Rechtskurve, R 242 LEG erfliegen; auf R 242 LEG (062° RF) über BITBA (▲) bis RF (▲).			

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 24. Juni 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 08.06.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 168/93

Fünfte Verordnung zur Änderung der Einhundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 8. Juni 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Dresden) vom 2. Dezember 1991 (BAnz. S. 7947, NfL I - 246/91), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 28. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S. 404, NfL I - 21/93), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 werden die Einflugstrecken LEIPZIG TWO ALFA ARRIVAL (LEG2A) und HEHLINGEN TWO NOVEMBER ARRIVAL (HLZ2N) durch folgende neue Strecken ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LEIPZIG THREE ALFA ARRIVAL (LEG3A)				
▲ Leipzig VOR/DME	118.	8	4000	
▲ AMAKO		21	4000 (FL70)	
▲ OSTRA		21	5000 (FL70)	
▲ Gompitz NDB				

HEHLINGEN THREE NOVEMBER ARRIVAL (HLZ3N) ▲ Hehlingen VORTAC ▲ POVEL ▲ LARET ▲ KONEN ▲ Leipzig VOR/DME ▲ AMAKO ▲ OSTRA ▲ Gompitz NDB				
	175	14	7000	
		11		
	117	36	5500	
		32	4000	
	118	8	4000	
		21	4000 (FL70)	
		21	5000 (FL70)	

2. § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 2 werden wie folgt neu gefaßt:

"1. Bei Benutzung der Startbahn 22:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
BOXBERG TWO WHISKEY DEPARTURE (BOG2W) Auf Kurs 220° über GPZ (7,5 DME DSN) bis 9 DME DSN; Linkskurve, auf Kurs 020° bis FS (▲); Rechtskurve, auf Kurs 065° bis BOG (▲).			
HERMSDORF TWO WHISKEY DEPARTURE (HDO2W) Auf Kurs 220° bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); Linkskurve, R 273 HDO erfliegen; auf R 273 HDO bis HDO (▲).			
KILNU TWO WHISKEY DEPARTURE (KILNU2W) Auf Kurs 220° bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); auf Kurs 218° (R 038 OKG) über BERGU (▲) und LEDAR (▲) bis KILNU (▲).			
LEIPZIG THREE KILO DEPARTURE (LEG3K) Auf Kurs 220° in Richtung GPZ bis 5,5 DME DSN; Rechtskurve, R 118 LEG erfliegen; auf R 118 LEG über OSTRA (▲) bis LEG (▲). Höhenbeschränkung: 46 DME LEG in FL 70 oder darüber überfliegen.			Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Start zu informieren und mit der Zuweisung von LEG3L zu rechnen.
LEIPZIG THREE LIMA DEPARTURE (LEG3L) Auf Kurs 220° über GPZ (7,5 DME DSN) bis 9 DME DSN; Linkskurve, R 118 LEG erfliegen; auf R 118 LEG über GPZ (▲) und OSTRA (▲) bis LEG (▲).			

2. Bei Benutzung der Startbahn 04:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
BOXBERG TWO ROMEO DEPARTURE (BOG2R) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN) (▲); Rechtskurve, auf Kurs 065° bis BOG (▲).			
HERMSDORF TWO CHARLIE DEPARTURE (HDO2C) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN) und 1800; Rechtskurve, auf R 315 HDO bis HDO (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME HDO in FL 80 oder darüber überfliegen.			Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Start zu informieren und mit der Zuweisung der Strecke HDO3R zu rechnen.
HERMSDORF THREE ROMEO DEPARTURE (HDO3R) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN) und 1800; Rechtskurve, auf Steuerkurs 210° bis zum Erfliegen von R 284 HDO; auf R 284 HDO über WELEN (▲) bis HDO (▲).			
KILNU TWO ROMEO DEPARTURE (KILNU2R) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN) und 1800; Rechtskurve, bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); auf Kurs 218° (R 038 OKG) über BERGU (▲) und LEDAR (▲) bis KILNU (▲).			
LEIPZIG FOUR CHARLIE DEPARTURE (LEG4C) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN) und 1800; Rechtskurve, bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); auf R 118 LEG über OSTRA (▲) bis LEG (▲). Höhenbeschränkung: 46 DME LEG in FL 70 oder darüber überfliegen.			Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Start zu informieren und mit der Zuweisung der Strecke LEG4R zu rechnen.
LEIPZIG FOUR ROMEO DEPARTURE (LEG4R) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN) und 1800; Rechtskurve, bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); auf Kurs 220° bis 9 DME DSN; Linkskurve, R 118 LEG erfliegen; auf R 118 LEG über GPZ (▲) und OSTRA (▲) bis LEG (▲).			

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 24. Juni 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 08.06. 93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 169/93

Elfte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 3. Juni 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 4. Dezember 1991 (BAnz. Nr. 237a vom 21. Dezember 1991; NfL I-15/92), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 14. Mai 1993 (BAnz. S. 4863; NfL I-159/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt III wird folgende Änderung vorgenommen:

Unter Buchstabe B "ED-R 208 B (TRA Sachsen 1)" wird die Angabe "Flugfläche 100" ersetzt durch "Flugfläche 80".

Diese Bekanntmachung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Bonn, den 03.06.93
LR 16/60.05.04/156 DFS 93

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 170/93

Anwendung herabgesetzter Staffelung auf der befestigten Start-/Landebahn 07/25 des Verkehrslandeplatzes Lübeck-Blankensee

Die Flugplatzkontrolle Lübeck-Blankensee kann herabgesetzte Staffelung anwenden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Bei den betreffenden Luftfahrzeugen handelt es sich um einmotorige bis zu maximal 2000 kg zulässigem Startgewicht

b) in der Kontrollzone Lübeck-Blankensee herrscht VMC

c) es herrscht kein Rückenwind

d) die Start-/Landebahn ist trocken, die Bremswirkung ist gut

e) der Luftfahrzeugführer des nachfolgenden Luftfahrzeuges hat Verkehrsinfomationen über das vorher gelandete bzw. gestartete Luftfahrzeug erhalten und erhebt keine Einwände gegen herabgesetzte Staffelung

f) das zuvor gelandete oder gestartete Luftfahrzeug hat einen mindestens 600 m von der Schwelle bzw. von der Startposition entfernten Punkt passiert und ist in Bewegung.

Die vorgenannte Staffelungsart ist nicht zulässig zwischen einem startenden und einem vorher gelandeten Luftfahrzeug.

Offenbach a. M., den 25.05.93
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

D i t z

I - 171/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main – gültig ab 1. Juli 1993 –

1.1 Landegebühren

(1) Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

(2) Die Landegebühr bemißt sich

a) unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOW)*, wobei für Landungen in der Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr (Ortszeit), ausgenommen Hubschrauber, der Berechnung 22.000 kg als Untergrenze zugrunde gelegt werden und

b) im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich
nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

(3) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

a) bis	1.200 kg	DM 15,25
b) über	1.2000 kg – 2.000 kg	
	im innerdeutschen Verkehr	DM 29,90
	im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 29,90

---

* 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.

c) über 2.000 kg

bei Flügen	für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge			für Luftfahrzeuge mit anderen Antriebsarten
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	
	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3 entsprechen*)		
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes			
im innerdeutschen Verkehr	25,95 **)	13,65	54,60	13,65
im grenzüberschreitenden Verkehr	34,95 **)	18,35	73,40	18,35

*) 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 Gebührenberechnung ist insoweit die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) In der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr (Ortszeit) wird ein Zuschlag von 30 % erhoben.

(4) Die in Abs. 3 genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

- bis 3.000 kg um 40 %
- über 3.000 kg um 55 %
- bei Hubschrauberflügen um 15 %

(5) Es kann nur eine der genannten Ermäßigungen beansprucht werden. In der Zeit von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr (Ortszeit) beträgt die ermäßigte Gebühr mindestens DM 12,85.

(6) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Absatz 3 sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Absatz 3 sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

(7) Schulflüge im Sinne von Absatz 4 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheines oder Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

(8) Einweisungsflüge im Sinne von Absatz 4 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 Luftfahrzeugs befinden.

(9) Der Teil der Landegebühr, 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 in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 8,05
- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 14,90

je Fluggast.

(10) In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

(11) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

(12) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

(13) Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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 Obliegenheit als verantwortlicher Flugzeugführer geführt werden, keine Landegebühr 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.

(14) Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

(15) Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.2 Abstellgebühren

(1) Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

(2) Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

(3) Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts DM 2,20;

sie beträgt mindestens DM 12,55 je angefangene 24 Stunden.

(4) Für die Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben.

(5) Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

(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) Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.3. Inkrafttreten

Die Gebührenordnung für den Flughafen Frankfurt Main vom 27.05.1992 (NfL I-201/92) tritt mit Wirkung vom 01.07.1993 außer Kraft.

Wiesbaden, den 07.06.93
Az.: IV c 1 – 66m 04 03 10 01

Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Verkehr und Technologie
Im Auftrag

P i e l a

I - 172/93

Verlängerung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Plettenberg-Hüinghausen

Die gemäß § 6 LuftVG der Fliegergruppe Plettenberg -Herscheid e.V. bis zum 31.05.1993 befristet erteilte Genehmigung zur Anlage und zum weiteren Betrieb des Sonderlandeplatzes Plettenberg-Hüinghausen habe ich unbefristet verlängert.

Die Angabe nach §§ 52 (2) und 42 (2) LuftVZO sowie die zeitlichen und zahlenmäßigen Flugbetriebsbeschränkungen der Genehmigung vom 20.12.1991 (NfL I – 42/92) sind unverändert und behalten ihre Gültigkeit.

Münster, den 27.05.93
– 53.10.11 – 1/A 6 –

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

I - 173/93

Neufassung der Genehmigung und Gestattung der Betriebsaufnahme des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Rottweil, Krankenhaus Rottenmünster

Das Regierungspräsidium Freiburg hat dem Krankenhaus Rottenmünster, Schwenninger Str. 55, 7210 Rottweil 1, die Genehmigung zur Anlage und den Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tage am 24.06.1991 erteilt.

Nach §§ 52 Abs. 3 und 53 Abs. 1 i. V. m. §§ 42 Abs. 4 und 44 Abs. 2 LuftVZO werden die nachfolgenden Angaben der Genehmigungen bekanntgemacht:

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Rottweil, Krankenhaus Rottenmünster
2. Lage:	ca. 2 km SSW des Bahnhofes Rottweil
3. Bezugspunkt:	Mitte des Landeplatzes
a) geographische Lage:	48 09 01 N 08 38 13 O
b) Höhe über NN:	561,8 m (1841 ft)
4. Start- und Landefläche:	
a) Abmessungen:	rund, 15 m ø
b) An- und Abflugbereiche:	Start und Landung 023°/203° rwN
c) Oberfläche:	Hartbelag

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

Hubschrauber bis zu 6.000 kg höchstzulässiger Flugmasse.

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Einsatz von Hubschraubern im Rahmen des Notfallrettungsdienstes, Krankentransports und Katastrophenschutzes.

IV. Die Betriebsaufnahme wurde aufgrund der Abnahmeprüfung am 31.03.1993 mit sofortiger Wirkung gestattet.

NfL I-210/91 wird hiermit aufgehoben.

Freiburg i. Br., den 14.05.93
Az.: 27-3846 H Rottweil, Krankenhaus Rottenmünster 2

Regierungspräsidium Freiburg

M u l t h o f f

I - 174/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar

In der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar (NfL I-185/86; geändert durch NfL I-171/91), werden die Ziffern 8 und 9 wie folgt geändert:

1. Ziffer 8:

1.1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Davon ausgenommen sind Leichtflugzeuge und Motorsegler, die den erhöhten Schallschutzanforderungen gemäß § 4 Abs. 2 der VO über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16.08.1976 entsprechen oder zur Lärmminderung mit einem Zusatzschalldämpfer und/oder einer Mehrblattluftschraube ausgerüstet wurden."

1.2 Der letzte Satz entfällt.

2. Ziffer 9:

Der folgende Satz ist anzufügen:

"Ausgenommen sind Motorflugzeuge, die den erhöhten Schallschutzforderungen gemäß § 4 Abs. 2 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16.08.1976 entsprechen."

Düsseldorf, den 03.05.93
53.8.11.32

Der Regierungspräsident Düsseldorf
Im Auftrag

B r a u n

I - 175/93

Aufhebung der Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Schwäbisch Hall und des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall-Weckrieden während der Betriebszeit der Flugplatzkontrollstelle Schwäbisch Hall

Die Regelung des Flugplatzverkehrs an den vorgenannten Flugplätzen vom 27. Juni 1980 (NfL I -213/80), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 25. Juli 1988 (NfL I-157/88), wird wegen Einstellung des mitlitärischen Flugbetriebs und der örtlichen FS-Dienste am Militärflugplatz Schwäbisch Hall mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Offenbach a. M., den 27.05.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

D i t z O l b e r t

I - 176/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Tauberbischofsheim

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. vom 14. November 1969 (BGBl. I.S. 2117), zuletzt geändert durch die 7. Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I.S. 2391) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Segelfluggelände Tauberbischofsheim folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln (VFR) am Tage durchgeführt werden.

1.2 Von Montag bis Freitag gelten für den Flugbetrieb in der Zeit von SR – 17.00 Uhr MEZ folgende Einschränkungen:

a) der Flugplatzverkehr und die Ausklinkhöhe bei Windenschleppstarts ist auf unterhalb 1000 ft GND eingeschränkt.

b) Die mit NfL I-34/92 veröffentlichte Bekanntmachung über Flüge militärischer Strahlflugzeuge unterhalb 1500 Fuß über Grund sowie die Sicherheitsempfehlungen sind strikt zu beachten.

1.3 Die Betriebsflächen des Segelfluggeländes sind entsprechend der Platzdarstellungskarte (Anl. 1 der Genehmigung) zu betreiben und zu kennzeichnen.

2. Segelflugbetrieb

2.1 Der Segelflugbetrieb ist auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Clubs e.V. in ihrer jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

2.2 Vor Aufnahme des Windestartbetriebs ist dem Flugleiter der verantwortliche Startleiter zu benennen. Der Startleiter hat mit dem Flugleiter Verbindung zu halten und ist an dessen Weisungen gebunden.

2.3 Der Flugbetrieb kann mit Nord- oder Südplatzrunde abgewickelt werden. Die Entscheidung trifft der Flugleiter.

2.4 Zwischen Startstelle und Startwinde muß eine betriebssichere Sprechverbindung bestehen.

2.5 Solange sich Personen im Bereich der Start- und Seilauslegebahn befinden, darf kein Windenstart durchgeführt werden.

2.6 Wenn sich ein Segelflugzeug im Landeanflug befindet (ab Mitte Gegenanflug) darf

a) kein Windenstart mehr durchgeführt werden,

b) das ausgelegte Schleppseil weder die Landebahn noch deren Streifen berühren,

c) kein Segelflugzeug auf der Startbahn 30 für den Start bereitgestellt werden.

3. Verkehr auf den Betriebsflächen

a) Bei Flugbetrieb dürfen Start- und Landebahnen von rollenden oder transportierten Flugzeugen nur mit Genehmigung der Flugleitung gekreuzt werden.

b) Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist während des Flugbetriebes nur den besonders gekennzeichneten Betriebsfahrzeugen gestattet.

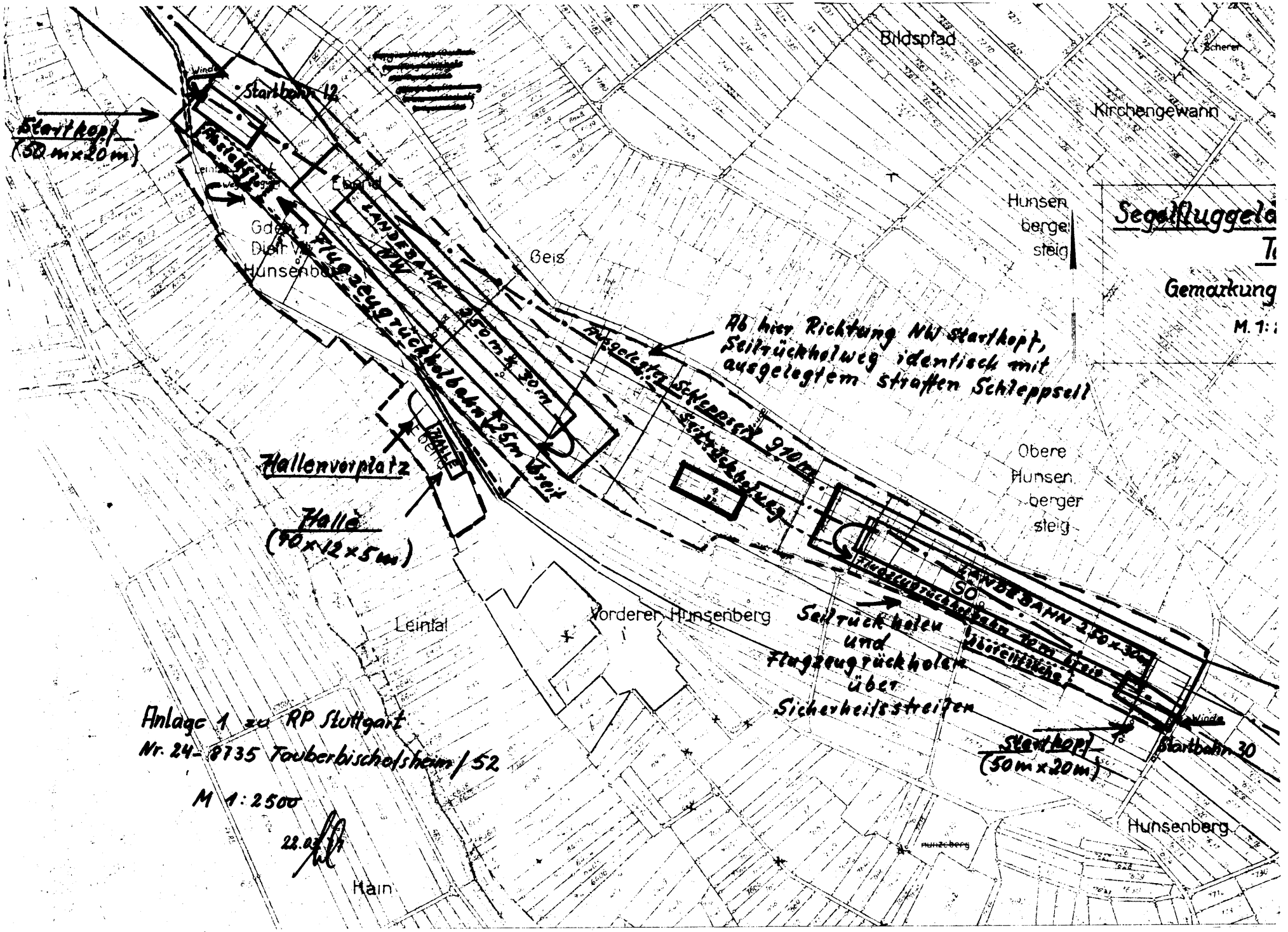
4. Strafbestimmungen

Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt.

Stuttgart, den 14.05.93
27-3846 Tauberbischofsheim/48

Regierungspräsidium Stuttgart

S c h m i d


Bildspfad
Kirchengewann
Hunsen berger steig
Startkopf (50 m x 20 m)
Startbahn 12
Flugzeugrückholbahn 250 m x 30 m
LANDEBAHN NW
Beig
Ab hier Richtung NW Startkopf, Seilrückholweg identisch mit ausgelegtem straffen Schleppseil
Flugzeugrückholbahn 250 m x 30 m
Seilrückholweg 910 m
Obere Hunsen berger steig
Hallenvorplatz
Halle (40 x 12 x 5 m)
Leinfal
Vorderer Hunsenberg
Seilrückholen und Flugzeugrückholen über Sicherheitsstreifen
LANDEBAHN 250 x 30 m
Startkopf (50 m x 20 m)
Startbahn 30
Hunsenberg
Hain
Anlage 1 zu RP Stuttgart
Nr. 24-8735 Tauberbischofsheim / 52
M 1:2500
22.02.91

I - 177/93

Bodenfunkstelle am Verkehrslandeplatz Fehrbellin

Die Frequenz der Bodenfunkstelle am Verkehrslandeplatz Fehrbellin wurde wie folgt festgelegt:

"Fehrbellin INFO" 122.500 MHz.

Potsdam, den 11.05.93
D 24-75 68/RA28/92

Ministerium für Stadtentwicklung
Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
Im Auftrag

B a y r

I - 178/93

Inbetriebnahme einer Bodenfunkstelle auf dem Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis

Mit Wirkung vom 27.05.1993 wurde auf dem Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis eine Bodenfunkstelle in Betrieb genommen.

Frequenz: 122.600 MHz, nicht exclusiv
Rufzeichen: Riesa-Info
Reichweite: Entfernung bis 15 NM, Höhe bis 3000 ft über dem Platz

Dresden, den 27.05.93
36-3848.3 Rie 01/93

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit
Im Auftrag

W e ß l i n g

I - 179/93

Frequenzänderung für das Segelfluggelände Vaihingen/Enz

Der Bodenfunkstelle des Segelfluggeländes Vaihingen/Enz ist ab sofort das Rufzeichen Vaihingen-Info mit der Frequenz 123,375 MHz zugeteilt worden. Die bisherigen Frequenzen 123,500 und 123,350 MHz entfallen.

Die neue Frequenz darf nur bis zu einer Entfernung von 15 sm und bis zu einer Höhe von 3000 ft über dem Platz genutzt werden.

Stuttgart, den 04.06.93
27-3849.9-1/Vaihingen/Enz

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag

H a a k e

I - 180/93

Frequenzänderung für das Segelfluggelände Völkleshofen-Lichtenberg

Der Bodenfunkstelle für das Segelfluggelände Völkleshofen-Lichtenberg ist ab sofort das Rufzeichen Völkleshofen-Info mit der Frequenz 130,125 MHz zugeteilt worden.

Die neue Frequenz darf nur bis zu einer Entfernung von 15 sm und bis zu einer Höhe von 3000 ft über dem Platz genutzt werden.

Stuttgart, den 04.06.93
27-3849.9-1/Völkleshofen-Lichtenberg

Regierungspräsidium Stuttgart
Im Auftrag

H a a k e

I - 181/93

Baumaßnahmen auf Rollbahnen des Verkehrsflughafens Hamburg-Fuhlsbüttel

Baumaßnahmen:
– Auswechseln/Erneuern der Randbefeuerung auf Rollbahn "L",
– Haltebalkenbefeuerung/-erneuerung auf Rollbahnen.

Bauabschnitt 1

06.07.93 04.00 Uhr UTC bis voraussichtlich
19.07.93 16.00 Uhr UTC.

Für diese Dauer werden folgende Maßnahmen veranlaßt:

a) Vollsperrung der S/L-Bahn I (05/23)
b) Vollsperrung von Rollbahn "L"
c) Vollsperrung von Rollbahn "Y"
d) Vollsperrung von Rollbahn "N"
e) Vollsperrung von Rollbahn "O"/"P"
f) Vollsperrung von Rollbahn "U"
g) Vollsperrung von Rollbahn "S"
h) Vollsperrung von Rollbahn "G"
i) Vollsperrung von Rollbahn "A"

– Begrenzung der eingesetzten Geräte und Fahrzeuge auf eine max. Höhe von 5 m,

- Kennzeichnung/Absperrung der Rollbahnen und des Baufeldes mit beleuchteten Dachreitern,
- Benutzung der Rollbahn "K" gem. AIP, AGA-2, Hamburg 2/A, Abs. 7,
- Tagesmarkierung der Schwelle auf "K" mit weißen Dachreitern in der Rasenfläche,
- Abrollen von Bahn 15/33 über Kreuzung – Bahn 05 – Rollbahn "B" zum Vorfeld 1 möglich.

Bauabschnitt 2

19.07.93 16.00 Uhr UTC bis voraussichtlich
26.07.93 16.00 Uhr UTC

Für diese Dauer werden folgende Maßnahmen veranlaßt:

a) Teilsperrung der Rollbahn "L" zwischen Bahn 05 und Einmündung "M",

b) Vollsperrung von Rollbahnen "S" und "G".

- Einhaltung des Mindestabstandes der Baustelle auf Rollbahn "L" zur S/L-Bahnachse 05 von 90 m,
- Begrenzung der eingesetzten Geräte und Fahrzeuge auf eine max. Höhe von 5 m,
- Kennzeichnung/Absperrung der Rollbahnen und des Baufeldes mit beleuchteten Dachreitern,
- Rückstufung des ILS 23 auf CAT I,
- Abschaltung des Gleitweges 05.

Hamburg, den 02.06.93
VB 21/ 764.030-2/03
764.530-2/4

Freie und Hansestadt Hamburg
Amt für Hafen, Technologie, Luft- und Schiffahrt
Im Auftrag

B e e s e

NfL I 182 – 198/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 8. Juli 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 182/93	Nachrichtliche Bekanntmachung der 8. Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung	280
I - 183/93	7. VO zur Änderung der 111. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt)	280
I - 184/93	6. VO zur Änderung der 23. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)	284
I - 185/93	2. VO zur Änderung der 71. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Köln-Bonn)	284
I - 186/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 39 a	285
I - 187/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen im Zusammenhang mit der militärischen Übung COLD FIRE 93	286
I - 188/93	Änderungen in der Vorfeldnutzung und im Rollfeldbereich am Flughafen Hamburg	286
I - 189/93	Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Güttin	287
I - 190/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Güttin	287
I - 191/93	Änderung und Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Köthen	287
I - 192/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Köthen	288
I - 193/93	Genehmigung für den Verkehrslandeplatze Riesa-Göhlis	288
I - 194/93	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Hammelburg-Untererthal	289
I - 195/93	Flugbetriebsregelung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Hammelburg-Untererthal	289
I - 196/93	Einrichtung einer Bodenfunkstelle auf dem Flughafen Heringsdorf	290
I - 197/93	Einrichtung einer Bodenfunkstelle auf dem Verkehrslandeplatz Nauen	290
I - 198/93	Einrichtung einer Bodenfunkstelle auf dem Flughafen Parchim	290

Inhaltsangabe der NfL II 58/93 vom 8. Juli 1993

II - 58/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-31. Mai 1993)

Inhaltsangabe der NfL II 59 - 63/93 vom 8. Juli 1993

II - 59/93	Bekanntmachung der 10. Verordnung zur Änderung der 1. Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (Ausrüstung der Luftfahrzeuge und Flugbetrieb in Luftfahrtunternehmen)
II - 60/93	Liste der Ergänzungen zur Musterzulassung (NfL II - 74/92)
II - 61/93	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät
II - 62/93	Ungültigkeitserklärung von Flugzeugdokumenten
II - 63/93	Diebstahl eines Segelflugzeug-Instrumentenbrettes

I - 182/93

Nachrichtliche Bekanntmachung der Achten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die nachstehende im Bundesgesetzblatt Teil I S. 710 am 28. Mai 1993 veröffentlichte o. a. Verordnung vom 18. Mai 1993 einschließlich einer Berichtigung der Achten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung (BGBl. I S. 747) wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Bonn, den 17.06.93
LR 10/60.01.31-02.08/46 Va 93 II

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

v o n E l m

Achte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Vom 18. Mai 1993

Auf Grund des § 31b Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 15 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingefügt worden ist, und auf Grund des § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert gemäß Artikel 87 der Verordnung vom 26. Februar 1993 (BGBl. I S. 278), wird wie folgt geändert:

§ 27a Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Das Luftfahrt-Bundesamt wird ermächtigt, die Flugverfahren nach Absatz 1 einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung festzulegen und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntzumachen. Zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung kann das Flugsicherungsunternehmen im Einzelfall Flugverfahren durch Verfügung festlegen; die Dauer der Festlegung darf jedoch drei Monate nicht überschreiten."

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 18. Mai 1993

Der Bundesminister für Verkehr

W i t t m a n n

Berichtigung der Achten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Achte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) ist wie folgt unterzeichnet worden:

"D e r B u n d e s m i n i s t e r f ü r V e r k e h r
W i s s m a n n".

I - 183/93

Siebte Verordnung zur Änderung der Einhundertelften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 16. Juni 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, 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 die Sechste Änderungsverordnung hierzu vom 28. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S. 403, NfL I-20/93), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird der Meldepunkt "HERDO" in "IRBAG" umbenannt.

2. In § 2 Abs. 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt neu gefaßt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
GOLAT TWO ALFA ARRIVAL (GOLAT2A)				
▲ GOLAT	277	8	5000	
▲ IRBAG		15		
▲ MAGDA		7	4200	
▲ WEMAR		7		
▲ Erfurt NDB				
NENSA TWO ALFA ARRIVAL (NENSA2A)				
▲ NENSA	161	33	5000	
▲ Erfurt NDB				
WÜRZBURG THREE ALFA ARRIVAL (WUR3A)				
△ Würzburg VOR	030	24	5000	
△ PIGMI		16		
△ GORKO		31	6500	
▲ LURIS		7		
9 DME ERF		9	5000	
▲ Erfurt NDB				
LICHTENAU TWO BRAVO ARRIVAL (LAU2B)				
△ Lichtenau NDB	105	31	5500	
▲ SALCA		23	5000	
▲ Erfurt NDB				
LEIPZIG ONE BRAVO ARRIVAL (LEG1B)				
▲ Leipzig VOR/DME	242	40	4000	
▲ BITBA		19	5000	
▲ Erfurt NDB				

3. § 3 Abs. 2 wird wie folgt neu gefaßt:

"(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 28:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
LEIPZIG TWO WHISKEY DEPARTURE (LEG2W) Auf Kurs 277° bis ERT (3,9 DME ERF); Linkskurve, bis RF (▲); auf Kurs 097° bis IRBAG (▲); Linkskurve, auf R 205 LEG bis LEG (▲). Höhenbeschränkung: ERT (3,9 DME ERF) in 2000 oder darüber überfliegen).	5000		
ERLANGEN TWO WHISKEY DEPARTURE (ERL2W) Auf Kurs 277° bis ERT (3,9 DME ERF); Linkskurve, bis RF (▲); auf Kurs 097° bis IRBAG (▲); Rechtskurve, auf R 025 ERL bis ERL (△). Höhenbeschränkung: ERT (3,9 DME ERF) in 2000 oder darüber überfliegen.	5000		
GOTEM THREE WHISKEY DEPARTURE (GOTEM3W) Auf Kurs 277° bis ERT (3,9 DME ERF); Linkskurve, bis RF (▲); auf Kurs 015° bis GOTEM (▲). Höhenbeschränkung: ERT (3,9 DME ERF) in 2000 oder darüber überfliegen.	5000	Von 21 DME ERF bis GOTEM: 5000	
WÜRZBURG FOUR WHISKEY DEPARTURE (WUR4W) Auf Kurs 277° bis ERT (3,9 DME ERF); Rechtskurve, bis RF (▲); auf Kurs 210° (R 030 WUR) über LURIS (▲), GORKO (△) und PIGMI (△) bis WUR (△). Höhenbeschränkung: ERT (3,9 DME ERF) in 2000 oder darüber überfliegen.	FL 80		
LICHTENAU THREE WHISKEY DEPARTURE (LAU3W) Auf Kurs 277° bis ERT (3,9 DME ERF); auf Kurs 286° über SALCA (▲) bis LAU (△). Höhenbeschränkung: ERT (3,9 DME ERF) in 2000 oder darüber überfliegen.	5000	Von SALCA bis LAU: 5500	
LEIPZIG TWO SIERRA DEPARTURE (LEG2S) Auf Kurs 277° bis ERT (3,9 DME ERF); Linkskurve, bis RF (▲); auf Kurs 062° (R 242 LEG) über BITBA (▲) bis LEG (▲). Höhenbeschränkung: ERT (3,9 DME ERF) in 2000 oder darüber überfliegen.	5000		
KONEN ONE WHISKEY DEPARTURE (KONEN1W) Auf Kurs 277° bis ERT (3,9 DME ERF); Linkskurve, bis RF (▲); auf Kurs 062° (R 242 LEG) bis BITBA (▲); Linkskurve, R 187 MAG in Richtung MAG erfliegen; auf R 187 MAG bis KONEN (▲). Höhenbeschränkung: ERT (3,9 DME ERF) in 2000 oder darüber überfliegen.	5000		

2. Bei Benutzung der Startbahn 10:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
LEIPZIG THREE ECHO DEPARTURE (LEG3E) Auf Kurs 097° über RF bis IRBAG (▲); Linkskurve, auf R 205 LEG bis LEG (▲).	5000		
ERLANGEN THREE ECHO DEPARTURE (ERL3E) Auf Kurs 097° über RF bis IRBAG (▲); Rechtskurve, auf R 025 ERL bis ERL (△).	5000		
GOTEM THREE ECHO DEPARTURE (GOTEM3E) Auf Kurs 097° bis RF (4,1 DME ERF) (▲); Linkskurve, auf Kurs 015° bis GOTEM (▲).	5000	Von 21 DME ERF bis GOTEM: 5000	
WÜRZBURG FOUR ECHO DEPARTURE (WUR4E) Auf Kurs 097° bis RF (4,1 DME ERF) (▲); Rechtskurve, auf Kurs 210° (R 030 WUR) über LURIS (▲), GORKO (△) und PIGMI (△) bis WUR (△).	FL 80		
LICHTENAU THREE ECHO DEPARTURE (LAU3E) Auf Kurs 097° über RF bis WEMAR (▲); Linkskurve, bis RF (▲); auf Kurs 285° über SALCA (▲) bis LAU (△).	5000	Von SALCA bis LAU: 5500	
LEIPZIG TWO NOVEMBER DEPARTURE (LEG2N) Auf Kurs 097° bis RF (4,1 DME ERF) (▲); auf Kurs 062° (R 242 LEG) über BITBA (▲) bis LEG (▲).	5000		
KONEN ONE ECHO DEPARTURE (KONEN1E) Auf Kurs 097° bis RF (4,1 DME ERF) (▲); auf Kurs 062° (R 242 LEG) bis BITBA (▲); Linkskurve, R 187 MAG in Richtung MAG erfliegen; auf R 187 MAG bis KONEN (▲).	5000		

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach, den 16.06.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 184/93

Sechste Verordnung zur Änderung der Dreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)

Vom 14. Juni 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Dreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) vom 3. August 1970 (BAnz. Nr. 152 vom 20. August 1970; NfL I-261/70), zuletzt geändert durch die Fünfte Änderungsverordnung hierzu vom 11. Juli 1978 (BAnz. Nr. 136 vom 25. Juli 1978; NfL I-280/78), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 1 wird folgender neuer § 2 eingefügt:

"§ 2

Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. NOVEMBER (▲):	westlich Erlangen
2. OSCAR (▲):	südlich Eckental
3. FOXTROT (▲):	AB-Abfahrt Nürnberg-Fischbach
4. SIERRA (▲):	westlich des Kraftwerks bei Stein

Anmerkung: Die aufgeführten Pflichtmeldepunkte sind im Luftfahrthandbuch AIP VFR in Kartenform dargestellt."

2. § 2 wird in § 3 umbenannt und wie folgt gefaßt:

"§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Flughafen Nürnberg sind bis zu einer Flughöhe von maximal 3000 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. Von NOVEMBER (▲) auf Kurs über Grund 140° in die nachfolgend beschriebene Warteschleife:

   Die Warteschleife liegt nördlich der Landebahn des Flughafens zwischen den Ortschaften Kraftshof und Buchenbühl.
   Ausrichtung: 100°/280°
   Kurvenführung: links.

2. Von OSCAR (▲) auf Kurs über Grund 235° zu der in Nummer 1 genannten Warteschleife.

3. Von FOXTROT (▲) auf Kurs über Grund 322° in die nachfolgend beschriebene Warteschleife:

   Die Warteschleife liegt südlich des Flughafens zwischen den Ortschaften Lohe und Ziegelstein.
   Ausrichtung: 100°/280°
   Kurvenführung: links.

4. Von SIERRA (▲) über eine weite Rechtskurve zu der in Nr. 3 genannten Warteschleife.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Nürnberg ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen der Pflichtmeldepunkte aufzunehmen.

(3) Strahlflugzeuge und Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht über 5,7 t haben die für Flüge nach Instrumentenflugregeln festgelegten Einflugstrecken zu benutzen. Hierbei ist Sprechfunkverbindung mit der Anflugkontrollstelle Nürnberg aus einer Entfernung von mindestens 25 Seemeilen zum Flughafen Nürnberg aufzunehmen.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 aufgeführten Einflugstrecken und Warteschleifen sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt."

3. § 3 wird in § 4 umbenannt und wie folgt gefaßt:

"§ 4

(1) Abflüge nach Sichtflugregeln vom Flughafen Nürnberg sind bis zu einer Flughöhe von maximal 3000 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. Auf Kurs über Grund 055° bis OSCAR (▲).

2. Auf Kurs über Grund 320° bis NOVEMBER (▲).

3. Auf Kurs über Grund 142° bis FOXTROT (▲).

4. In südwestlicher Richtung bis SIERRA (▲).

(2) Strahlflugzeuge und Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Fluggewicht über 5,7 t haben die für Flüge nach Instrumentenflugregeln festgelegten Abflugstrecken zu benutzen.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt."

4. § 4 wird in § 5 umbenannt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 8. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 14.06.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 185/93

Zweite Verordnung zur Änderung der Einundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 22. Juni 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu

gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Köln-Bonn) vom 29. August 1978 (BAnz. Nr. 175 vom 16. September 1978, NfL I-351/78), geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 17. Dezember 1991 (BAnz. 1992 S. 101, NfL I-2/92), wird wie folgt geändert:

1.§ 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe "(1)" gestrichen.

b) Absatz 2 wird gestrichen.

2.§ 3 Abs. 1 wird wie folgt neu gefaßt:

"(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Flughafen Köln-Bonn sind auf einer der nachstehend festgelegten Einflugstrecken durchzuführen:

a) Von NOVEMBER (▲) auf Kurs über Grund 200°;
Flughöhe: maximal 2200 Fuß über NN.

b) Von ECHO (▲) auf Kurs über Grund 285°;
Flughöhe: maximal 2200 Fuß über NN.

c) Von SIERRA (▲) auf Kurs über Grund 040°;
Flughöhe: maximal 2200 Fuß über NN.

d) Von WHISKEY (▲) auf Kurs über Grund 105°;
Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN."

3. § 4 Abs. 1 wird wie folgt neu gefaßt:

"(1) Abflüge nach Sichtflugregeln vom Flughafen Köln-Bonn sind auf einer der nachstehend festgelegten Abflugstrecken durchzuführen:

a) Auf Kurs über Grund 020° bis NOVEMBER (▲) ;
Flughöhe: maximal 2200 Fuß über NN.

b) Auf Kurs über Grund 105° bis ECHO (▲) ;
Flughöhe: maximal 2200 Fuß über NN.

c) Auf Kurs über Grund 220° bis SIERRA (▲) ;
Flughöhe: maximal 2200 Fuß über NN.

d) Auf Kurs über Grund 285° bis WHISKEY (▲) ;
Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 22. 06.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 186/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 39 a

Vom 14. Juni 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in dem Fluginformationsgebiet Bremen sowie in dem oberen Fluginformationsgebiet Hannover des Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 39 (Unterlüß) um das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen (ED-R 39 a) erweitert:

1. Räumliche Ausdehnung

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten

52 51 00 N 10 15 00 O – 52 51 00 N 10 19 40 O –
52 45 30 N 10 17 00 O – 52 45 30 N 10 16 00 O –
52 51 00 N 10 15 00 O gegebenen seitlichen Begrenzung

Vertikale Begrenzung:

Von Grund bis 40.000 Fuß über NN.

2. Daten und Zeiten

Vom 2. August bis 20. August 1993 und vom 20. September bis 24. September 1993 jeweils von Montag bis Freitag von 0600 – 1600 UTC.

Vom 27. September bis 1. Oktober 1993 täglich von 0700 – 1700 Uhr UTC.

3. Beschränkungen

Durchflug ist nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) über Sprechfunk durch Bremen ACC/Hannover APP/Maastricht UACC zulässig.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.

Bonn, den 14.06.93
LR 16/60.05.04/169 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 187/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen im Zusammenhang mit der militärischen Übung COLD FIRE 93

Vom 14. Juni 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird in dem Fluginformationsgebiet München folgendes Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1.1 Exercise Restricted Area (ERA)

Seitliche Begrenzung:
Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
49 22 00 N 11 43 00 O – 49 05 30 N 11 18 00 O –
49 04 00 N 11 00 00 O – 48 47 30 N 11 00 00 O –
48 45 40 N 11 03 45 O – 48 49 20 N 11 44 45 O –
48 43 35 N 11 48 00 O – 48 41 20 N 11 39 00 O –
48 37 00 N 11 39 00 O – 48 43 00 N 13 00 00 O –
48 59 30 N 13 00 00 O – 49 07 30 N 12 40 00 O –
49 21 20 N 12 29 30 O – 49 22 00 N 11 43 00 O
gegebenen seitlichen Begrenzung.

Vertikale Begrenzung:

Von 500 Fuß über Grund bis 5000 Fuß über NN.

Daten und Zeiten:
Vom 30. August bis 3. September 1993 täglich 0700 – 0900 und 1200 – 1400 UTC,
vom 6. September bis 9. September 1993 täglich 0700 – 0900 Uhr und 1200 – 1400 Uhr UTC und
am 10. September 1993 0700 – 0900 Uhr UTC.

2. Art der Flugbeschränkungen

In dem unter Ziffer 1 beschriebenen Gebiet sind sowohl Flüge nach Instrumentenflugregeln als auch Flüge nach Sichtflugregeln von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen nur nach vorheriger Genehmigung durch die nachfolgend genannte Stelle möglich:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Abteilung FDL/Luftraumnutzungszentrale
Tel.: 069/690-71943 oder 069/695012-0

Anträge sind mindestens sechs Stunden vor dem geplanten Einflug in der Zeit von Montag bis Freitag, 0400 – 1900 UTC, gegebenenfalls am Vortag, an die obengenannte Stelle zu richten.

Da innerhalb des unter Ziffer 1 beschriebenen Gebietes auch Flüge unter Instrumentenwetterbedingungen durchgeführt werden, wird Luftfahrzeugführern von Flügen nach Sichtflugregeln dringend empfohlen, einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu dem Gebiet einzuhalten.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.

Bonn, den 14.06.93
LR 16/60.05.04/168 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

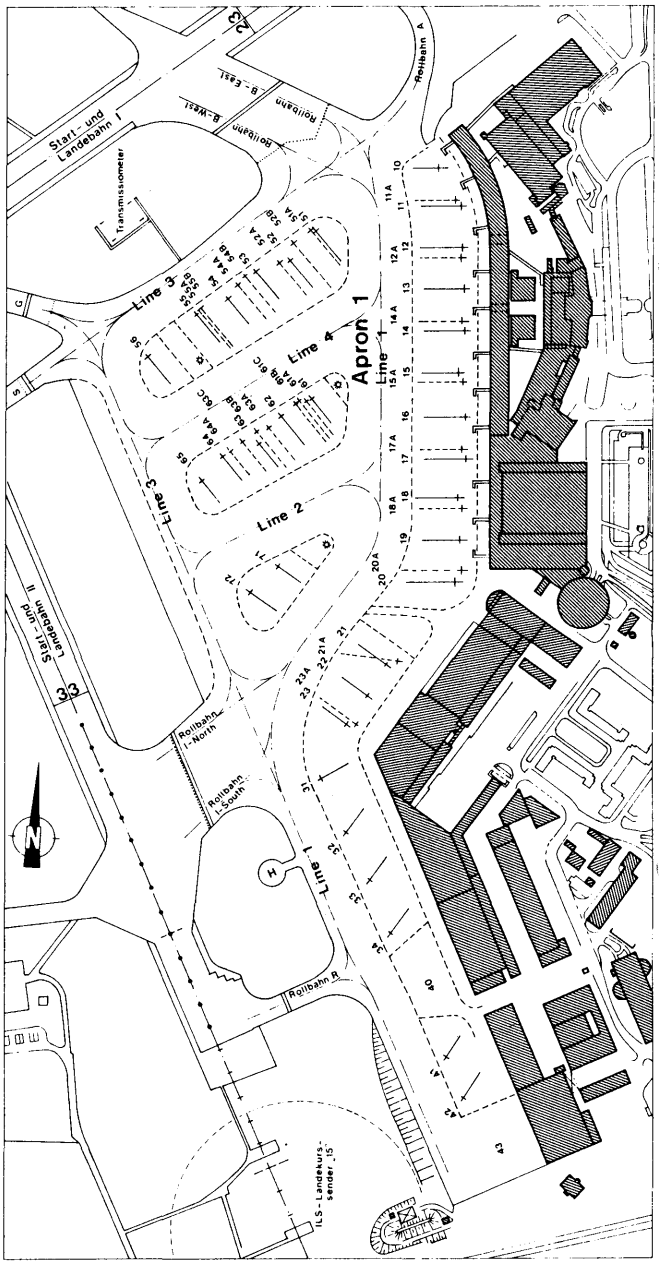
B ä u s c h l e i n

I - 188/93

Änderungen in der Vorfeldnutzung und im Rollfeldbereich am Flughafen Hamburg

Am Flughafen Hamburg werden folgende Änderungen im Vorfeldbereich und in der Nutzung von Rollbahn S mit Wirkung vom **19.08.93** in Kraft gesetzt:

1. Die Luftfahrzeug-Abstellpositionen und die Rollkorridore auf Vorfeld 1 werden entsprechend der nachfolgenden Darstellung neu festgelegt und markiert.



2. Auf Vorfeld 2 wird der südwestliche Teil (Position 210) für das Zwischenabstellen von Luftfahrzeugen bis Größe A320-200 genutzt.
Das Ein- und Ausparken dieser Luftfahrzeuge erfolgt nur mit Schleppfahrzeugen und ausschließlich über die Rollbahnen K und X.

3. Rollbahn S steht für Starts auf Startbahn 33 zur Verfügung, ausgenommen hiervon sind Luftfahrzeuge gemäß ICAO-Code E.

Hamburg, 04.06.93
-VB 21/764.530-23

Freie und Hansestadt Hamburg
Wirtschaftsbehörde
Abt. Verkehrswirtschaft und Beteiligungen

B e e s e

I - 189/93

Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Güttin

Der Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern hat die der Ostsee-Flug-Rügen GmbH, Flugplatz Güttin, 18573 Güttin am 24.09.1991 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes am 16.12.1992 geändert und gleichzeitig neu gefaßt:

I. Beschreibung des Geländes

1. Lage:	Güttin, Kreis Rügen, etwa 7 km südwestlich der Ortschaft Bergen an der B 96
2. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	54 23 08 N 13 19 39 O
b) Höhe über NN:	21 m (69 ft)
3. Start- und Landebahn:	
a) Richtung:	080°/260° rw
b) Länge:	900 m
c) Breite:	20 m
d) Belag:	Asphalt

4. Start- und Landefläche für Hubschrauber:
Auf der Start- und Landebahn

II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden
1. Flugzeuge bis zu 5 700 kg höchstzulässiger Abflugmasse
2. Hubschrauber
3. selbststartende Motorsegler
Andere Luftfahrzeuge PPR

III. Zweck des Landeplatzes
Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr (Verkehrslandeplatz).

NfL I-217/91 wird hiermit aufgehoben.

Schwerin, den 10.06.1993
V 630-623.17-1

Der Wirtschaftsminister
des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. R o m m e l

I - 190/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Güttin

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391), wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Güttin folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Platzrunden sind entsprechend der Sichtanflugkarte zu fliegen.
1.2 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit der Luftaufsicht Güttin (Güttin Info) aufzunehmen.
1.3 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.
1.4 Anflüge sind außerhalb des Naturparks "Vorpommersche Boddenlandschaft" durchzuführen. Überflüge des Naturparks sind zu vermeiden.

2. Motorflugbetrieb

Die Platzrunde ist südlich des Landeplatzes in 900 ft MSL zu fliegen.

3. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

4. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Die Regelung des Flugplatzverkehrs des Wirtschaftsministers des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 20.02.1992 (NfL I-60/92) wird hiermit aufgehoben.

Schwerin, den 04.06.93
V 630-623.17-1

Der Wirtschaftsminister
des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. R o m m e l

I - 191/93

Änderung und Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Köthen

I. Gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61) zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.07.1992 (BGBl. I S. 1370), in Verbindung mit dem § 49 folgende der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Luft-VZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.03.1979 (BGBl. I S. 308) wird dem Fliegerclub Köthen e. V., Am Flugplatz Köthen, die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplat-

zes der GUS-Streitkräfte in Köthen (Bestätigung der Genehmigung v. 17.07. 92) erteilt.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus dem Plan (Lageplan M 1:10 000 vom 15.03.93) der Teil dieser Genehmigung ist.

II.

1. Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Köthen
2. Lage:	2 km südlich der Stadt Köthen, Teil des ehemaligen Militärflugplatzes der GUS-Streitkräfte
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	51 43 26 N 11 56 55 O
b) Höhe über NN:	92,5 m (304 ft MSL)

4. Start- und Landebahn für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler (Betonbahn):

Richtung:	070°/250° rw
Länge:	800 m
Breite:	15 m

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

a) Flugzeuge bis 5700 kg höchstzulässiger Abflugmasse

b) Hubschrauber

c) selbststartende Motorsegler

e) Ultraleichtflugzeuge

f) Personenfallschirme

g) Freiballone

7. Zweck des Landeplatzes:

Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).

Diese Genehmigung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Magdeburg, den 23.03.93
34.303.11-12-06-01

Bezirksregierung Magdeburg
Im Auftrag

F r i e d r i c h

I - 192/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Sonderlandeplatz Köthen

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i. d. F. v. 14. November 1969, zuletzt geändert durch VO vom 29.12.92 (BGBl. I 2391) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Köthen folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1. Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Köthen INFO aufzunehmen.

1.2. Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3. Lärmhinweis: Überflüge der Orte Köthen, Wülknitz, Edderitz und Baasdorf sind zu vermeiden.

2. Motorflugbetrieb

Die Platzrunde ist südlich des Landeplatzes in 1100 ft MSL zu fliegen.

3. Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen

Die Platzrunde ist innerhalb der Motorflugplatzrunde in 800 ft MSL zu fliegen. Ausnahmen sind mit Zustimmung der Flugleitung zulässig.

4. Fallschirmsprungbetrieb

4.1. Fallschirmsprungbetrieb ist nur mit Zustimmung der Flugleitung zulässig.

4.2. Vor dem Absetzen der Fallschirmspringer hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer die Zustimmung der Flugleitung einzuholen und sich davon zu überzeugen, daß kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug zu erwarten ist.

5. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

6. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in Kraft.

Magdeburg, den 22.06.93
34.30311/12.06-04

Bezirksregierung Magdeburg
Im Auftrag

F r i e d r i c h

I - 193/93

Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis

Gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.V.m. §§ 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wird dem Antragsteller, Stadtwerke Riesa GmbH, die Genehmigung zum Betrieb eines **Landeplatzes** des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag unter den nachstehenden Bedingungen erteilt.

Die bisherige Anlagegenehmigung gilt gemäß Artikel 19 des Einigungsvertrages weiter und wird Bestandteil dieser Genehmigung.

Die Grenzen und Anlagen des Landeplatzes ergeben sich aus dem Plan (Lageplan Maßstab 1:10.000), der Teil der Genehmigung ist.

Auf der Grundlage des bisherigen Baubeschränkungsbereiches "A" wird der Bauschutzbereich für den Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis nach § 12 in Verbindung mit § 13 LuftVG bestimmt.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:	Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis
2. Lage:	1,3 km östlich Riesa im Kreis Riesa
3. Bezugspunkt:	51 17 41 N 13 21 28 O Höhe über NN: 318 ft

4. Betriebsflächen:

Bezeichnung	Richtung	Abmessungen (m)	TORA/LDA (m)	Belag
davon SLB	120/300°	1400 x 30		
befest. SLB	120/300°	1000 x 20	1000	Asphalt
unbefest. SLB	094/274°	750 x 30	750	Gras

II. Der Verkehrslandeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden

1. Flugzeuge bis 5700 kg höchstzulässiger Flugmasse
2. Hubschrauber ohne Einschränkungen
3. Motorsegler
4. Segelflugzeuge (Windenschlepp- und Flugzeugschleppstart)
5. Ballone
6. Luftschiffe

Benutzung zum Fallschirmspringen ist ebenfalls zulässig.

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr einschließlich Schul- und Ausbildungsbetrieb.
Der Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

Dresden, den 18.05.93
4864 306

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit

Dr. V o g t

I - 194/93

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Hammelburg-Untererthal

Die Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern- hat Herrn Gerhard Helm in 97762 Untererthal mit Bescheid vom 18.06.1991 Nr. 315.0 - 3721.5.9 die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Landeplatzes für Hubschrauber erteilt.

Die Genehmigung wird hiermit gemäß §§ 42 Abs. 4 und 44 Abs. 2 i. V. m. §§ 52 Abs. 3 und 53 Abs. 1 LuftVZO wie folgt bekanntgegeben:

I.

1. Bezeichnung:	Sonderlandeplatz für Hubschrauber Hammelburg-Untererthal
2. Lage:	ca. 1,2 km nördlich der Ortsmitte Untererthal, Stadt Hammelburg, Landkreis Bad Kissingen
3. Bezugspunkt:	
3.1 geographische Lage:	50 09 30 N 09 52 37 O
3.2 Höhe über NN:	278 m (847 ft)
4. Start- und Landefläche:	
4.1 An- u. Abflugsektoren:	von 263° rw. bis 110° rw.
4.2 Abmessungen:	rechteckig 15 x 15 m
4.3 Belag:	Hartbelag
5. Benutzungsumfang:	Hubschrauber bis 2 800 kg höchstzulässiger Flugmasse (MPW)
6. Zweck des Landeplatzes:	Sonderlandeplatz

II.

Aufgrund der am 02.12.1992 durchgeführten Abnahmeprüfung wurde dem Platzhalter die Betriebsaufnahme auf dem Sonderlandeplatz mit Wirkung vom 02.12.1992 gestattet.

Nürnberg, den 09.06.93
315.4-3721.5.9

REGIERUNG VON MITTELFRANKEN
-Luftamt Nordbayern-
Im Auftrag

T r i f t s h a e u s e r

I - 195/93

Flugbetriebsregelung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Hammelburg-Untererthal

Gemäß § 29 Abs. I des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.d.F. des 10. Änderungsgesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370 ff) i.V.m. § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. vom 01. Juli 1985 (BGBl. I S. 1312) wird für den Flugplatzverkehr am Hubschrauber-Sonderlandeplatz Hammelburg-Untererthal folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln am Tage durchgeführt werden.

1.2 Bei Anflügen zum Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Sonderlandeplatzes mit Untererthal Info Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

1.3 Lärmhinweis: Das Überfliegen der Stadtteile Hammelburg-Untererthal und Obererthal ist zu vermeiden.

2. An- und Abflüge

2.1 An- und Abflüge dürfen nur wie folgt durchgeführt werden:

Anflug von 087° rw bis 267° rw
Abflug von 267° rw bis 087° rw

2.2 Der An- und Abflug ist nach Möglichkeit direkt durchzuführen. Eine Platzrunde ist zu vermeiden.

2.3 Die Bundesstraße 27 darf nicht unterhalb einer Höhe von 75 ft GND überflogen werden.

3. Hinweise

3.1 Die im Luftfahrthandbuch veröffentlichten Angaben – insbesondere die Angaben über die Öffnungszeiten des Hubschrauber-Sonderlandeplatz – sind Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

4. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 10 LuftVG i.V.m. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

5. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Nürnberg, den 09.06.93
315.4-3721.5.9

Regierung von Mittelfranken
-Luftamt Nordbayern-
Im Auftrag

T r i f t s h a e u s e r

I - 196/93

Einrichtung einer Bodenfunkstelle auf dem Flughafen Heringsdorf

Auf dem Flughafen Heringsdorf wurde eine Bodenfunkstelle in Betrieb genommen:

Frequenzen: 121.100 und 119.700 MHz,
Rufzeichen: Heringsdorf Info

Die Frequenzen dürfen nur bis zu einer Entfernung von 25 NM und bis zu einer Höhe von 4000 ft über dem Platz genutzt werden.

Schwerin, den 16.04.93
V-630-623.14-0

Der Wirtschaftsminister des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. R o m m e l

I - 197/93

Einrichtung einer Bodenfunkstelle auf dem Verkehrslandeplatz Nauen

Auf dem Verkehrslandeplatz Nauen wurde eine Bodenfunkstelle in Betrieb genommen:

Frequenz: 123.000 MHz,
Rufzeichen: Nauen Info

Die Frequenz darf nur bis zu einer Entfernung von 15 NM und bis zu einer Höhe von 3000 ft über dem Platz genutzt werden.

Potsdam, den 03.06.93
D 24-75 68

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
Im Auftrag

B a y r

I - 198/93

Einrichtung einer Bodenfunkstelle auf dem Flughafen Parchim

Auf dem Flughafen Parchim wurde eine Bodenfunkstelle in Betrieb genommen:

Frequenz: 120.000 MHz,
Rufzeichen: Parchim Info

Die Frequenz darf nur bis zu einer Entfernung von 15 NM und bis zu einer Höhe von 3000 ft über dem Platz genutzt werden.

Schwerin, den 16.04.93
V-630-623.14-0

Der Wirtschaftsminister des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. R o m m e l

NfL I 199/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang

Offenbach a.M., 8. Juli 1993

I - 199/93

Benutzungsordnung für den Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder der Deutschen Aerospace Airbus GmbH

Inhaltsangabe

Teil I

Beschreibung des Sonderlandeplatzes

1. Allgemeine Angaben
2. Meteorologische Angaben
3. Feuerlösch- und Unfalldienst
4. Schnee- und Eisbeseitigung
5. Betankung von Luftfahrzeugen, Betriebsmittel
6. Sonstiges

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 Abstellen und Unterstellen
2.5 Lärmschutz
2.6 Betriebsstoffversorgung
2.7 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge
3. Betreten und Befahren
3.1 Straßen, Plätze und Eingänge
3.2 Fahrzeugverkehr (allgemeines)
3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen
4. Sonstige Betätigung
4.1 Gewerbliche Betätigung
4.2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften
4.3 Lagerung gefährlicher Güter
4.4 Lagerung von Material allgemeiner Art
4.5 Bauarbeiten
5. Sicherheitsbestimmungen
6. Fundsachen
7. Verunreinigungen, Abwässer
7.1 Verunreinigungen
7.2 Abwässer
8. Einwilligungen und Erlaubnisse
9. Zuwiderhandlungen gegen die Benutzungsordnung
10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Anlage:
Sicherheitsbestimmungen zu Teil II Nr.5

1. Allgemeine Angaben

1.1	Platzhalter	Deutsche Aerospace Airbus GmbH (DA) Kreetslag 10 21129 Hamburg Finkenwerder
	Telefon	(040) 7437-2011
	Telefax	(040) 7437-3873
	Telex	2163972
	SITA	hammacr
1.2	Betriebsgenehmigung	Sonderlandeplatz für Verkehr mit Flugzeugen, der im Zusammenhang mit dem Produktionsbetrieb der Landeplatzhalterin steht (Werkflugbetrieb)
1.3	Fluggenehmigung	entsprechend den Sicht- und Instrumentenflugregeln
1.4	Flugbetriebszeit	PPR Flughafenbetrieb: (040) 7437-2228 (040) 742 6643
1.5	Tankmöglichkeit	nur für Werkverkehr und Geschäftsbetrieb
1.6	Flugplatzbezugspunkt (FBP)	53 32' 11" N 09 50' 15" E
1.7	Entfernung von Hamburg Stadtmitte	10 km WSW
1.8	Platzhöhe (am FBP)	4,6 m (15 ft) NN
1.9	Ortsmißweisung	0 25' W (1990.12)
1.10	Start- und Landebahn	05/23
	- rechtweisende Richtung	051/231
	- Länge / Breite	2321 x 45 m
	- Decke	RWY 05 Asphalt 562 m Beton 1759 m
	- Tragfähigkeit	LCN 60
	- Seitenstreifen	unbefestigt (Gras)
	- Gefälle RWY 05	0,0% (0-458 m); 0,1% (458-1004 m)
	- Gefälle RWY 23	0,27%(0-393 m); 0,2% (393-1317 m)
	- Quergefälle	0,7% (NW)
1.11	Rollbahn	Rollbahn "B": 400 m SW von Schwelle 23 Beton; Breite 23 m; LCN 60
1.12	Befeuerung RWY 05/23	Anflug-, Schwellen-, Endbefeuerung, Schwellenblitzfeuer, Gleitwinkelbefeuerung (AT-Vasis) für Tag- und Nachtbetrieb
1.13	Landehilfen	ILS RWY 05 / 23, DME
1.14	Markierungen	Schwellen-, Start- und Landebahnbezeichnung, Aufsetzzone, Start-, Lande- und Rollbahnmittellinie, Rollhaltepunkt
1.15	Hindernisse im Platzbereich	siehe Flugplatzhinderniskarte AIP
1.16	Kontrollturm	Haus 41
	- Frequenzen	130.35 MHz En/Ge ATC 259.15 MHz En/Ge ATC (O/R) 135.87 MHz En/Ge/Frz (Test- / Serieneinflug)
1.17	Zuständige FS - Stelle	DFS Hamburg
1.18	Platzrundenverkehr	Ostplatzrunde
1.19	Zoll- und Paßabfertigung	O/R, siehe 1.4

2. Meteorologische Angaben

2.1	Wetterberatung	durch Flugwetterberatung Hamburg-Fuhlsbüttel
2.2	Wetterbeobachtung	durch Flughafenbetrieb Hamburg-Finkenwerder
2.3	Vorherrschende Windrichtung	SW bis W
2.4	Örtliche Wetterbesonderheiten	Elbnebel, Starkwind (saisonbedingt)
2.5	Eigene Wetterstation	Haus 27 - Flughafenbetrieb
2.6	Windrichtungsanzeige	a) elektrische Windmeßanlage b) Windsack, ca. 500 m SW von Schwelle 23 auf dem Rasen und 100 m seitlich vom Bahnrand Richtung W

2.7	Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit	keine Einschränkungen
3.	**Feuerlösch- und Unfalldienst**	
3.1	Werkfeuerwehr	Wache, Lage: ca 300 m westl. Bahnmitte ca 600 m von Schwelle 23 Telefon: (040) 7437-2700 / -2400 Telefax: (040) 7437-5363 Telex: 21950-24
3.2	Feuer-/Unfallalarm	- Notruf: **1 1 2** - Sprechfunkanlage, Funkzentrale in der Feuerwache. Sprechfunkverbindung zwischen Feuerwache - Kontrollturm - Startdienst - Löschfahrzeugen - Rettungsfahrzeugen - Flugbetrieb
3.3	Einsatzausrüstung	1 Trockenlöschfahrzeug (2000 kg Löschpulver und 60 kg CO_2 Löschanlage) 1 Tanklöschfahrzeug (6100 Ltr Wasser, 500 Ltr Schaummittel) 1 Tanklöschfahrzeug (4300 Ltr Wasser, 400 Ltr Schaummittel, 1 Seilwinde für 5 Tonnen) 1 Tanklöschfahrzeug (9000 Ltr Wasser, 1000 Ltr Schaummittel) 1 Löschgruppenfahrzeug (600 Ltr Wasser, 100 Ltr AFFF-Löschanlage) 1 Gerätewagen Öl/Säurebekämpfung (500 Ltr AFFF-Löschanlage, diverse Rettungs- und Bergegeräte) 1 Notarztwagen 1 Krankentransportwagen
3.4	Betriebsärztlicher Dienst	Haus 18 - Telefon: (040) 7437 - 2341 - Telefax: (040) 7437 - 4747 3 Ärzte 1 Krankenpfleger 4 Arzthelferinnen Fahrzeugausrüstung: siehe 3.3
4.	**Schnee- /Eisbeseitigung**	2 Schneepflüge mit Aufsatzstreuer 1 Schneebesen 1 Startbahnenteisungsgerät 1 Schneeschleuder 1 Flugzeugenteisungsgerät
5.	**Betankung von Luftfahrzeugen, Betriebsmittel**	
5.1	Tankerlaubnis	siehe 1.5
5.2	Treibstoffsorten	JET A 1 Aviation Fuel
5.3	Ölsorten	Turbine Oil Mobil Jet Oil II Hydraulic Oil Skydrol LD 4
5.4	Tankvorrichtungen	1 Unterflur-Tanklager JET A 1 120.000 l / 500 l / min 1 Tankwagen JET A 1 20.000 l / 700 l / min 1 Tankwagen JET A 1 30.000 l / 1500 l / min
6.	**Sonstiges**	
6.1	Unterstellmöglichkeit für Luftfahrzeuge	Hallenraum steht nur für Flugzeuge im Werkverkehr zur Verfügung
6.2	Übernachtungsmöglichkeiten am Platz	keine
6.3	Verkehrsmittel - Verkehrsverbindungen	a) Personenfähre zwischen Werk und Teufelsbrück b) Öffentlicher Buslinienverkehr: Haltestelle Osttor
	- Zufahrtstraßen	BAB 7, Ausfahrt Waltershof
	- Gleisanschluß	zum Bahnhof Hamburg-Waltershof (nur Gütertransport)

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1.1 Wer den Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen der DA unterworfen.

1.2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben, ohne Halter dieses Luftfahrzeuges zu sein.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1 Befugnis zum Starten und Landen

2.1.1 Die Landegenehmigung wird entsprechend den im Teil I der Benutzungsordnung veröffentlichten Voraussetzungen erteilt.

2.1.2 Der Luftaufsicht sind auf Verlangen alle Dokumente vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung erforderlich sind.

2.1.3 Für die Benutzung des Sonderlandeplatzes durch Luftfahrzeuge wird die Leistung in Rechnung gestellt (Entgeltverzeichnis).

2.2 Start- und Landeeinrichtungen

2.2.1 Zum Starten, Landen und Rollen sind die Start-und Landebahn sowie die Rollbahnen und sonstigen Flugbetriebsflächen zu benutzen. Die Flugbetriebsflächen unterliegen teilweise der Flugsicherungskontrolle und teilweise der Vorfeldkontrolle durch die DA.

Die Kontrollbereiche sind durch Tagesmarkierungen gegeneinander abgesetzt.

2.2.2 Der östlich parallel zur Startbahn verlaufende Deich darf nur mit der zum Rollen erforderlichen Triebwerksleistung angeblasen werden.

2.2.3 Produktions- und wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe (Standläufe) für Flugzeuge des Typs Airbus dürfen nur innerhalb der hierfür vorgesehenen Standlaufeinrichtung durchgeführt werden.

Standläufe für andere Flugzeugtypen, die umlauf- und reparaturbedingt stattfinden, sind ebenfalls in der Standlaufeinrichtung durchzuführen, soweit die Einrichtung für den Flugzeugtyp geeignet ist.

2.2.4 Von der Bahn 05 aus dürfen nur rollende Starts durchgeführt werden. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung durch die Flugverkehrskontrollstelle (FVK).

2.3 Rollen und Schleppen

2.3.1 Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Rollen in oder aus Hallen und Werkstätten mit eigener Kraft ist nicht gestattet.

2.3.2 Zur Sicherung der Rollmanöver steht ein Startdienstwagen zur Verfügung.

2.3.3 Das Schleppen von Luftfahrzeugen darf nur von entsprechend geschultem Personal durchgeführt werden. Das Cockpit eines großen Luftfahrzeuges muß, das eines kleinen soll mit einem Luftfahrzeugführer oder dazu berechtigter Person besetzt sein.

2.3.4 Der Luftfahrzeugführer oder sein Beauftragter hat das Sicherungspersonal zu stellen und die Schleppanweisungen zu erteilen. Schleppt das Personal der DA, so hat der Luftfahrzeughalter bzw. Beauftragte die nötigen Anweisungen zu erteilen.

2.4 Abstellen und Unterstellen

2.4.1 Der Startdienst weist Luftfahrzeuge auf den vorgesehenen Abstellplatz ein.

2.4.2 Die Sicherung eines ab- oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter bzw. Beauftragten.

2.4.3 Aus Sicherungs- oder Betriebsgründen kann die DA 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 durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2.4.4 Hallentore dürfen nur von den hierzu bestimmten Werkangehörigen betätigt werden.

2.4.5 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften für die Miete (535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht für DA besteht nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen wurde.

2.4.6 Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle sind von dem für die Durchführung der Arbeiten verantwortlichen Meister oder Vorarbeiter mindestens 3 Handfeuerlöscher (Pulver, 12 kg) leicht greifbar bereitzustellen.

2.4.7 Der Platz vor Hallentoren ist freizuhalten.

2.4.8 Das Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen in Flugzeughallen und Werkstätten bedarf der Einwilligung der DA.

2.4.9 Die Flugbetriebsflächen sind grundsätzlich von jedem zweckfremden Fahrzeug- und Fußgängerverkehr freizuhalten.

2.5 Lärmschutz

Der Betrieb von Luftfahrzeugen auf dem Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder ist nur mit Luftfahrzeugen zulässig, die eine Lärmzertifizierung nach ICAO Annex 16, Kapitel 3, besitzen.

Geräuschbelästigungen, die durch Triebwerke der Luftfahrzeuge auf dem Landeplatz und in seiner Nähe verursacht werden, sind auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken.

2.6 Betriebsstoffversorgung

Die Versorgung der Luftfahrzeuge mit Betriebsmitteln wird von der DA sichergestellt.

Bei der Betankung der Luftfahrzeuge sind die Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2.7 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2.7.1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Landeplatz bewegungsunfähig liegen, so darf die DA 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 die DA und die DA-Betriebsangehörigen nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit; das gleich gilt, wenn der Luftfahrzeughalter die DA beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Betriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2.7.2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht der DA dadurch ein Vermögensschaden, so kann die DA von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, daß diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

2.7.3 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge, die nach LuftVO § 5 der zuständigen Luftfahrtbehörde gemeldet werden müssen, dürfen erst entfernt oder bewegt werden, wenn die Freigabe durch die untersuchenden Sachverständigen erfolgt ist.

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge

3.1.1 Die Straßen und Plätze des Sonderlandeplatzes sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Die DA kann den Verkehr auf den Straßen und Plätzen aus betrieblichen Gründen beschränken oder sperren.

3.1.2 Der Sonderlandeplatz darf nur durch die von der DA hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3.2 Fahrzeugverkehr (allgemein)

3.2.1 Werden Fahrzeuge, die nicht zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, auf dem Platzgelände verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich.

3.2.2 Die Straßenverkehrsordnung findet auf den Fahrzeugverkehr innerhalb des Platzgeländes sinngemäß Anwendung.

3.2.3 Kraftfahrzeuge und sonstige Verkehrsmittel dürfen nur auf den dafür vorgesehenden Plätzen abgestellt werden.

3.2.4 Die Höchstgeschwindigkeit innerhalb des Platzgeländes ist für Fahrzeuge aller Art auf 30 km/h begrenzt.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt nicht für Leit-, Feuerlösch-, Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz

3.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen

3.3.1 Allgemeines

Der Sonderlandeplatz liegt innerhalb des Werksgeländes der Landeplatzhalterin. Das Werksgelände ist gegen das Betreten durch Unbefugte durchgehend gesichert.

3.3.1.1 Anlagen innerhalb des Werksgeländes dürfen nur mit Zustimmung der DA betreten oder befahren werden.

Zu den Anlagen gehören insbesondere:

- die Flugbetriebsflächen
- die Vorfelder
- Gleitweg- und Landekurssenderschutzzonen
- die Deichverteidigungsstraße
- die Luftfahrzeughallen und Werkstätten
- die Betriebs- und Bauhöfe
- die Baustellen

3.3.1.2 Die DA kann die Zustimmung nach Absatz 3.3.1.1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und jederzeit widerrufen.

3.3.1.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten der DA betreten werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden.

3.3.1.4 Die Beauftragten behördlicher Dienststellen sind berechtigt, den Sonderlandeplatz in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren; sie sollen die DA hiervon vorher benachrichtigen.

3.3.1.5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen der DA besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen.

3.3.1.6 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters betreten werden.

3.3.2 Start- und Landebahn

3.3.2.1 Die dem Flughafenbetrieb zugeordneten Flugbetriebsflächen (siehe 2.2.1) dürfen nur mit Erlaubnis der FVK unter Beachtung aller Sicherheitsanweisungen befahren oder betreten werden.

3.3.2.2 Während des Aufenthaltes auf der Flugbetriebsfläche ist ständig auf Funksprüche, Lichtzeichen oder sonstige Warnungen vom Kontrollturm zu achten. Die Start- und Landebahn ist von Fahrzeugen scharf rechts zu befahren und muß im Falle einer Gefahr sofort nach rechts (Mindestabstand 77,5 m ab Bahnkante) verlassen werden.

3.3.2.3 Bei schlechten Sichtverhältnissen darf die Start- und Landebahn nur von Fahrzeugen befahren werden, die

- in ständiger Sprechfunkverbindung mit dem Kontrollturm stehen und Beleuchtung sowie Rundumleuchte bzw. Blinklicht eingeschaltet haben oder
- von einem entsprechend ausgerüsteten Leitfahrzeug geführt und während der Dauer des Aufenthaltes auf der Start- und Landebahn überwacht werden.

4. Sonstige Betätigung

4.1 Eine gewerbliche Betätigung ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit der DA zulässig. Entsprechendes gilt auch für Ton- und Filmaufnahmen sowie Rundfunk-und Fernsehübertragungen.

4.2 Sammlungen, Werbungen sowie Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung durch die DA.

4.3 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 Zustimmung der von der DA eingesetzten Strahlenschutzbeauftragten gelagert werden.

4.4 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür vorgesehenen Flächen oder Räume nur mit Zustimmung von der DA gelagert werden.

4.5 Bauarbeiten im Bereich der Flugbetriebsflächen sind rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten bei der Abteilung Flughafenbetrieb anzumelden. Die Abteilung Flughafenbetrieb veranlaßt alle Maßnahmen, die zur Sicherheit erforderlich sind.

5. Sicherheitsbestimmungen

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

6. Fundsachen

Sachen, die innerhalb des Platzbereiches gefunden werden, sind unverzüglich beim Pförtner abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB entsprechend.

7. Verunreinigungen / Abwässer

7.1 Verunreinigungen der Platzanlagen sind zu vermeiden. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind vom Verursacher zu beseitigen; andernfalls kann die DA die Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

7.2 Soweit die DA nichts anderes bestimmt, darf in die Abwasserabläufe kein Schmutzwasser eingelassen werden. Besteht der Verdacht, daß Wasser radioaktiv verseucht ist, so ist nach bsonderer Weisung der Beauftragten nach 4.3 zu behandeln.

Zuwiderhandelnde haben die DA von Ansprüchen Dritter freizuhalten.

7.3 Luftfahrzeuge dürfen nur in der dafür vorgesehenen Halle oder auf den von der DA vorgesehenen Plätzen gewaschen oder abgesprüht werden.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

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

9. Zuwiderhandlungen gegen die Benutzungsordnung

Wer gegen die Benutzungsordnung oder gegen die Weisungen von der DA, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann von der DA vom Landeplatz verwiesen werden.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenen Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Hamburg.

11. NfL 1 - 149/90 wird aufgehoben.

Die Benutzungsordnung für den Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder mit der Anlage Sicherheitsbestimmungen in der geänderten Fassung tritt mit Wirkung vom 18. Juni 1993 in Kraft.

Hamburg-Finkenwerder, den 16.06.1993

Deutsche Aerospace Airbus GmbH

Dr. H u m b e r t S t ü b e n

Hamburg, den 18.6.1993

Freie und Hansestadt Hamburg
Wirtschaftsbehörde
Luftfahrtreferat

genehmigt: Dr. R i e g e r

Anlage
Sicherheitsbestimmungen

Sicherheitsbestimmungen

zu Teil II Nr. 5 der Benutzungsordnung für den Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder

in der Fassung vom 16. Juni 1993

1. Umgang mit Kraftstoffen

1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken und Hilfstriebwerken nicht betankt oder enttankt werden. Dies gilt nicht für den Airbus bei laufendem Triebwerk, wenn das Luftfahrzeug im Freien be- oder enttankt wird.

1.2 Luftfahrzeuge dürfen grundsätzlich nicht in einer Halle oder einem anderen geschlossenen Raum, sondern nur auf den von der DA zugewiesenen Plätzen be- oder enttankt werden. Muß das Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum be- oder enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Schutz durch die Werksfeuerwehr zulässig.

1.3 Wird ein Luftfahrzeug be- oder enttankt, so muß es mit den angeschlossenen Kraftstoffeinrichtungen elektrostatisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.4 Während des Be- oder Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen in einem Sicherheitsabstand von 5 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 zum Be- und Enttanken notwendigen Schaltungen und nicht für Schaltorgane in explosionsgeschützter Bauart.

1.5 Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen ist zu vermeiden. Ist Kraftstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu einer Verflüchtigung oder Beseitigung der Absatz 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Werkfeuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen.

1.6 Zum Aufsaugen von ausgelaufenem Kraftstoff und Öl ist ein geeignetes Bindemittel zu benutzen. Dieses ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

1.7 Sondervorschriften für Unterflur-Betankungsanlagen sind zu beachten.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1 Triebwerke einschließlich Hilfstriebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen. Das Betriebsverbot gilt nicht für den Airbus bei laufendem Hilfstriebwerk in Halle 7 und Halle 14, wenn die Tore geöffnet sind, das Heck nach draußen zeigt und das Flugzeug frei von Gerüsten sowie die Werkfeuerwehr zugegen ist.

2.2 Triebwerksprobeläufe dürfen nur auf den Flugbetriebsflächen bzw. an den in II 2.2.3 der Benutzungsordnung vorgesehenen Stellen durchgeführt werden.

2.3 Vor dem Anlassen der Triebwerke müssen die Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze ausreichend gesichert werden.

2.4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Anti-Kollisions-Warnlichter der Luftfahrzeuge unmittelbar vor dem Anlassen einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten.

2.5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn das Cockpit des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder dazu berechtigter Person besetzt ist und der Vorgang bodenseitig überwacht wird.

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, und hat in ständiger Sprechfunkverbindung mit der FVK zu stehen.

2.7 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als es den Umständen nach unvermeidbar ist.

2.8 Ein- und Aussteigen sowie kurzfristiges Be- und Entladen bei laufenden Triebwerken ist nur gestattet unter folgenden Voraussetzungen:

- Die Leistung der Triebwerke ist rechtzeitig vor Beginn auf Leerlauf zu reduzieren.
- Ein Angehöriger des Startdienstpersonals - bei Standläufen eine dafür berechtigte Person - überwacht während des Vorganges den Gefahrenbereich der laufenden Triebwerke.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenen 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 vom DA-Sicherheitsingenieur 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 Flammenschutzfiltern - 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 1 im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse 1 nur in abgetrennten und gut belüfteten Raümen 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 Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeugen eingerichtet sind.

5.3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in Behälter 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 besteht.

6.2 Schmieröle innerhalb oder in der Nähe von Luftfahrzeughallen oder Werkstätten sind in Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

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

6.4 Feuergefährliche Abfälle (Schmierstoffrückstände, gebrauchtes Putzmatrial 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 Brandmelder zu betätigen
- die Werkfeuerwehr, Telefon 112, zu alarmieren.

Bis zum Eintreffen der Werkfeuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2 Bei Personenschäden ist außerdem sofort die Unfallstation, Telefon 2341, zu alarmieren.

Hamburg-Finkenwerder, 16. Juni 1993

Deutsche Aerospace Airbus GmbH

Dr. H u m b e r t S t ü b e n

NfL I 200 – 201/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang

Offenbach a.M., 22. Juli 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 200/93	Richtlinien für die Markierung und die Befeuerung von Flughäfen	300
I - 201/93	Richtlinien für die Gleitwegbefeuerung auf Flughäfen (PAPI-Anlage-Richtlinien) . .	312

geänd 1-42/95 aufgeh 1-95/13

I – 200/93 geänd 1-270/99

Richtlinien für die Markierung und die Befeuerung von Flughäfen

Die Richtlinien für die Markierung und die Befeuerung von Flughäfen vom 20. Mai 1970 (veröffentlicht im VkBl. 1970 S. 376 und in den NfL I – 171/70) sind überarbeitet worden und werden durch eine fortgeschriebene Fassung auf der Grundlage des Anhangs 14, Ausgabe Juli 1990, ersetzt. An der Neufassung haben die Obersten Luftfahrtbehörden der Länder, die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und die Deutsche Lufthansa mitgewirkt. Die auf das Bezugsschreiben vom 12. Juni 1992 eingegangenen Stellungnahmen sind weitgehend berücksichtigt worden.

Diese Richtlinien treten am 1. Juli 1993 in Kraft; NfL I – 171/70 wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Bonn, den 24.06.93
LR 11/60.01.87-02/19 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

N i e s t e r

Richtlinien für die Markierung und die Befeuerung von Flughäfen

(vom 24. Juni 1993)

I. Allgemeines

1. Diese Richtlinien erfassen Markierungen und Befeuerungen für Start- und Landebahnen und zugehörige Rollbahnen auf Verkehrsflughäfen und Sonderflughäfen nach § 38 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO). Sie sind auch auf Landeplätzen mit Start- und Landebahnen für Instrumentenanflüge anzuwenden. Den Richtlinien liegt Anhang 14, Band I, Ausgabe Juli 1990, zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt zugrunde. Für Start- und Landebahnen, die nur für Flüge nach Sichtflugregeln bestimmt sind, können die Richtlinien über die Tageskennzeichnung und Befeuerung für Landeplätze angewendet werden.

2. Die Markierungen und Befeuerungen sollen den in diesen Richtlinien angegebenen Merkmalen entsprechen. Soweit Einzelheiten dort nicht geregelt sind, gilt der Anhang 14.

3. Für bestehende Befeuerungsanlagen sind im Rahmen der internationalen Praxis Abweichungen zulässig, soweit kein Flugbetrieb nach den Betriebsstufen II und III des Allwetterflugbetriebs durchgeführt wird. Darüber hinaus können Art und Umfang des Flugbetriebs und/oder örtliche Verhältnisse im Einzelfall Abweichungen rechtfertigen oder erfordern.

4. Die Einholung der gutachtlichen Stellungnahme der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH nach § 31 Abs. 3 LuftVG ist im Einzelfall nur erforderlich, wenn Markierungen oder Befeuerungen abweichend von den o.a. Grundsätzen in Nr. 2 sowie Nr. 1 Satz 3 genehmigt werden sollen.

II. Markierungen

1. Start- und Landebahnen (Bilder 1, 2 und 3)

1.1 Mittellinien- und Schwellenmarkierung

1.1.1 Auf den Start- und Landebahnen sind die Schwellen und die Mittellinie zu markieren. Den Schwellen ist die Bahnbezeichnung zuzuordnen. Die angegebenen Maße für die Schwellenmarkierung und für die Bahnbezeichnung sind hierbei Mindestwerte.

1.1.2 Versetzte Schwellen sind entsprechend Bild 3 zu markieren. Die Schwellenverschiebung darf höchstens 300 m betragen.

1.2 Seitenlinienmarkierung

1.2.1 Bei Nichtpräzisionsanflug-Landebahnen[1] ist der Rand zu den Schultern erforderlichenfalls mit einer durchgehenden Doppellinie zu markieren.

1.2.2 Bei Präzisionsanflug-Landebahnen ist der Rand zu den Schultern durch Seitenlinien zu markieren.

1.3 Festabstands- und Aufsetzzonenmarkierung

1.3.1 Bei Start- und Landebahnen mit der Code-Zahl 4 nach Anhang 14 ist eine Festabstandsmarkierung an beiden Enden der befestigten Start- und Landebahn entsprechend Bild 1 anzubringen.

1.3.2 Bei Präzisionsanflug-Landebahnen ist in der Aufsetzzone eine Aufsetzzonenmarkierung entsprechend Bild 2 anzubringen.

1.4 Die Start- und Landebahnmarkierungen sind weiß.[2] Reflektionsfarben sind zulässig.

2. Rollbahnen (Bild 4)

2.1 Rollbahnmittellinienmarkierung

2.1.1 Auf Rollbahnen ist die Mittellinie zu markieren. Diese ist bei Kreuzungen mit Start- und Landebahnen unterbrochen. Bei Einmündungen in die Start- und Landebahn führt sie an deren Mittellinie heran. Die Rollbahnmittellinie setzt sich auf dem Abfertigungsvorfeld als Roll-Leitlinie fort.

2.2 Rollbahnseitenlinienmarkierung

2.2.1 Der Rollbahnrand ist erforderlichenfalls mit einer durchgehenden Doppellinie zu markieren.

2.3 Rollhaltemarkierung

2.3.1 Für Präzisionsanflug-Start- und Landebahnen für die **Betriebsstufe I** ist im Abstand von mindestens 90 m von der Start- und Landebahnmittellinie zur nächsten Rollbahnkante eine Rollhaltemarkierung anzubringen. Der Rollhaltemarkierung ist links neben der Rollbahn ein Gebotszeichen mit rotem Feld und der Angabe der Bezeichnung der beiden Startbahnenden in weißer Aufschrift zugeordnet.

2.3.2 Bei Präzisionsanflug-Start- und Landebahnen für die **Betriebsstufen II und III** ist im Abstand von mindestens 150 m von der Start- und Landebahnmittellinie zur nächsten Rollbahnkante eine zusätzliche Rollhaltemarkierung für die Betriebsstufen II und III anzubringen. Dieser Rollhaltemarkierung sind beiderseits der Rollbahn selbstleuchtende oder von außen angeleuchtete Hinweistafeln mit rotem[2] Feld und der weißen[2] Aufschrift "CAT II/III" zugeordnet.

2.3.3 Bei schräg einmündenden Rollbahnen sind erforderlichenfalls die Rollhaltemarkierung und die Haltebalken (vgl. Nr. III, 4.3.1 und 4.3.2) so weit zurückzuverlegen, daß alle Teile der auf der betreffenden Rollbahn haltenden Luftfahrzeuge der Mittellinie der Start- und Landebahn nicht näher kommen als 150 m (CAT II/III) bzw. 90 m (CAT I).

---

[1]) Definition gemäß Anhang 14

[2]) gemäß DIN 6171 – Farben für Verkehrszeichen – oder Anhang 14

2.3.4 Größere Rollhalteabstände können auch aufgrund der Schutzzonenanforderungen für Instrumentenlandesysteme erforderlich werden.

2.4 Die Rollbahnmarkierungen sind gelb.[3)]

Reflektionsfarben sind zulässig.

III. Befeuerungen (Bilder 5 bis 8)

1. Flugplatzleuchtfeuer

1.1 Ein Flugplatzleuchtfeuer ist an jedem Flugplatz vorzusehen, der nachts benutzt werden soll. Es ist auf dem Flugplatz oder in seiner Nähe aufzustellen. Das Flugplatzleuchtfeuer strahlt weißes Licht mit einer Lichtstärke von mindestens 30.000 cd ab. Die Anzahl der Lichtabstrahlungen (blinken oder blitzen) soll zwischen 12 und 30 pro Minute betragen.

2. Anflugbefeuerungen

2.1 Instrumentenanflug-Landebahnen[4)] sind mit einer 900 m langen Anflugbefeuerung zu versehen. Sie besteht aus einer Reihe von 4 m breiten Kurzbalken mit einem Abstand von 30 m zueinander. Ein Kurzbalken besteht aus fünf weißen Richtstrahlfeuern. Im Abstand von 300 m zur Schwelle befindet sich ein 30 m breiter Querbalken, bestehend aus dem dort vorhandenen Mittellinien-Kurzbalken und beiderseits davon je acht weißen Richtstrahlfeuern.

Auf dem mittleren Feuer jedes Kurzbalkens der Mittellinie sowie auf den Feuern des Querbalkens soll ein zusätzliches Rundstrahlfeuer vorhanden sein.

Feuer mit kombinierter Richtstrahl-/Rundstrahlcharakteristik sind zulässig.

2.2 Bei Präzisionsanflug-Landebahnen ist in den äußeren 600 m der Anflugbefeuerung jedem Mittellinien-Kurzbalken nach Nr. 2.1 ein Blitzfeuer zugeordnet. Die Blitzfeuer sind jeweils rechts oder links neben dem mittleren Kurzbalkenfeuer anzuordnen. Je ein weiteres Blitzfeuer befindet sich beiderseits der Schwelle. Die Blitzbefeuerung ist unabhängig von der übrigen Anflugbefeuerung schaltbar. Die Blitzfeuer sollen 2 x in der Sekunde der Reihe nach aufleuchten, beginnend mit dem äußeren Feuer und in Richtung der Schwelle fortlaufend zum 300 m-Querbalken. Bei Ausfall eines Schwellenblitzfeuers muß das andere zwangsweise abgeschaltet werden.

2.3 Bei Präzisionsanflug-Landebahnen für die Betriebsstufen II und III sind zusätzlich zwischen dem 300 m-Querbalken und der Schwelle beiderseits der Mittellinie Seitenreihen-Kurzbalken von vorzugsweise 4 m, mindestens jedoch 3 m Breite, zu installieren. Ein Seitenreihen-Kurzbalken besteht aus drei roten Richtstrahlfeuern. Der seitliche Abstand der inneren Feuer der Seitenreihen-Kurzbalken zur verlängerten Start- und Landebahn-Mittellinie beträgt 9 m; er stimmt mit dem der Aufsetzzonenkurzbalken überein (vgl. Nr. 3.4.1). Im Abstand von 150 m zur Schwelle befindet sich ein weiterer Querbalken, bestehend aus dem dort vorhandenen Mittellinien-Kurzbalken und beiderseits davon je drei weißen Richtstrahlfeuern.

2.4 Bei versetzter Schwelle ist die Anflugbefeuerung im Bereich der Bahn in Unterflurbauweise auszuführen. Die Schwellenversetzung darf höchstens 300 m sein, so daß für den 300 m-Querbalken und die davor liegenden Feuer stets die Überflurbauweise möglich ist. Auf der Start- und Landebahn sind statt eines Überflur-Richtstrahlfeuers jeweils zwei Unterflur-Richtstrahlfeuer, möglichst nahe hintereinander, anzuordnen. Hierbei ist ein Mittenabstand bis 1,2 m zulässig.

2.5 Bei Nichtpräzisionsanflug-Landebahnen ist eine einfache Anflugbefeuerung vorzusehen, wenn die Landebahn nicht nur bei guten Sichtbedingungen benutzt wird. Die Mittellinie der einfachen Anflugbefeuerung muß mindestens 420 m lang sein. Sie besteht aus einer Einzellichtquelle oder einem Kurzbalken von mindestens 3 m Länge. Ist beabsichtigt, die einfache Anflugbefeuerung zu einer Präzisionsanflugbefeuerung weiterzuentwickeln, ist ein Kurzbalken von 4 m Länge vorzusehen. Im Abstand von 300 m vor der Schwelle ist ein Querbalken von 18 m bzw. 30 m Länge vorzusehen.

3. Start- und Landebahnbefeuerungen

Auf Instrumenten-Start- und Landebahnen sind anzubringen:

3.1 Schwellenbefeuerung (Bilder 5 bis 8)

3.1.1 Die Schwellenbefeuerung von Instrumenten-Start- und Landebahnen besteht aus einer Reihe grüner Richtstrahlfeuer, die in gleichmäßigen Abständen von nicht mehr als 3 m über die Breite der Bahn angeordnet sind. Zwischen den beiden mittleren Feuern ist ein größerer Abstand (Tor) zulässig.

3.1.2 Bei versetzter Schwelle ist die Befeuerung in Unterflurbauweise auszuführen. Anstelle eines Überflur-Richtstrahlfeuers sind jeweils zwei Unterflur-Richtstrahlfeuer möglichst nahe hintereinander anzuordnen. Hierbei ist ein Mittenabstand bis 1,2 m zulässig. Eine Torbildung ist zulässig.

Seitlich der Bahn ist zusätzlich je eine Außenfeuerkette aus mindestens fünf grünen Überflurfeuern anzubringen, die sich über mindestens 10 m nach außen erstreckt, wobei das innerste Feuer mit den Randfeuern eine Linie bildet.

3.1.3 Bei Torbildung sollte die Breite des Tores 2/5 der Bahnbreite nicht überschreiten.

3.2 Start- und Landebahn-Randbefeuerung (Bilder 5 bis 8)

3.2.1 Die Randfeuer stehen in Abständen von grundsätzlich 60 m hintereinander und sind vom festgelegten Start- und Landebahnrand grundsätzlich 3 m entfernt. Bei Instrumenten-Start- und Landebahnen sind die Randfeuer weiße Richtstrahlfeuer. Zu jedem Randfeuer soll ein zusätzliches Rundstrahlfeuer vorhanden sein. Feuer mit kombinierter Richtstrahl-Rundstrahlcharakteristik sind zulässig. Randfeuer sind sowohl in Überflur- als auch in Unterflurbauweise zulässig. Beim Einsatz von Unterflurfeuern muß eine Rundstrahlcharakteristik gewährleistet sein.

3.2.2 Randfeuer in Überflurbauweise, die in den Bereich einer Einmündung oder Kreuzung fallen, dürfen durch Unterflurfeuer mit geringerer Lichtleistung (Lichtstärke entsprechend Anhang 14, Band 1) ersetzt werden. Ist nur ein Feuer betroffen, kann es ausgelassen werden.

3.2.3 Bei versetzter Schwelle sind die vor der Schwelle liegenden Randfeuer aus der Anflugrichtung gesehen rot und aus der Gegenrichtung gesehen weiß.

3.3 Mittellinienbefeuerung (Bilder 7 und 8)

3.3.1 Präzisionsanflug-Start- und Landebahnen für die Betriebsstufen II und III haben zwischen Schwelle und Bahnende eine durchgehende Mittellinienbefeuerung. Diese besteht aus Unterflur-Richtstrahlfeuern, die in Abständen von 15 m angeordnet sind. Die Feuer sind bis 900 m vor Bahnende weiß, anschließend abwechselnd rot und weiß und auf den letzten 300 m rot.

3.4 Aufsetzzonenbefeuerung (Bilder 7 und 8)

3.4.1 Präzisionsanflug-Landebahnen für die Betriebsstufen II und III haben auf den ersten 900 m eine Aufsetzzonenbefeuerung. Diese besteht vorzugsweise aus 3 m, höchstens jedoch 4,5 m breiten Kurzbalken mit je drei weißen Unterflur-Richtstrahlfeuern, die beiderseits der Mittellinie in Längsabständen von 30 m angeordnet sind. Der seitliche Abstand der inneren Feuer der Kurzbalken zur Start- und Landebahnmittellinie beträgt 9 m; er stimmt mit dem der Seitenreihen-Kurzbalken der Anflugbefeuerung überein (vgl. Nr. III, 2.3).

[3)] gemäß DIN 6171 – Farben für Verkehrszeichen – oder Anhang 14

[4)] Nicht-Präzisionsanflug-Landebahnen und Präzisionsanflug-Landebahnen gem. ICAO-Anhang 14

3.5 Endbefeuerung (Bilder 5 bis 8)

3.5.1 Das Ende der Start- und Landebahn ist durch mindestens sechs rote Richtstrahlfeuer gekennzeichnet, die in gleichmäßigen Abständen über die Breite der Bahn angeordnet sind. Zwischen den beiden mittleren Feuern ist ein größerer Abstand (Tor) zulässig. Bei Verwendung von mehr als sechs Feuern soll der Abstand der Feuer untereinander (mit Ausnahme des Tores) nicht mehr als 6 m betragen. Beide Endbefeuerungen einer Bahn sind gleichzeitig in Betrieb.

Anstelle eines Überflur-Richtstrahlfeuers sind jeweils zwei Unterflur-Richtstrahlfeuer möglichst nahe hintereinander angeordnet (vgl. Nr. III 3.1.2).

4. Rollbahnbefeuerungen (Bild 9)

4.1 Rollbahn-Randfeuer und Rollbahn-Randmarker

4.1.1 Die Ränder der Rollbahnen sind durch blaue Rundstrahlfeuer zu kennzeichnen. Bei Rollbahnen, die mit einer Mittellinienbefeuerung ausgerüstet sind, dürfen die Randfeuer durch reflektierende blaue Randmarker ersetzt werden. Die Randmarker sollen eine Ansichtsfläche von mindestens 150 cm^2 haben.

4.1.2 Die Rollbahn-Randfeuer und ggf. die Rollbahn-Randmarker sind in gleichmäßigen Abständen von nicht mehr als 60 m anzuordnen. In Kurven sollen die Längsabstände so verringert werden, daß eine klare Anzeige der Kurve gegeben ist. Die Feuer sollen so nahe wie möglich an den Rändern der Rollbahn sein, in keinem Fall jedoch mehr als 3 m außerhalb.

4.2 Rollbahnmittellinienbefeuerung

4.2.1 Für Rollbahnen, die bei Betriebsstufe III benutzt werden, ist eine Mittellinienbefeuerung erforderlich.[5)] Eine Mittellinienbefeuerung kann für Zwecke der Rollführung auch auf anderen Rollbahnen eingebaut werden.

4.2.2 Als Rollbahn-Mittellinienfeuer sind einseitig oder beidseitig abstrahlende Unterflurfeuer in grün zu verwenden. Die Sicherung der Rollführung kann erfordern, daß die Mittellinienfeuer abschnitts- oder richtungsweise schaltbar sein müssen.

4.2.3 Die Rollbahn-Mittellinienbefeuerung beginnt an der Mittellinie der Start- und Landebahn, auf Schnellabrollbahnen mindestens 60 m vor dem Beginn der Rollbahnkurve.

Bei Abrollbahnen, die bei den Betriebsstufen II und III benutzt werden, soll die Befeuerung im Abschnitt zwischen der Mittellinie der Start- und Landebahn und einer von der DFS zu bestimmenden Stelle kodiert werden. Für die Mittellinienbefeuerung werden in diesem Fall abwechselnd Feuer in gelb (amber) und in grün – jeweils gesehen in Rollrichtung von der Start- und Landebahn her – verwendet.

4.2.4 Bei Rollbahnen, die bei Betriebsstufe I benutzt werden, beträgt der Längsabstand der Mittellinienfeuer in den Geraden nicht mehr als 30 m, in den Kurven 15 m.

Bei Rollbahnen, die bei Betriebsstufe II und III benutzt werden, beträgt der Längsabstand der Mittellinienfeuer maximal 15 m, in Kurven mit einem Radius von weniger als 400 m 7,5 m.

Die geringeren Feuerabstände sollen dabei bereits vor der Kurve beginnen und erst nach der Kurve enden.

4.3 Haltebalken

4.3.1 Haltebalken sind an Rollhalteorten, die in Verbindung mit einer nach Betriebsstufe III zugelassenen Start- und Landebahn benutzt werden, vorzusehen. Haltebalken sollten an Rollhalteorten, die in Verbindung mit einer nach Betriebsstufe II zugelassenen Start- und Landebahn benutzt werden, vorgesehen werden. Haltebalken können ferner für Zwecke der Rollführung an anderen Rollhalteorten und vor Rollbahnkreuzungen eingebaut werden.

4.3.2 Haltebalken bestehen aus gerichteten Unterflurfeuern, die rotes Licht entgegen der Rollrichtung abstrahlen. Die Feuer sind in Abständen von 3 m quer über die Rollbahn anzuordnen. Die Unterflurfeuer können durch je ein außerhalb der Rollbahn angeordnetes Überflurfeuer ergänzt werden. Haltebalken, die für die regelmäßige Rollführung benutzt werden, sollen einzeln schaltbar sein. Die Verwendung von Induktionsschleifen zur Wiedereinschaltung der Haltebalken ist zulässig.

4.4 Freigabebalken

4.4.1 Freigabebalken können für Zwecke der Rollführung und Rollverkehrskontrolle an Stellen, an denen Halteorte für rollende Luftfahrzeuge vorgesehen sind (z.B. vor Rollbahnkreuzungen), eingebaut werden.

4.4.2 Freigabebalken sollen aus mindestens drei einseitig gerichteten Unterflur-Festfeuern bestehen, die entgegen der Rollrichtung gelb abstrahlen. Die Feuer sollen symmetrisch und im rechten Winkel zur Rollbahnmittellinie liegen und einen Abstand von 1,5 m voneinander haben.

4.5 Sperrungsfeuer

4.5.1 Nicht berollbare Flächen auf oder am Rand von Rollbahnen sind durch rote Sperrungsfeuer, die im Abstand von höchstens 3 m aufgestellt sind, zu kennzeichnen.

5. Allgemeine Anforderungen

5.1 Die Start- und Landebahn-Mittellinien- und Randfeuer dürfen unabhängig von der jeweiligen Start- und Landerichtung gleichzeitig in beide Richtungen strahlen.

5.2 Für die auf Instrumenten-Start- und Landebahnen eingebauten Richtstrahlfeuer sind die im Anhang 14, Band I, angegebenen Mindestwerte für die Lichtstärken und die Abstrahlbereiche verbindlich.

Unterflurfeuer sollen stets horizontal eingebaut werden.

Die Lichtstärke der Befeuerung ist in fünf Stufen (100 %, 30 %, 10 %, 3 %, 1 %) schaltbar. Bei Befeuerungsanlagen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß der Lichtstärkeverlust infolge Alterung und Verschmutzung der Feuer höchstens 50 % beträgt.

Mindestwerte für die Lichtstärken und die Abstrahlbereiche von Rollbahn-Mittellinienfeuern enthält Anhang 14, Band I. Diese Feuer sollen in mindestens drei Stufen schaltbar sein.. 1-42/95

T- und Rollbahn-Mittellinien

5.3 Die Befeuerung, mit Ausnahme der Rollbahn-Randbefeuerung, muß so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, daß bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefeuerungsbildes erhalten bleibt.

5.4 Bei Netzausfall sind die Anflugbefeuerung, die Befeuerungen von Start- und Landebahnen, wichtige Rollbahnen von Präzisions-Start- und Landebahnen und Haltebalken an Rollhalteorten gemäß Anhang 14, Band I, Tabelle 8-1, von einer Ersatzenergieversorgungsanlage zu versorgen.

5.5 Im Bereich der Start- und Landebahnen und des Streifens sollen die Überflurfeuer möglichst leicht und niedrig sein. Die Sockel der Feuer sollen eine Sollbruchstelle haben. Diese soll so tief wie möglich liegen. Die Fundamente der Befeuerung dürfen nicht aus dem Boden herausragen.

5.6 Die überrollbaren Unterflurfeuer sollen möglichst niedrig sein, jedoch einschließlich der zulässigen Einbautoleranz nicht mehr als 13 mm aus der befestigten Fläche herausragen.

5.7 Die Anflug- und Bahnbefeuerung ist zur Bahnachse und deren Verlängerung symmetrisch. Die Feuerbalken, die Schwellen- und die Endbefeuerung stehen rechtwinklig zur Symmetrieachse.

[5)] Soll von diesem Grundsatz abgewichen werden, ist eine besondere, mit der DFS abgestimmte Betriebsregelung notwendig.

IV. Zeitpunkt der Anwendung

Die Richtlinien sind mit Wirkung vom 1. Juli 1993 anzuwenden und ersetzen von diesem Zeitpunkt an die Richtlinien vom 20.05.1970 (NfL I - 171/70; VkBl 1970 S. 376).

Vorhandene Markierungen und Befeuerungen sind mit der nächsten Erneuerung den Anforderungen dieser Richtlinien unter Berücksichtigung von I.3 anzupassen.

Linienstärken

Mittellinienmarkierung

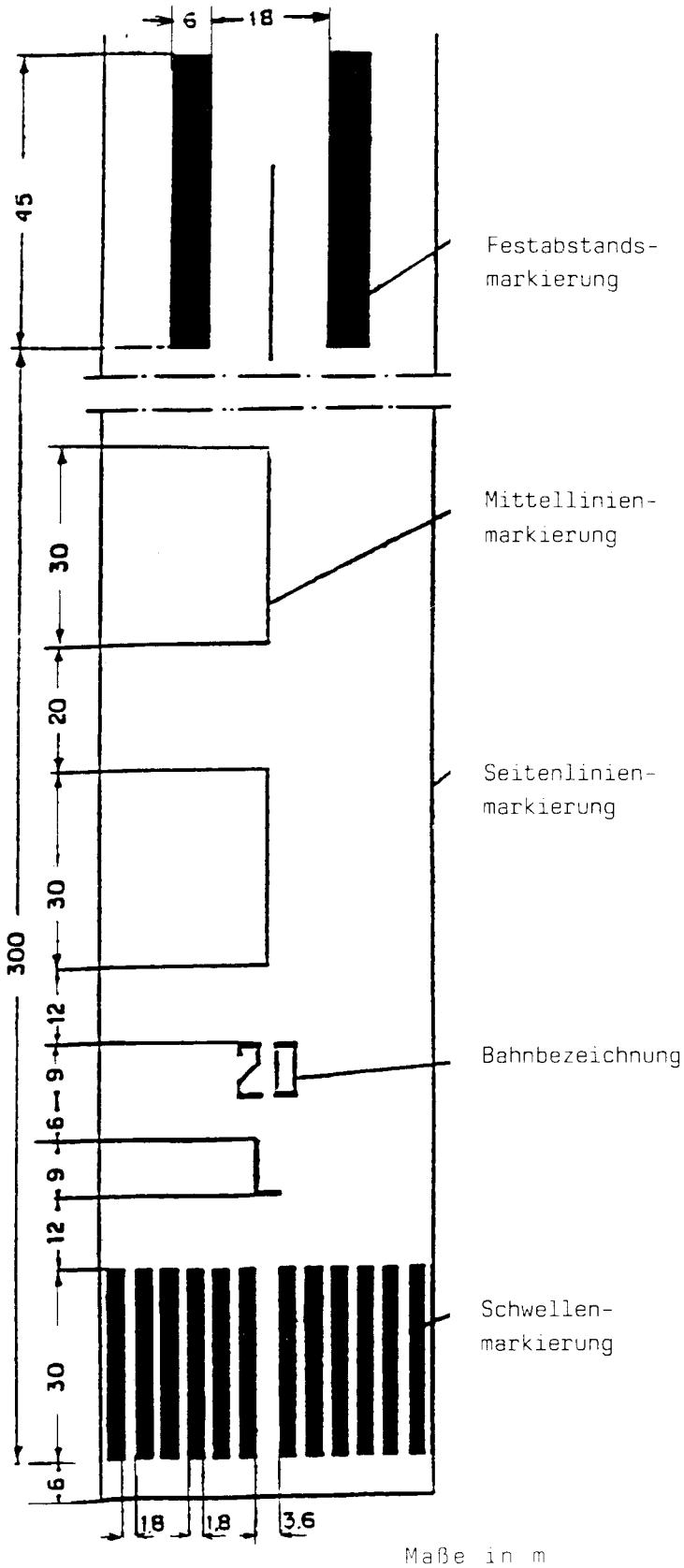
Nichtpräzisionsanflug-Start- und Landebahn	0,45m
Präzisionsanflug-Start- und Landebahn	0,90m

Seitenlinienmarkierung

Nichtpräzisionsanflug-Start- und Landebahn	2x0,15m
Zwischenraum	0,15m
Präzisionsanflug-Start- und Landebahn	0,90m

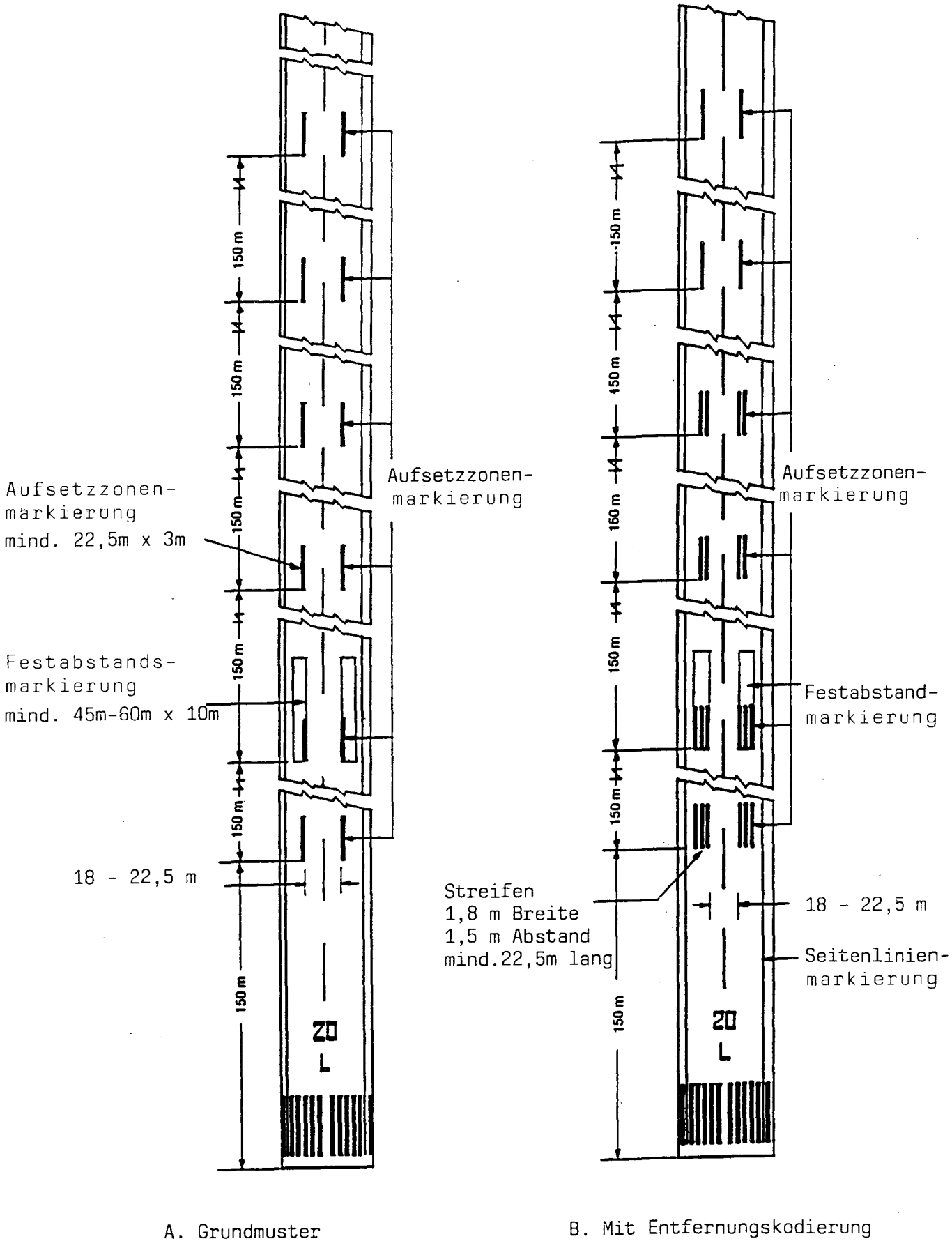
Anmerkung

Die angegebenen Maße für die Schwellenmarkierung und die Bahnbezeichnung sind Mindestwerte



Maße in m
nicht maßstabsgerecht

Bild 1 Markierung von Start- und Landebahnen



A. Grundmuster

B. Mit Entfernungskodierung

Bild 2 Markierung von Start- und Landebahnen

(Dargestellt für eine Start- und Landebahn mit einer Länge von 2100m oder mehr)

Maße in m
nicht maßstabsgerecht

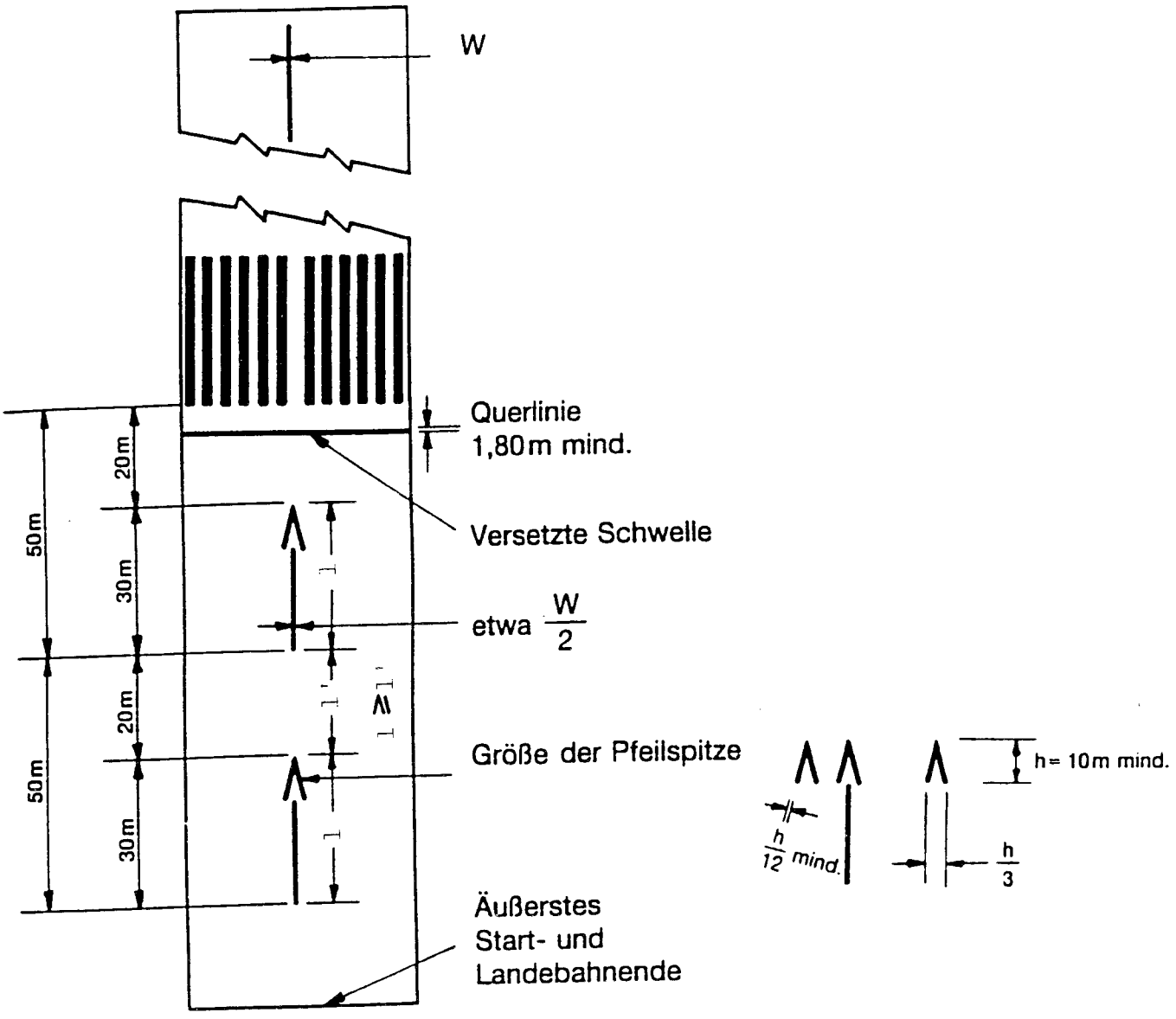


Bild 3: Markierung ständig versetzter Schwelle
(für zeitweilig versetzte Schwelle siehe
Annex 14, Volume 1)

Maße in m
nicht maßstabsgerecht

Rollhaltemarkierung

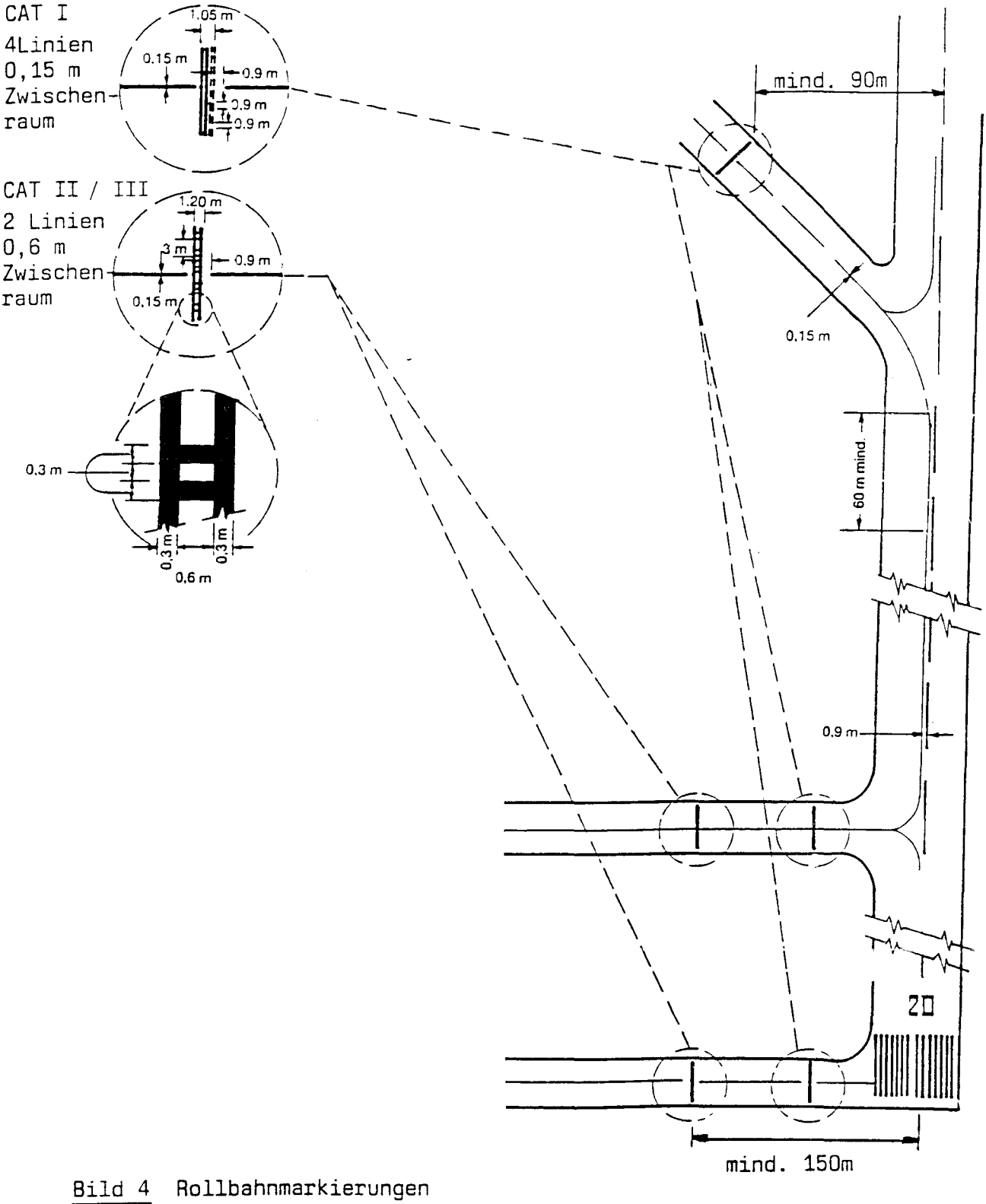
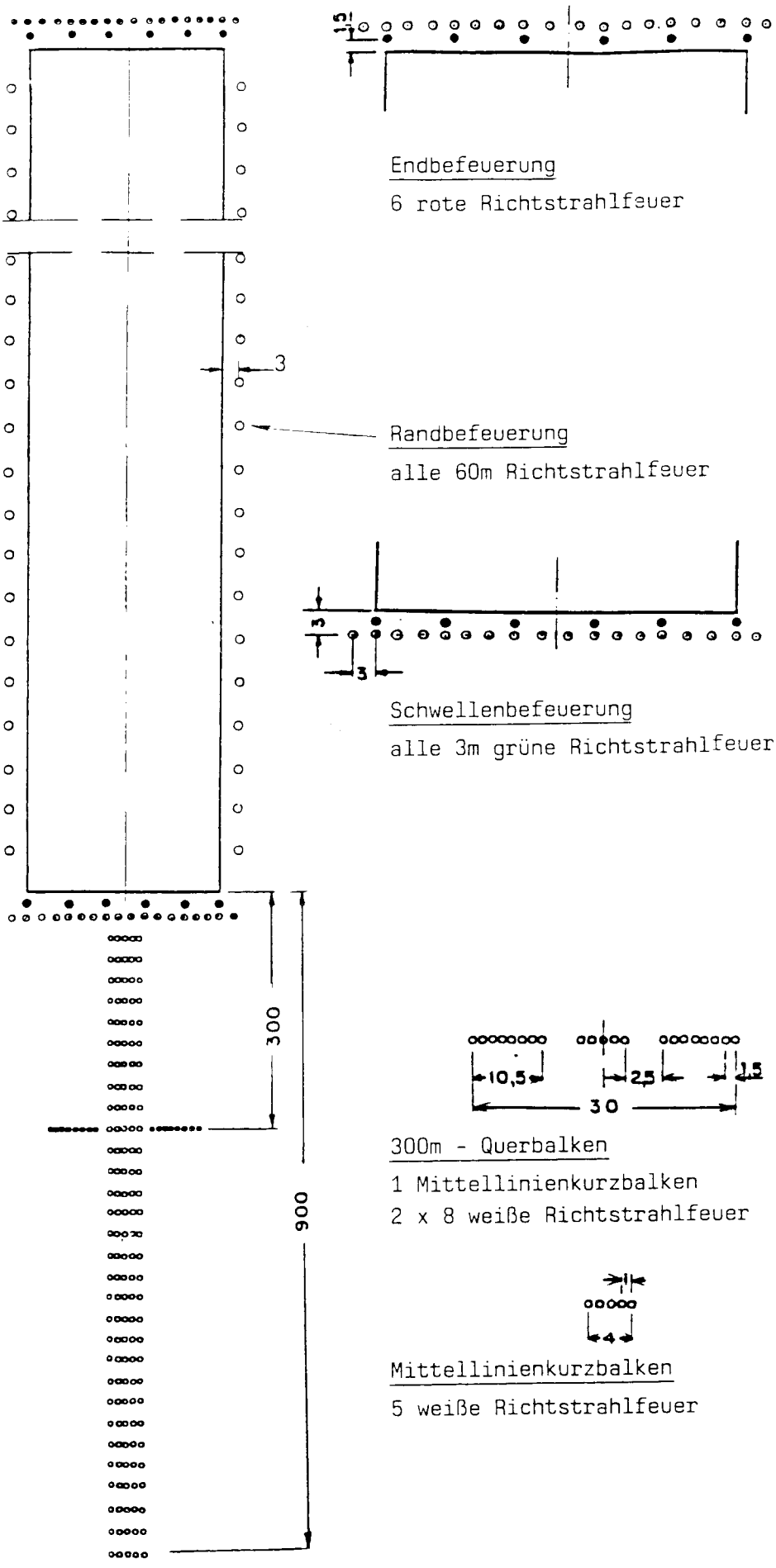


Bild 4 Rollbahnmarkierungen

Anmerkung: Bei schräg einmündenden Rollbahnen sind Rollhaltemarkierung (und Haltebalken) erforderlichenfalls soweit zurückzuverlegen, daß alle Teile der auf der betreffenden Rollbahn haltenden Luftfahrzeuge der Achse der S/L-Bahn nicht näher kommen als 150m (CAT II/III) bzw. 90m (CAT I)

Maße in m
nicht maßstabsgerecht



Endbefeuerung

6 rote Richtstrahlfeuer

Randbefeuerung

alle 60m Richtstrahlfeuer

Schwellenbefeuerung

alle 3m grüne Richtstrahlfeuer

300m - Querbalken

1 Mittellinienkurzbalken

2 x 8 weiße Richtstrahlfeuer

Mittellinienkurzbalken

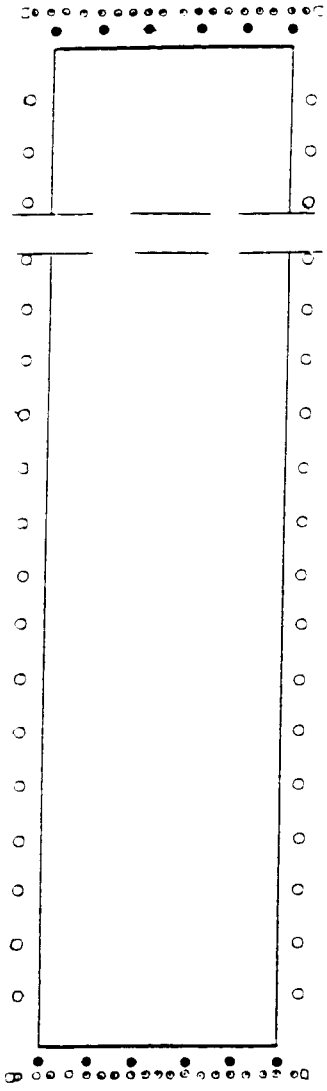
5 weiße Richtstrahlfeuer

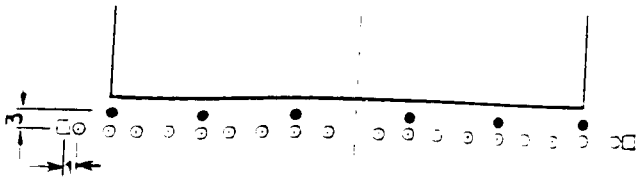
Bild 5

Befeuerung von Instrumentenanflug-Landebahnen

Maße in m

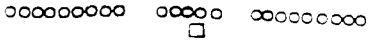
nicht maßstabsgerecht





Schwellenbefeuerung

mit 2 Blitzfeuern



300m - Balken



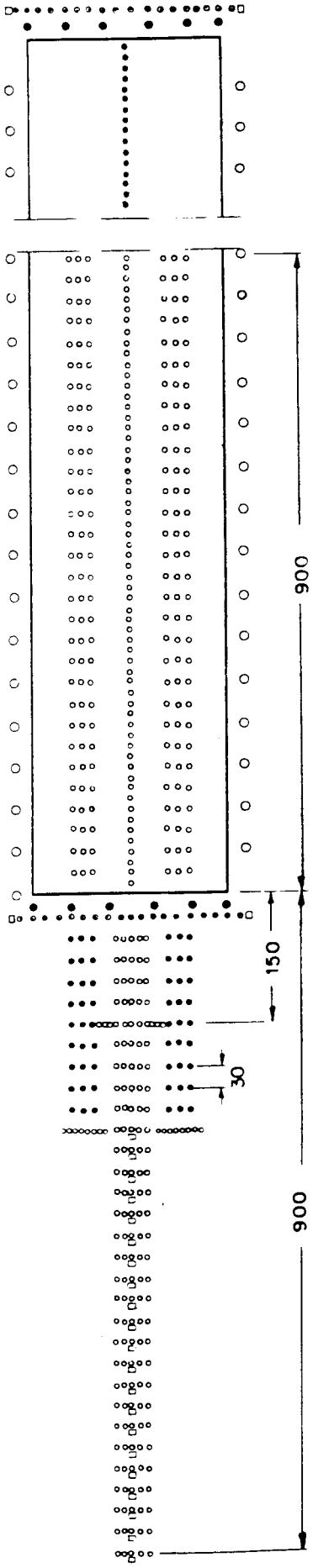
Mittellinienkurzbalken

mit 1 Blitzfeuer

⊙ grün
● rot
○ weiss
□ Blitz

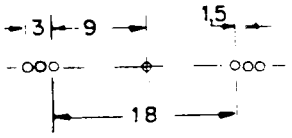
Maße in m
nicht maßstabsgerecht

Bild 6 Befeuerung von Präzisionsanflug-Landebahnen für Betriebsstufe I



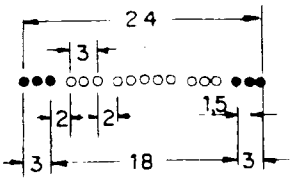
Mittellinienbefeuerung

alle 15m 1 Richtstrahlfeuer von Schwelle bis 900m vor Bahnende weiß, von 900m bis 300m vor Bahnende abwechselnd rot und weiß, ab 300m vor Bahnende rot.



Aufsetzzonen-Kurzbalken

alle 30m 2 x 3 weiße Richtstrahlfeuer



150m-Querbalken

1 Mittellinienkurzbalken
2 x 3 weiße Richtstrahlfeuer
2 Seitenreihen-Kurzbalken



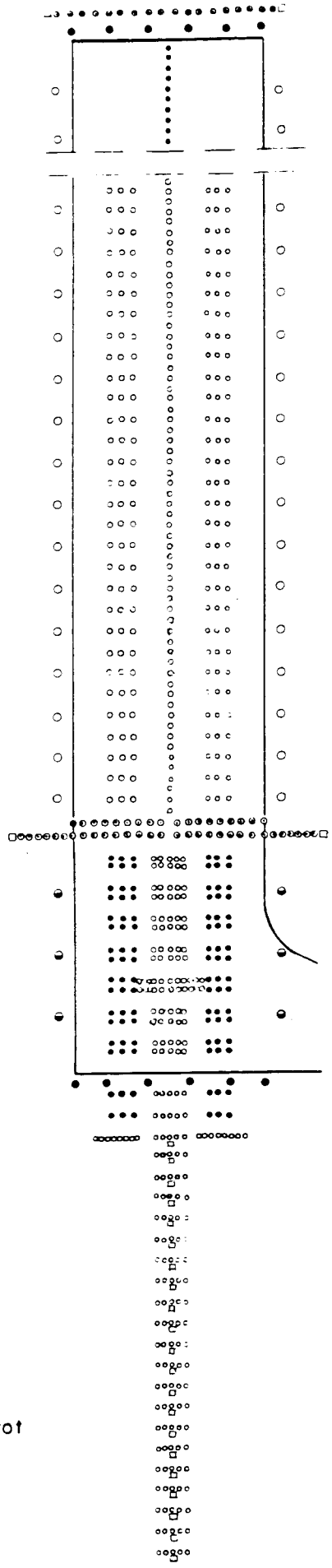
Seitenreihen-Kurzbalken

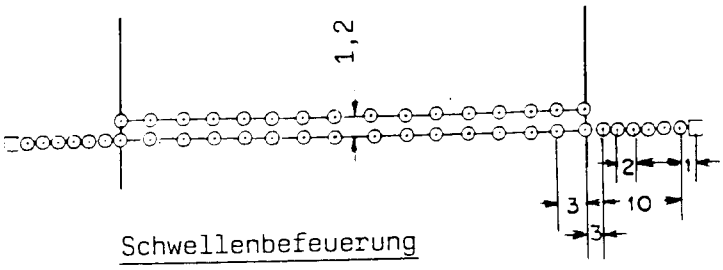
2 x 3 rote Richtstrahlfeuer

○ grün
● rot
○ weiss
□ Blitz

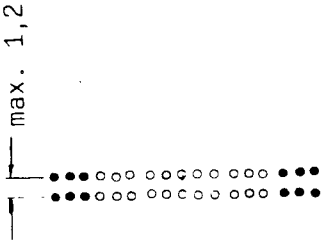
Maße in m
nicht maßstabsgerecht

Bild 7 Befeuerung von Präzisionsanflug-Landebahnen für Betriebsstufe II und III





Schwellenbefeuerung
Unterflurfeuer mit
Überflur-Außenfeuerketten
und 2 Blitzfeuern



150m - Querbalken
Unterflurfeuer

- grün
- rot
- weiss/rot
- weiss
- Blitz

Maße in m
nicht maßstabsgerecht

Bild 8 Versetzte Schwelle am Beispiel einer Befeuerung für Betriebsstufe II und III

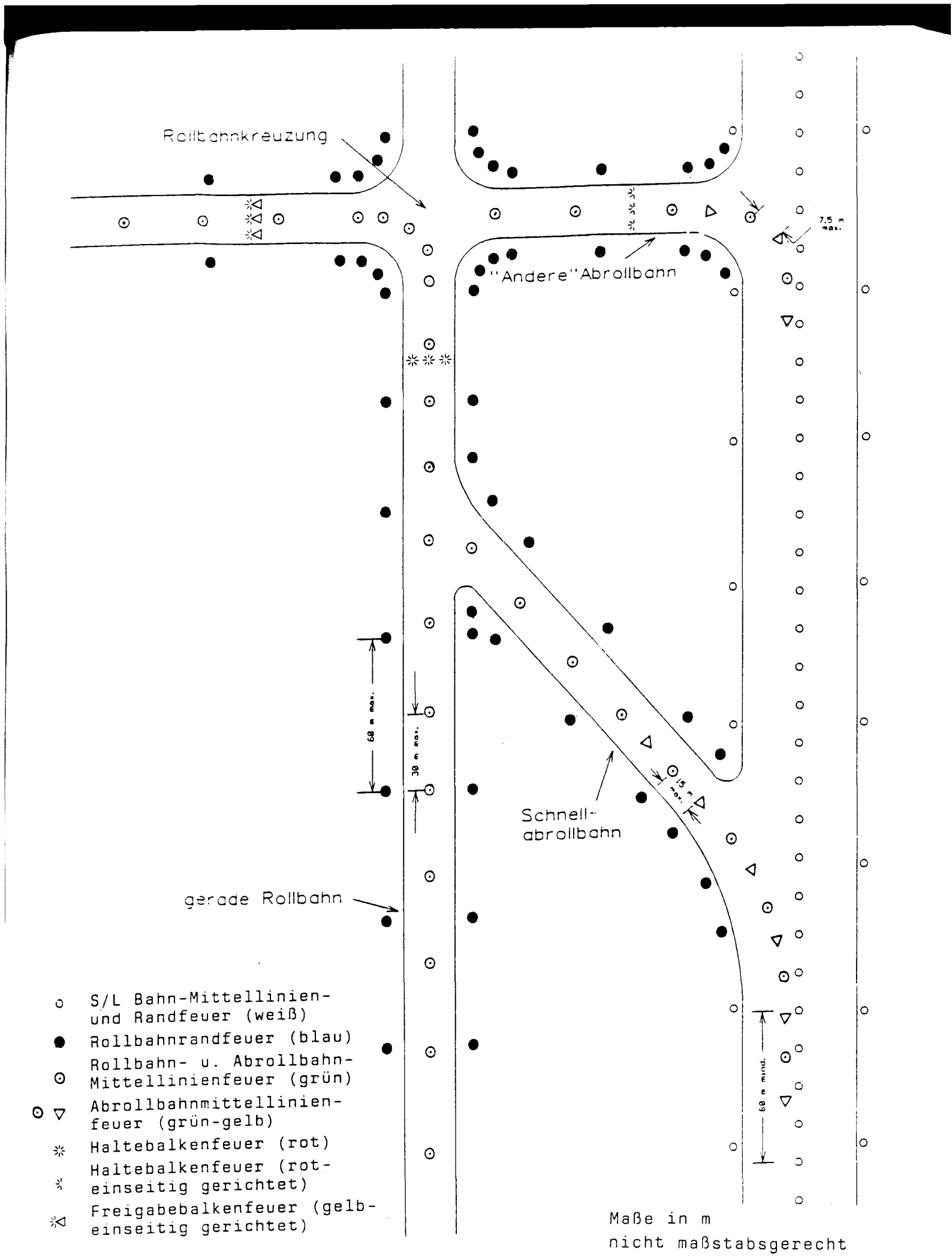


Bild 9 Rollbahnbefeuerung

I - 201/93

Richtlinien für die Gleitwegbefeuerung auf Flughäfen (PAPI-Anlage-Richtlinien)

Die Richtlinien für die Gleitwegbefeuerung auf Flughäfen (PAPI-Anlage-Richtlinien) sind in Zusammenarbeit mit den Obersten Luftfahrtbehörden der Länder, der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und der Deutschen Lufthansa erstellt worden. Die auf das Bezugsschreiben vom 12. Juni 1992 eingegangenen Stellungnahmen sind weitgehend berücksichtigt worden.

Gemäß der Ausgabe Juli 1990 des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, laufen ab dem 1. Januar 1995 die Gleitwegbefeuerungssysteme VASIS, AVASIS, 3-BAR-VASIS und 3-BAR-AVASIS aus. Die danach noch vorhandenen VASIS-Anlagen bitte ich im Zuge fälliger Erneuerung durch PAPI-Anlagen bis spätestens 31. Dezember 1996 ersetzen zu lassen.

Diese Richtlinien treten am 1. Juli 1993 in Kraft.

Bonn, den 24.06.93
LR 11/60.01.87-02/20 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

N i e s t e r

Richtlinien für die Gleitwegbefeuerung auf Flughäfen (PAPI-Anlage-Richtlinien)

(vom 24. Juni 1993)

1. Allgemeines

Gegenstand dieser Richtlinien ist die Gleitwegbefeuerung des Systems PAPI für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen und Sonderflughäfen nach § 38 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 13. März 1979.

Den Richtlinien liegt Anhang 14, Band I, zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt zugrunde. Auf das ICAO-Flugplatzentwurfshandbuch, Teil 4, Optische Landehilfen (Aerodrome Design Manual, Part 4, Visual Aids, ICAO-Doc 9157-AN/90), wird hingewiesen.

Die Richtlinien sind anzuwenden auf Verkehrsflughäfen und Sonderflughäfen; auf Landeplätzen können sie angewendet werden. Abweichungen von den Richtlinien sind nach Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr zulässig.

2. Anwendungsbereich der PAPI-Anlage

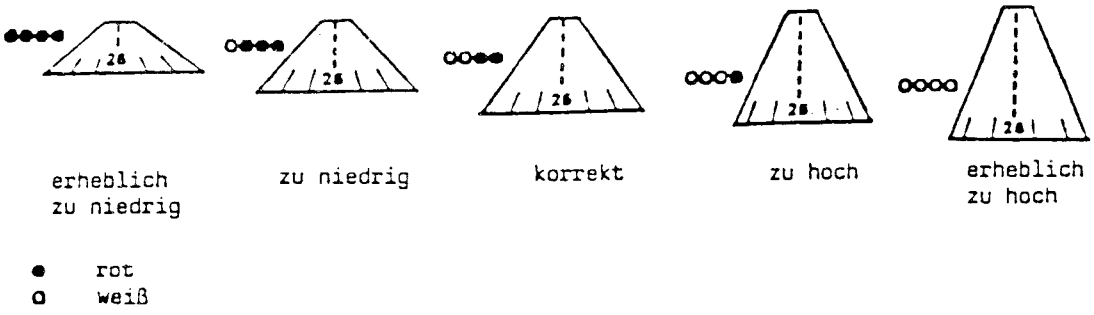
Die PAPI-Anlage ist als Anflughilfe für Anflüge nach Sichtflugregeln und als zusätzliche Hilfe für Instrumentenanflüge bis hinab auf eine Höhe von 200 Fuß über Schwellenhöhe, ILS-Anflüge nach Betriebsstufe I eingeschlossen, bestimmt. Bei Anflügen nach den Betriebsstufen II und III muß die PAPI-Anlage abgeschaltet sein.

3. Funktion des PAPI

Die PAPI-Anlage gibt dem Luftfahrzeugführer während des Anfluges die Möglichkeit, die Einhaltung des korrekten Gleitweges durch Beobachtung einer rot/weißen Anzeige zu überwachen (optisches Bodensignal).

Das Flugzeug befindet sich auf dem korrekten Gleitweg, wenn der Luftfahrzeugführer beim Anflug die inneren beiden (bahnseitigen) Feuer rot und die äußeren beiden Feuer weiß sieht. Verläßt das Flugzeug den Gleitweg nach oben, wechseln auch die inneren Feuer die Farbe nacheinander nach weiß. Verläßt das Flugzeug den Gleitweg nach unten, wechseln die äußeren Feuer nacheinander die Farbe nach rot. Erhält der Luftfahrzeugführer beim Anflug von allen vier Feuern ein weißes Lichtsignal, befindet sich das Flugzeug erheblich über dem Gleitweg, erhält er von allen vier Feuern ein rotes Lichtsignal, befindet er sich erheblich unter dem Gleitweg (Abbildung 1).

Abbildung 1: Anzeige der PAPI-Anlage



4. Projektierung

Zur Abstimmung der Verträglichkeit der PAPI-Anlage mit den Flugsicherungsanflugverfahren ist die für die Flugsicherung zuständige Stelle gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG zu beteiligen. Bereits im Projektstadium sind zweckmäßigerweise die Aufstellungsorte und die Winkeleinstellungen der Einzelfeuer mit der für die Flugsicherung zuständigen Stelle abzustimmen.

5. Aufstellung der Feuer

5.1 Aufbau der PAPI-Anlage

Die PAPI-Anlage besteht aus einer horizontalen Feuerreihe mit 4 Einzelfeuern links neben der Start- und Landebahn. In Ausnahmefällen kann die PAPI-Anlage auch rechts neben der Start- und Landebahn aufgestellt werden.

5.2 Bauhöhe

Die Bauhöhe der Feuer soll 70 cm, bezogen auf die Höhe der S/L-Bahnkante, nicht überschreiten.

5.3 Fundamentierung

Die Feuer und ggf. Prüfstabfundamente sind so auszuführen, daß auch bei extremen Witterungsbedingungen (z. B. Frost, Regen) keine Lageveränderungen auftreten. Ggfs. sind vor der Projektierung Bodenuntersuchungen durchzuführen. Das Fundament sollte das Niveau des umgebenden Bodens nicht überragen.

5.4 Abstand der Feuerreihe von der Schwelle

Der Abstand der Feuerreihe von der Schwelle ist gemäß Anhang 14, Band I, Abbildung 5-14 a), zu bestimmen.[1)]

Bei versetzter Schwelle dürfen befestigte Flächen vor der Schwelle bis zu höchstens

150 m bei Bahnbezugslängen größer als		1.800 m,
90 m bei Bahnbezugslängen zwischen		1.200 m,
	und	1.800 m,
30 m bei Bahnbezugslängen bis		1.200 m

eingerechnet werden.

Wenn die Start- und Landebahn, an der eine PAPI-Anlage vorhanden ist, mit einem ILS ausgerüstet wird, sollten Lage und Erhebungswinkel der Feuereinheiten gewährleisten, daß der PAPI-Anfluggleitwinkel so weit wie möglich mit dem Winkel des ILS-Gleitweges übereinstimmt. Der Abstand der Feuerreihen von der Schwelle ist gemäß Anhang 14, Band I, Abbildung 5-14 b), zu bestimmen.[1)]

5.5 Abstand der Feuerreihe vom Bahnrand

Der Abstand des inneren Einzelfeuers vom Rand der befestigten Landebahn und der Abstand zwischen den Einzelfeuern (Mitte zu Mitte) betragen grundsätzlich:

Bahnbezugslänge		Randabstand	Zwischenabstand
größer als	1.200 m	15 m (± 1 m)	9 m (± 1 m)
bis	1.200 m	10 m (± 1 m)	6 m (± 1 m)

6. Bestimmung der Korrektur bei längsgeneigter Bahn

Beim Landeanflug soll die Feuerreihe unabhängig von der Neigung der Bahn wie bei einer Bahn ohne Neigung im ebenen Gelände erscheinen. Bei in Landerichtung fallender Bahn ist deshalb der Abstand der Feuerreihe von der Schwelle zu vergrößern und bei in Landerichtung steigender Bahn zu verringern (Längsverschiebung V).

Die erforderliche Längsverschiebung V der Feuerreihe gegenüber dem Abstand nach Nr. 5.4 kann aus Anlage 4 bestimmt werden. Hierbei stellt h den Höhenunterschied zwischen der Schwelle und den Lichtaustrittsöffnungen der Feuer am nominellen Standort der PAPI-Anlage bei horizontaler Bahn dar.

7. Winkeleinstellung der Feuer

7.1 Der Anfluggleitwinkel beträgt grundsätzlich 3°. Bezogen auf die Mitte des rot/weiß-Überganges betragen die Einstellwinkel der Einzelfeuer grundsätzlich

- für das bahnseitige Feuer + 30'
- für die mittleren Feuer + 10' und - 10'
- für das äußere Feuer - 30'

gegenüber dem Anfluggleitwinkel (vgl. Anlage 2).

7.2 Bei Abstimmung der PAPI-Anzeige auf einen ILS-Gleitweg betragen die Einstellwinkel

- für das bahnseitige Feuer + 35'
- für die mittleren Feuer + 15' und - 15'
- für das äußere Feuer - 35'

gegenüber dem ILS-Gleitweg.

Vom Hersteller sind Prüfvorrichtungen für die richtige Einstellung der Einzelfeuer mitzuliefern.

7.3 Bei der Anwendung der Richtlinien auf Landeplätze sind flugtechnisch bedingt auch steilere Gleitwinkel möglich. Ein in diesem Fall von 3° abweichender Gleitwinkel stellt keine Abweichung im Sinne von Punkt 7.1 dar.

7.4 Winkeleinstelltoleranz

Die Gleitwegfeuer sollen mit einer Toleranz von ± 1,5' einstellbar sein.

Die geforderte Einstellgenauigkeit muß von den Einstell- und Prüfgeräten der Hersteller gewährleistet sein.

Diese Einstelltoleranz darf auch während des Betriebes nicht überschritten werden.

7.5 Bestimmung der Basispunkte für Prüfstab und ähnliche Einstellgeräte

Wird zur Überwachung der Einstellung der Gleitwegfeuer ein Prüfstab verwendet, sollen die Prüfstabfundamente so angeordnet werden, daß der Kontrolleur aus Augenhöhe die Prüfung vornehmen kann.

8. Lichttechnische Merkmale der Einzelfeuer

Der Lichtabstrahlbereich der Einzelfeuer soll lateral ± 10° und vertikal ± 1,5° betragen. Der rot/weiß-Übergang soll in der Mitte des vertikalen Abstrahlbereiches liegen.

Die Lichtstärke in weiß soll mindestens 50.000 cd und in rot mindestens 10.000 cd erreichen. Am Rand des Abstrahlbereichs soll die Lichtstärke etwa noch ein Fünftel der Maximalwerte betragen.

9. Schaltung und Überwachung

9.1 Aufteilung auf verschiedene Stromkreise

Die Gleitwinkelbefeuerung ist auf zwei Stromkreise aufzuteilen. Dabei sind die Geräte so anzuschließen, daß die Gleitweganzeige bei Ausfall eines Stromkreises erhalten bleibt.

[1)] Das ICAO-Leitmaterial ist als Anlage 1-3 beigefügt.

9.2 Versorgung mit Notstrom

Die Gleitwegbefeuerung ist an die vorhandene Notstromversorgung für die übrige Befeuerung der Start- und Landebahn anzuschließen.

9.3 Überwachung vom Kontrollturm (Stufenschaltung)

Die Gleitwegbefeuerung wird vom Kontrollturm aus (Befeuerungsschaltpult) geschaltet. Es ist eine Rückmeldeeinrichtung vorzusehen, die anzeigt, ob die Anlage in Betrieb ist.

Bei Nacht ist die Gleitwegbefeuerung stets in Verbindung mit der Start- und Landebahnbefeuerung und der Anflugbefeuerung einzuschalten. Nr. 2 der Richtlinien ist zu beachten.

In Verbindung mit Instrumenten-Start- und Landebahnen, deren Befeuerung in mehreren Helligkeitsstufen schaltbar ist, müssen die Helligkeitsstufen der Gleitwegbefeuerung der jeweils geschalteten Intensität der Start- und Landebahnbefeuerung individuell angepaßt werden.

10. Hindernisfreiheit

Unbeschadet der Beachtung der Richtlinien über Hindernisfreiheit (NfL I-267/71 vom 19.08.1971) muß eine einwandfreie Erkennbarkeit der Gleitwegbefeuerung bis zu 1° unter dem festgelegten Anfluggleitwegwinkel gewährleistet sein.

Eine Hindernisschutzfläche ist einzurichten, wenn beabsichtigt ist, eine Gleitwegbefeuerung zu betreiben. Die Eigenschaften der Hindernisschutzfläche, d. h. Beginn, Divergenz, Länge und Neigung müssen den Bestimmungen des Anhangs 14, Band I, entsprechen (vgl. Anlage 3).

11. Abnahme durch die Luftfahrtbehörde

Die Gleitwegbefeuerungsanlage ist vor Inbetriebnahme gemäß §§ 44 Abs. 1 und 4 LuftVZO von der zuständigen Luftfahrtbehörde abzunehmen. Hierbei sind insbesondere auch die Einhaltung der Aufstellungsmerkmale gemäß Nr. 5 und 6 zu kontrollieren und Funktionskontrollen hinsichtlich nachstehender Eigenschaften vorzunehmen.

11.1 Bodenseitige Kontrolle

Die bodenseitige Überprüfung der PAPI-Anlage soll erfassen:

a) einwandfreie Winkeleinstellung

b) ausreichende Höhe des rot/weiß-Übergangs des äußersten Feuers über der Schwelle[2)]

c) Ermittlung der MEHT[3)] (zweites Feuer von außen) über der Schwelle

11.2 Luftseitige Kontrolle

Die luftseitige Überprüfung soll erfassen:

a) einwandfreies Befeuerungsbild, horizontal erscheinende Feuerreihe

b) gleichmäßige Helligkeit des Befeuerungsbildes aus verschiedenen Anflugwinkeln innerhalb des Streubereiches

c) Farbwechsel der Einzelfeuer bei Abweichungen vom Gleitweg

d) Übereinstimmung mit dem ILS-Gleitweg, falls vorhanden[4)]

12. Inspektion und Wartung

12.1 Inspektion

Gleitwegbefeuerungsanlagen sind in die regelmäßige Funktionskontrolle der übrigen Start- und Landebahnbefeuerung einzubeziehen.

12.2 Wartung

Um eine Lichtstärkenminderung der Feuer durch Schmutzablagerung zu verhindern, sind die optischen Teile der Feuer regelmäßig zu säubern.

12.3 Überprüfung der Winkeleinstellung

Die Überprüfung der Winkeleinstellung der einzelnen Feuer hat mindestens alle zwei Monate, zwingend nach jedem Eingriff in das Gerät, nach den Richtlinien des Herstellers zu erfolgen. Eine Funktionskontrolle aus der Luft gem. Nr. 11.2 ist jährlich durchzuführen.

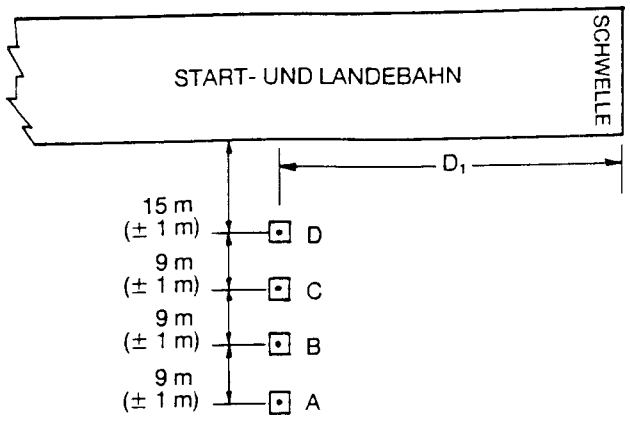
13. Beginn der Anwendung

Die Richtlinien sind mit Wirkung vom 1. Juli 1993 anzuwenden.

[2)] Höhe des rot/weiß-Übergangs soll mindestens der größten Auge-zu-Rad-Höhe regelmäßig verkehrender Flugzeuge entsprechen (vgl. Nr. 5.4)

[3)] MEHT - Minimum Eye Height

[4)] Die DFS wird bei ILS-Testflügen festgestellte Abweichungen der PAPI-Anzeige vom ILS-Gleitweg der zuständigen Luftfahrtbehörde und/oder dem Flughafenbetreiber über die örtliche FS-Stelle mitteilen.



PAPI - Aufstellung

AUFSTELLUNGSTOLERANZEN

a) Wird ein PAPI an einer nicht mit einem ILS ausgerüsteten Start- und Landebahn aufgestellt, ist der Abstand D_1 so zu berechnen, daß die niedrigste Höhe, in der ein Luftfahrzeugführer eine korrekte Gleitwinkelanzeige erhält (Abb. 5-15, Winkel B für PAPI), dem Luftfahrzeug mit den höchsten Anforderungen unter den die Start- und Landebahn regelmäßig benutzenden Luftfahrzeugen den in Tafel 5-1 festgelegten Radabstand von der Schwelle gewährt.

b) Wird ein PAPI an einer mit einem ILS ausgerüsteten Start- und Landebahn aufgestellt, ist der Abstand D_1 so zu berechnen, daß hinsichtlich der Auge-Antennen-Abstände der die Start- und Landebahn regelmäßig benutzenden Luftfahrzeuge die größtmögliche Abstimmung zwischen den beiden Anflughilfen erreicht wird. Der Abstand muß gleich dem zwischen der Schwelle und dem nutzbaren Beginn des ILS-Gleitweges sein zuzüglich eines Korrekturfaktors für die Unterschiede der Auge-Antennen-Abstände der einzelnen Luftfahrzeuge. Der Korrekturfaktor ergibt sich aus der Multiplikation der durchschnittlichen Auge-Antennen-Höhen der Luftfahrzeuge mit dem Kotangens des Anflugwinkels. Der Abstand muß jedoch so groß sein, daß der Radabstand von der Schwelle in keinem Falle kleiner ist als der in Spalte (3) von Tafel 5-1 angegebene Wert.

Anmerkung. – Anleitungen zur Abstimmung von PAPI- und ILS-Signalen sind im Aerodrome Design Manual, Teil 4, enthalten.

c) Wenn für bestimmte Luftfahrzeuge ein größerer Radabstand erforderlich ist als in a) festgelegt, kann dies durch Vergrößern von D_1 erzielt werden.

d) Der Abstand D_1 ist entsprechend anzupassen, um Höhenunterschiede zwischen den Linsenmittelpunkten der Feuereinheiten und der Schwelle auszugleichen.

e) Um sicherzustellen, daß die Einheiten so niedrig wie möglich aufgestellt werden, und zur Berücksichtigung von Querneigungen sind kleine Höhenregulierungen von bis zu 5 cm zwischen den Einheiten zulässig. Ein seitlicher Neigungsgradient von nicht mehr als 1,25 % ist zulässig, vorausgesetzt, er wird einheitlich bei allen Einheiten angewendet.

f) Bei der Code-Zahl 1 und 2 sollten Abstände von 6 m (± 1 m) zwischen PAPI-Einheiten verwendet werden. In diesem Falle ist die innere PAPI-Einheit nicht weniger als 10 m (± 1 m) vom Start- und Landebahnrand entfernt aufzustellen.

Anmerkung. – Kleinere Abstände zwischen den Feuereinheiten führen zu einer Verringerung der nutzbaren Reichweite des Systems.

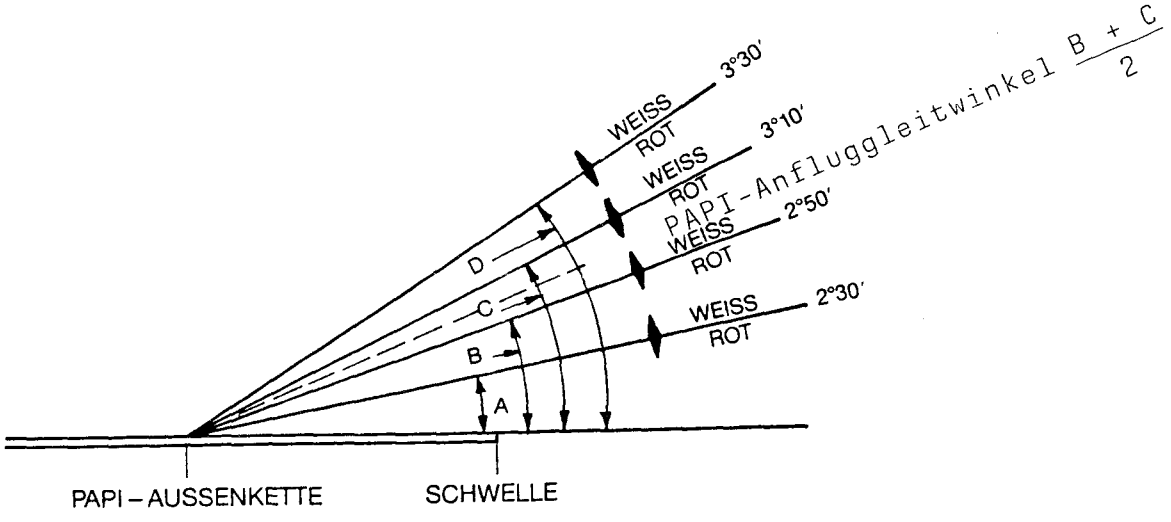
Abb. 5-14. Lage von PAPI

Radabstand von der Schwelle für PAPI

Tafel 5-1

Auge-Rad-Abstand des Luftfahrzeuges in Anflugkonfiguration[a] (1)	Erwünschter Radabstand (Meter)[b,c] (2)	Mindest-Radabstand (Meter)[d] (3)
bis ausschließlich 3 m	6	3[e]
3 m bis ausschließlich 5 m	9	4
5 m bis ausschließlich 8 m	9	5
8 m bis ausschließlich 14 m	9	6

a. Bei der Wahl der Auge-Rad-Abstandsgruppe sind nur Luftfahrzeuge zu berücksichtigen, die das System regelmäßig zu nutzen beabsichtigen. Unter diesen bestimmt das Luftfahrzeug mit den höchsten Anforderungen die Auge-Rad-Abstandsgruppe.
b. Es sind möglichst die in Spalte (2) genannten erwünschten Radabstände zu gewähren.
c. Die Radabstände in Spalte (2) können höchstens auf die in Spalte (3) angegebenen Werte verringert werden, wenn eine luftfahrttechnische Untersuchung ergibt, daß die verringerten Radabstände akzeptiert werden können.
d. Wird an einer versetzten Schwelle ein verringerter Radabstand gewährt, ist sicherzustellen, daß der in Spalte (2) festgelegte Radabstand gegeben ist, wenn ein ins obere Ende der gewählten Auge-Rad-Abstandsgruppe fallendes Luftfahrzeug das äußerste Ende der Start- und Landebahn überfliegt.
e. Dieser Radabstand kann auf Landebahnen, die hauptsächlich von nicht strahlgetriebenen Leichtluftfahrzeugen benutzt werden, auf 1,5 m verringert werden.



Die Augenhöhe des Luftfahrzeugführers über der Empfangsantenne für den ILS-Gleitweg ist je nach Flugzeugtyp und Anfluglage unterschiedlich.
Näher zur Schwelle hin kann eine Abstimmung des PAPI-Signals und des ILS-Gleitweges durch eine Vergrößerung des Kurssektors von 20' auf 30' erzielt werden. Die Einstellwinkel für einen 3°-Gleitwinkel wären dann 2°25', 2°45', 3°15' und 3°35'.

3°-PAPI

Abb. 5-15. Lichtbündel und Einstellung der Erhebungswinkel bei PAPI

Abmessungen und Neigungen der Hindernisschutzfläche

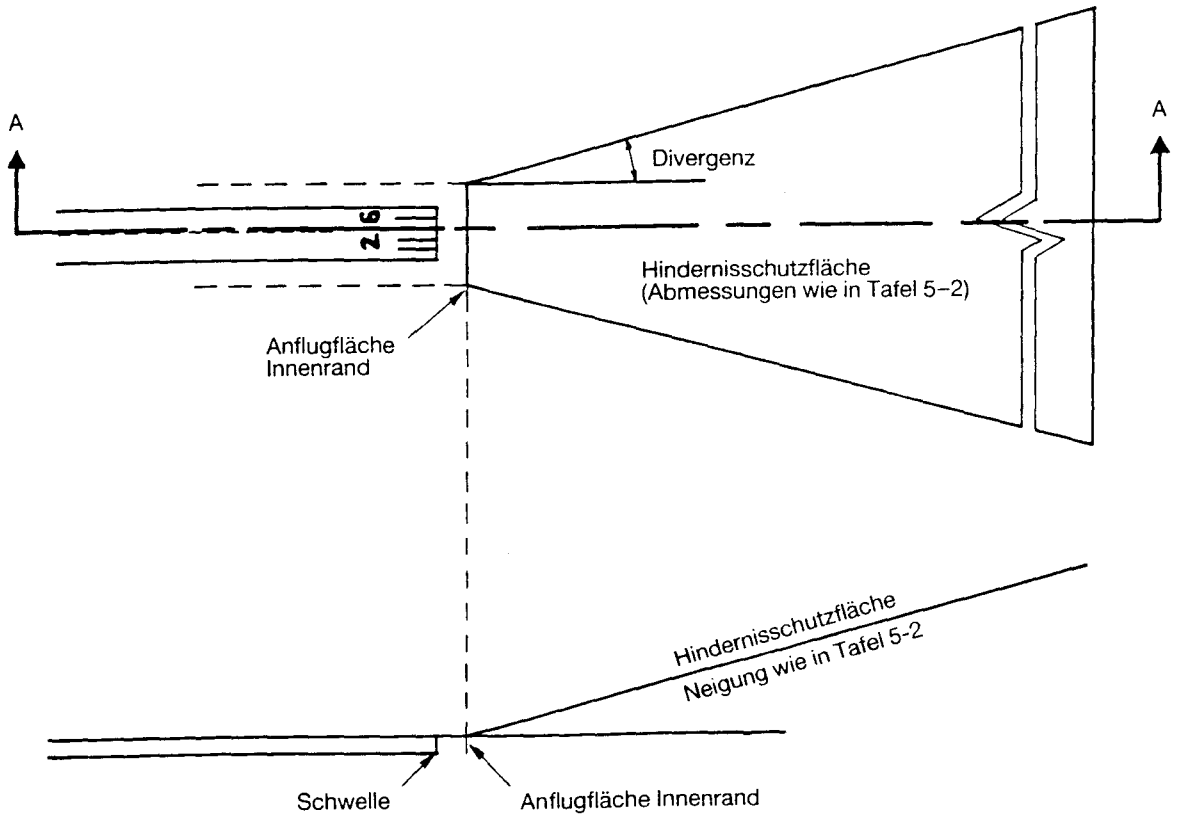


Abb. 5-16. Hindernisschutzfläche für Gleitwinkelbefeuerungen

Tafel 5-2

	Art der Landebahn/Code-Zahl							
	Sichtanflug				Instrumentenanflug			
	Code-Zahl				Code-Zahl			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Länge des Innenrandes	60 m	80 m	150 m	150 m	150 m	150 m	300 m	300 m
Abstand von der Schwelle	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Divergenz (jede Seite)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%
Gesamtlänge	7500 m	7500 m	15000 m	15000 m	7500 m	7500 m	15000 m	15000 m
Neigung: [b]	– [a]	A-0,57°	A-0,57°	A-0,57°	A-0,57°	A-0,57°	A-0,57°	A-0,57°

a. Es wurde keine Neigung angegeben, da die Benutzung eines Systems auf/bei der angegebenen Landebahn/Code-Zahl unwahrscheinlich ist.
b. Winkel wie in Abb. 5-15

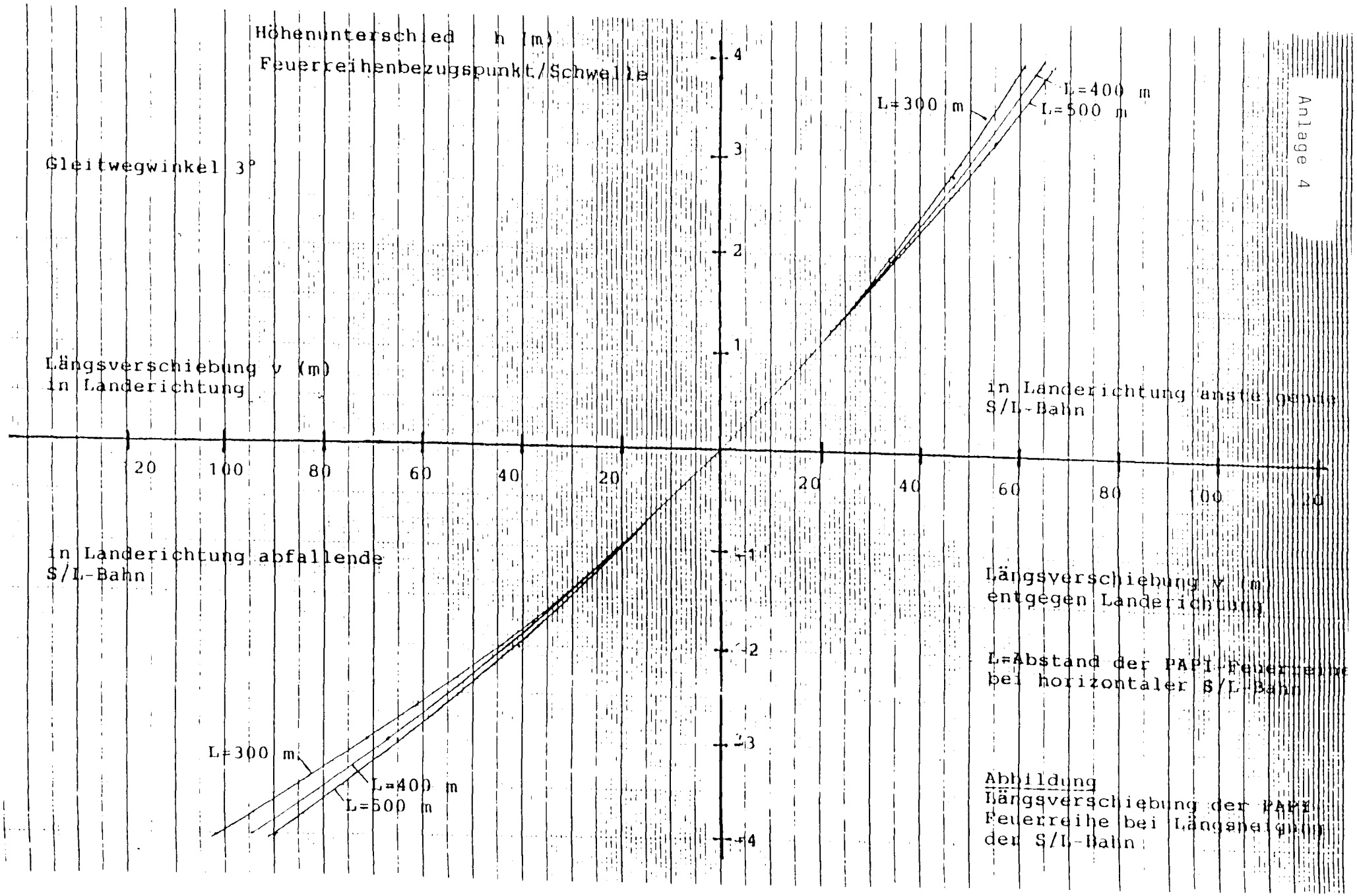


Abbildung
Längsverschiebung der PAPI-Feuerreihe bei Längsneigung der S/L-Bahn

NfL I 202 – 208/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 22. Juli 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 202/93	121. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)	320
I - 203/93	VO zur Aufhebung der 10. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)	334
I - 204/93	122. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)	335
I - 205/93	VO zur Aufhebung der 85. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)	350
I - 206/93	123. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)	351
I - 207/93	VO zur Aufhebung der 86. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)	381
I - 208/93	124. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)	382

I - 202/93

Hunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 24. Juni 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg sind die in Nummer 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.

(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 der DME-Werte in Seemeilen festgelegt:

Meldepunkt	MOOCE	R 116 - 35 DME ERL
	492440 N	R 315 - 31 DME RDG
	115730 O	099° RTB
Meldepunkt	ROTEN	R 132 - 74 DME FFM
	491442 N	
	100312 O	
Meldepunkt	STAUB	R 166 - 19 DME RDG
	484400 N	R 117 - 63 DME ALB
	123815 O	R 297 - 65 DME LNZ
Meldepunkt	SAREN	R 025 - 49 DME ERL
	502400 N	
	114100 O	
Meldepunkt	RAKIS	R 025 - 23 DME ERL
	500025 N	
	112436 O	

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Nürnberg 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 (Δ) zu übermitteln.

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BAYREUTH ONE PAPA ARRIVAL (BAY1P)				
Δ Bayreuth VOR				
	224	27	5000	
Δ Erlangen VORTAC				
STAUB ONE PAPA ARRIVAL (STAUB1P)				
Δ STAUB				
	297	63	5000	
Δ Allersberg VOR/DME				
MIKE ONE PAPA ARRIVAL (MIQ1P)				
Δ Mike NDB				
	339	41	5000	
Δ Allersberg VOR/DME				
DINKELSBÜHL TWO PAPA ARRIVAL (DKB2P)				
Δ Dinkelsbühl DVORTAC				
	052	9	5000	
9 DME DKB DVORTAC 49°14'05" N 10°24'40" O				
	092	32		
Δ Allersberg VOR/DME				
ROTEN ONE PAPA ARRIVAL (ROTEN1P)				
Δ ROTEN (R 132-74 DME FFM)				
	092	46	5000	
Δ Allersberg VOR/DME				

HAMMELBURG ONE PAPA ARRIVAL (HAB1P) Δ Hammelburg NDB Δ Erlangen VORTAC				
	117	59	5000	
FULDA ONE PAPA ARRIVAL (FUL1P) Δ Fulda DVORTAC 26 DME FUL (querab HAB) Δ Erlangen VORTAC				
	134	26	FL 200	
		57	5000	
SAREN ONE PAPA ARRIVAL (SAREN1P) Δ SAREN Δ RAKIS Δ Erlangen VORTAC				
	205	26	5000	
		23		

(2) Als Anfangsanflugfixe für den Flughafen Nürnberg werden festgelegt:

Allersberg VOR/DME
Erlangen VORTAC

(3) Die Warteverfahren über den Anfangsanflugfixen werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindestwarte-höhe	Kurvenführung	Anmerkungen
Allersberg VOR/DME	294	5000	rechts	
Erlangen VORTAC	132	5000	rechts	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Röthenbach NDB werden, durch Anflugkurse zu der Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn: von 150° - 255°: 3500
von 255° - 005°: 3800
von 005° - 060°: 3600
von 060° - 150°: 3000

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Allersberg VOR/DME (ALB)

Abflug von ALB (IAF) auf R 030; ILS-Landekurs (279°) in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 9.3 DME NBG (R 015 ALB) beginnen (FAF). RTB NDB (6.5 DME NBG) nicht unter 3070 und OM (4 DME NBG) nicht unter 2300 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 28

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1269 (224)	1279 (234)	1289 (244)	1299 (254)
Betriebsstufe II	1095 (50)	1112 (67)	1125 (80)	1138 (93)
Anflug ohne Gleitwegführung	1480 (440)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug über LO NB (5.3 DME NBG) bis zum Durchfliegen von 4000, Rechtskurve, Flug bis ERL VORTAC und Steigflug auf 5000 fortsetzen.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Erlangen VORTAC (ERL)

Abflug von ERL (IAF) auf R 132; ILS-Landekurs (279°) in 4000 erfliegen (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 9.3 DME NBG (R 149 ERL) beginnen (FAF). RTB NDB (6.5 DME NBG) nicht unter 3070 und OM (4 DME NBG) nicht unter 2300 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 28
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. ILS-Anflug zur Landebahn 10, ausgehend von Allersberg VOR/DME (ALB)

Abflug von ALB (IAF) auf R 311; ILS-Landekurs (099°) in 4200 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 11 DME NBG beginnen (FAF); 7,5 DME NBG (R 326 ALB) nicht unter 3000 und OM (5,3 DME NBG) nicht unter 2370 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 10

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1201 (179)	1211 (189)	1221 (199)	1231 (209)
Anflug ohne Gleit-wegführung	1410 (390)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis zum Durchfliegen von 4000, Linkskurve, Flug bis ERL VORTAC und Steigflug auf 5000 fortsetzen (Steigflug auf 2400 vor Beschleunigung im Horizontalflug).

4. ILS-Anflug zur Landebahn 10, ausgehend von Erlangen VORTAC (ERL)

Abflug von ERL (IAF) auf R 255; ILS-Landekurs (099°) in 4200 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 11 DME NBG beginnen (FAF); 7,5 DME NBG (R 230 ERL) nicht unter 3000 und OM (5,3 DME NBG) nicht unter 2370 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: MM ILS 10
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 3
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 3

5. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Allersberg VOR/DME (ALB)

Abflug von ALB (IAF) auf R 030; Endanflugkurs 279° in Richtung RTB NDB in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2%) bei 9.3 DME NBG (R 015 ALB) beginnen (FAF). RTB NDB nicht unter 3070 überfliegen. Nach Überfliegen von RTB Endanflug auf Kurs 279° und Sinkflug (5,2%) fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1670 (630)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: 1 DME östlich NBG
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

6. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von Erlangen VORTAC (ERL)

Abflug von ERL (IAF) auf R 132; Endanflugkurs 279° in Richtung RTB NDB in 4000 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2%) bei 9.3 DME NBG (R 149 ERL) beginnen (FAF). RTB NDB nicht unter 3070 überfliegen. Nach Überfliegen von RTB Endanflug auf Kurs 279° und Sinkflug (5,2%) fortsetzen.

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

7. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 10, ausgehend von Allersberg VOR/DME (ALB)

Abflug von ALB (IAF) auf R 311; bei 26 DME ALB (Durchfliegen der Peillinie 084° zu NB NDB) Rechtskurve und Endanflugkurs 099° in Richtung auf NB in 4200 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2%) bei 11 DME NBG beginnen (FAF); 7,5 DME NBG (R 326 ALB) nicht unter 3000 und NB (5,3 DME NBG) nicht unter 2370 überfliegen. Nach Überfliegen von NB Endanflug auf Kurs 099° fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1520 (490)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: 2 DME westlich NBG
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 3

8. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 10, ausgehend von Erlangen VORTAC (ERL)

Abflug von ERL (IAF) auf R 255; bei 17 DME ERL (Durchfliegen der Peillinie 114° zu NB NDB) Linkskurve und Endanflugkurs 099° in Richtung auf NB in 4200 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2%) bei 11 DME NBG beginnen (FAF); 7,5 DME NBG (R 230 ERL) nicht unter 3000 und NB (5,3 DME NBG) nicht unter 2370 überfliegen. Nach Überfliegen von NB Endanflug auf Kurs 099° fortsetzen.

Fehlanflugpunkt: 2 DME westlich NBG
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 7
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 3

(6) Für Platzrundenanflüge werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1730		1910	2380

Anmerkung: Platzrundenanflüge sind nur südlich des Flughafens Nürnberg durchzuführen.

(7) Für folgende radargeführte Anflüge werden die nachstehenden Endanflugkurse, Hindernisfreihöhen, Fehlanflugpunkte und Fehlanflugverfahren festgelegt:

1. SRE-Anflug zur Landebahn 28

(Sinkrate 5.0% = 300 ft/NM) Endanflugkurs: 279° 5 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 2400 überfliegen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1670 (620)			

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

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 28
Fehlanflugverfahren: wie unter Abs. 5 Nr. 1

2. SRE-Anflug zur Landebahn 10

(Sinkrate 5,0 = 300 ft/NM) Endanflugkurs 099°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
1520 (500)			

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

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 10
Fehlanflugverfahren: wie unter Abs. 5 Nr. 3

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 und Absatz 7 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Nürnberg 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 Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben zu schalten:

2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle:

"Nürnberg Radar"

2.2 Frequenz:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
28	BAY3K, MBA1K, HAB2K, SAREN2K WUR2K, RDG3K, ALB3K, DKB4K, WLD2K, MAH2K	118,975 119,525
10	BAY2M, MBA1M, HAB5M, SAREN2M, ERL2M, BAY2U RDG1M, ALB1M, DKB4M, WUR5M, WLD2M, MAH2M	118,975 119,525

2.3 Sekundärradar:

Modus A oder Modus 3, Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 28

	nach dem Start		
Streckenführung	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	Anmerkung
1	2	3	4
BAYREUTH THREE KILO DEPARTURE (BAY3K) Geradeaus bis NB (5,3 DME NBG); Rechtskurve, auf Steuerkurs 360° R 255 ERL in Richtung ERL erfliegen; über ERL (Δ), R 11 bis BAY VOR (Δ). Höhenbeschränkung: 6 DME südwestlich ERL in FL 70 oder darüber überfliegen (Mindeststeiggradient 430 ft/NM)	FL 80		
MANSBACH ONE KILO DEPARTURE (MBA1K) Geradeaus bis NB (5,3 DME NBG); Rechtskurve, auf Kurs 360° NB bis zum Erfliegen von R 325 ERL; auf A 65 bis MBA (Δ).	5000		
RODING THREE KILO DEPARTURE (RDG3K) Geradeaus über NB bis 6 DME NBG oder 5000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve; Flug bis ALB (Δ); Linkskurve, auf R 114 ALB bis 18 DME ALB; Linkskurve, auf R 276 RDG bis RDG (Δ).	5000	Von ALB bis RDG: 5000	Höhenbeschränkung 6 DME NBG gilt nur bei Segelflugaktivität.

ALLERSBERG THREE KILO DEPARTURE (ALB3K) Geradeaus über NB bis 6 DME NBG oder 5000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, Flug bis ALB (Δ).	5000		1. Nur für Flüge, die in München TMA enden. 2. Höhenbeschränkung 6 DME NBG gilt nur bei Segelflugaktivität.
DINKELSBÜHL FOUR KILO DEPARTURE (DKB4K) Geradeaus über NB bis 11 DME NBG oder 6000, je nachdem was später erreicht wird; Linkskurve, auf R 045 DKB bis DKB (Δ).	FL 80		
WÜRZBURG TWO KILO DEPARTURE (WUR2K) Geradeaus über NB bis 11 DME NBG; Rechtskurve, auf R 110 WUR bis WUR (Δ).	5000		
HAMMELBURG TWO KILO DEPARTURE (HAB2K) Geradeaus über NB bis 11 DME NBG; Rechtskurve, auf R 313 ALB bis HAB(Δ).	5000		
SAREN TWO KILO DEPARTURE (SAREN2K) Geradeaus bis NB (5,3 DME NBG); Rechtskurve, auf Steuerkurs 360° bis zum Erfliegen des R 255 ERL bis ERL(Δ); auf W 10 bis SAREN (Δ). Höhenbeschränkung: 6 DME südwestlich ERL in FL 70 oder darüber überfliegen (Mindeststeiggradient 430 ft/NM).	FL 80		

WALDA TWO KILO DEPARTURE (WLD2K) Geradeaus über NB bis 6 DME NBG oder 5000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Steuerkurs 180° bis zum Erfliegen des R 210 ERL in Richtung NDG; bei 45 DME ERL Linkskurve, über B 1 bis WLD (Δ).	5000		Ersetzt durch DKB4K, wenn ED-R 63 / ED-R 209 (TRA) aktiviert ist
MAISACH TWO KILO DEPARTURE (MAH2K) Geradeaus über NB bis 6 DME NBG oder 5000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, auf Steuerkurs 180° bis zum Erfliegen des R 210 ERL in Richtung NDG; bei 54 DME ERL Linkskurve, über W 70 bis MAH(Δ).	6000		Ersetzt durch DKB4K, wenn ED-R 63 / ED-R 209 (TRA) aktiviert ist

2. Bei Benutzung der Startbahn 10

	nach dem Start		
Streckenführung	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	Anmerkung
1	2	3	4
BAYREUTH TWO MIKE DEPARTURE (BAY2M) Geradeaus bis 3 DME NBG; Linkskurve, auf R 211 BAY bis BAY (Δ).	5000	von 25 DME NBG bis BAY: 5000	Bei Segelflugbe-trieb ersetzt durch BAY2U.
MANSBACH ONE MIKE DEPAR-TURE (MBA1M) Geradeaus bis 3 DME NBG; Linkskurve, auf Steuerkurs 035° bis zum Erfliegen von R 148 ERL bis ERL; auf A 65 bis MBA (Δ).	5000		Bei Segelflugbe-trieb ersetzt durch ERL2M

RODING ONE MIKE DEPARTURE (RDG1M) Geradeaus bis RTB (Δ); auf Kurs 099° bis MOOCE; Rechtskurve, auf B 5/G 1 bis RDG (Δ).	FL 80	von 25 DME NBG bis MOOCE: 5000	
ALLERSBERG TWO MIKE DEPARTURE (ALB2M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB bis ALB (Δ).	5000		Nur für Flüge, die in München TMA enden.
DINKELSBÜHL FOUR MIKE DEPARTURE (DKB4M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB in Richtung ALB bis 12 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis DKB (Δ).	5000	von 25 DME DKB bis DKB: 5000	
WÜRZBURG FIVE MIKE DEPARTURE (WUR5M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 12 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 32 DME DKB; Rechtskurve, auf G 204 bis WUR (Δ).	5000		
HAMMELBURG FIVE MIKE DEPARTURE (HAB5M) Geradeaus bis 3 DME NBG; Linkskurve, auf Steuerkurs 035° bis zum Erfliegen des R 148 ERL; auf R 148 ERL bis ERL (Δ); auf B 5/G 1 bis HAB (Δ).	5000		Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch ERL2M.

SAREN TWO MIKE DEPARTURE (SAREN2M) Geradeaus bis 3 DME NBG; Linkskurve, auf Steuerkurs 035° bis zum Erfliegen des R 148 ERL; auf R 148 ERL bis ERL (Δ); auf W 10 bis SAREN (Δ).	5000		Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch ERL2M.
ERLANGEN TWO MIKE DEPARTURE (ERL2M) Geradeaus über RTB bis 8 DME NBG; Linkskurve, auf R 142 ERL bis ERL (Δ). Höhenbeschränkung: 4 DME südöstlich ERL in FL 70 oder darüber überfliegen.	FL 80		
BAYREUTH TWO UNIFORM DEPARTURE (BAY2U) Geradeaus über RTB bis 8 DME NBG; Linkskurve, auf R 202 BAY bis BAY(Δ). Höhenbeschränkung: 26 DME südwestlich BAY in FL 70 oder darüber überfliegen (Mindeststeiggradient 350 ft/NM).	FL 80		
WALDA TWO MIKE DEPARTURE (WLD2M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 12 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 27 DME DKB; Linkskurve, auf R 210 ERL in Richtung NDG; bei 45 DME ERL Linkskurve, über B 1 bis WLD (Δ).	5000		Ersetzt durch DKB4M, wenn ED-R 63 / ED-R 209 (TRA) aktiviert ist

MAISACH TWO MIKE DEPARTURE (MAH2M) Geradeaus in Richtung RTB; bei 4,5 DME NBG Rechtskurve, auf R 002 ALB bis 12 DME ALB; Rechtskurve, auf R 070 DKB bis 27 DME DKB; Linkskurve, auf R 210 ERL in Richtung NDG; bei 54 DME ERL Linkskurve, über W 70 bis MAH (Δ).	6000		Ersetzt durch DKB4M, wenn ED-R 63 / ED-R 209 (TRA) aktiviert ist

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 24.06.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 203/93

Verordnung zur Aufhebung der Zehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 24. Juni 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. August 1985 (BAnz. S. 10738, NfL I-159/85), zuletzt geändert durch die Dreiundvierzigste Änderungsverordnung hierzu vom 28. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S.809, NfL I-26/93), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 24.06.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 204/93

Hundertzweiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 24. Juni 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710), neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf sind die in den §§ 2 und 3 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.

(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 ADOMU	R 347 - 8 DME DOM
51°50'10" N 07°31'00 O	R 234 OSN / R 347 DOM
Meldepunkt ARTER	R 010 - 21 DME HMM
52°12'05" N 07°47'55" O	R 010 HMM / R 271 OSN
Meldepunkt ARKON	R 295 - 37 DME DOM
51°56'57° N 06°40'13" O	
Meldepunkt BASUM	R 030 OSN / R 294 NIE
52°46'20" N 08°47'50" O	
Meldepunkt KAPEL	R 359 - 19 DME NOR
51°09'00" N 06°39'50" O	R 287 WYP / R 270 GMH
Meldepunkt LEBTI	R 187 - 9 DME DUS
51°08'05" N 06°44'35" O	R 007 - 18 DME NOR
	R 285 WYP / R 236 BAM
	R 236 - 20 DME BAM
Meldepunkt MEVEL	R 244 OSN / R 301 DOM
51°51'00" N 07°11'30" O	R 028 - 38 DME DUS

Meldepunkt METMA 51°14'30" N 07°05'30" O	R 330 WYP / R 034 - 28 DME NOR
Meldepunkt MOHNE 51°24'05" N 08°02'05" O	R 338 ARP / R 084 BAM
Meldepunkt ODINO 51°52'50" N 06°55'00" O	R 162 - 16 DME RKN R 294 - 27 DME DOM 349° BOT
Meldepunkt ROMIN 51°13'30" N 05°57'40" O	R 004 MAS / R 091 NIK
Meldepunkt VALSU 51°35'05" N 06°45'25" O	R 002 - 18 DME DUS R 182 - 33 DME RKN R 002 DUS / 270° BOT R 002 DUS / 047° LMA
Wegpunkt DLW 1 51°51,0' N 07°11,5' O	R 028 - 38 DME DUS
Wegpunkt DLW 2 52°15,1' N 07°47,9' O	R 010 - 21 DME HMM

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Düsseldorf sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in Absatz 2 angeführten Wartepunkten durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

1. Bei Landerichtung 23

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LIMA TWO GOLF ARRIVAL (LMA2G)				Anfangsanflug erfolgt mittels Radarführung. Bei Funkausfall ist der Flug zum Düsseldorf VOR (DUS) fortzusetzen.
Δ Lima NDB	063	27	6000	
Δ Bottrop NDB				
ODINO TWO GOLF ARRIVAL (ODINO2G)				
Δ ODINO	169	18	6000	
Δ Bottrop NDB				

OSNABRÜCK TWO GOLF ARRIVAL (OSN2G) Δ Osnabrück DVOR				Anfangsanflug erfolgt mittels Radarführung. Bei Funkausfall ist der Flug zum Düsseldorf VOR (DUS) fortzusetzen.
Δ ADOMU	234	35	6000	
Δ Bottrop NDB		25		
ARPE TWO YANKEE ARRIVAL (ARP2Y) Δ Arpe VOR				
Δ MOHNE	338	25	6000	
Δ Barmen VORTAC	264	33		
WIPPER TWO GOLF ARRIVAL (WYP2G) Δ Wipper VOR				
Δ Barmen VORTAC	349	17	6000	
NÖRVENICH TWO GOLF ARRIVAL (NOR2G) Δ Nörvenich VORTAC				
Δ Barmen VORTAC	035	34	6000	
DORTMUND ONE GOLF ARRIVAL (DOM1G) Δ Dortmund DVORTAC				
Δ Bottrop NDB	251	22	6000	

2. Bei Landerichtung 05

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LIMA TWO X-RAY ARRIVAL (LMA2X) Δ Lima NDB				Anfangsanflug erfolgt mittels Radarführung. Bei Funkausfall ist der Flug zum Düsseldorf VOR (DUS) fortzusetzen.
Δ VALSU	047	19	6000	

ARKON TWO X-RAY ARRIVAL (ARKON2X) Δ ARKON R 295 - 34 DME DOM Δ VALSU				1. Überfliegen von R 182 RKN in östlicher Richtung ist zu vermeiden. 2. Anfangsanflug erfolgt mittels Radarführung. Bei Funkausfall ist der Flug zum Düsseldorf VOR (DUS) fortzusetzen.
	115	3	6000	
	182	21		
OSNABRÜCK TWO WHISKEY ARRIVAL (OSN2W) Δ Osnabrück DVOR Δ ADOMU Δ Bottrop NDB Δ VALSU				Anfangsanflug erfolgt mittels Radarführung. Bei Funkausfall ist der Flug zum Düsseldorf VOR (DUS) fortzusetzen.
	234	35	6000	
		25		
	270	10		
ARPE THREE X-RAY ARRIVAL (ARP3X) Δ Arpe VOR Δ MOHNE Δ Barmen VORTAC Δ LEBTI				
	338	25	6000	
	264	33		
	236	20		
COLA TWO X-RAY ARRIVAL (COL2X) Δ Cola DVORTAC Δ Wipper VOR Δ LEBTI				
	325	20	6000	
	285	21		
NÖRVENICH TWO X-RAY ARRIVAL (NOR2X) Δ Nörvenich VORTAC Δ LEBTI				
	007	18	6000	
DORTMUND ONE X-RAY ARRIVAL (DOM1X) Δ Dortmund DVORTAC Δ Bottrop NDB Δ VALSU				
	251	22	6000	
	270	10		

(2) Als Anfangsanflugfix für den Flughafen Düsseldorf wird Düsseldorf VOR/DME festgelegt.

(3) Die Warteverfahren über den Wartepunkten sowie dem Anfangsanflugfix werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Düsseldorf VOR/DME	325	6000	rechts	
Barmen VORTAC	252	3000	links	
Bottrop NDB	240	4000	links	
LEBTI (R 236 / 20-15 DME BAM)	236	6000	rechts	Oberhalb von FL 140 warten zwischen 20 und 12 DME BAM
VALSU (R 002 / 18-23 DME DUS)	182	6000	rechts	Oberhalb von FL 140 warten zwischen 18 und 26 DME DUS

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Düsseldorf VOR/DME werden, durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn: von 150° - 235°: 2300
von 235° - 330°: 2800
von 330° - 150°: 2100

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen über Düsseldorf VOR/DME (DUS). Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von DüsseldorfVOR/DME (DUS)

Abflug von DUS (IAF) auf R 048 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie A) bzw. auf R 040 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie B, C und D) und Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 12 DME DUS Rechtskurve und ILS-Landekurs (235°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (2,9°). Hierbei wird OM (6,4 DME DUS) in 1780 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,1 %) auf dem ILS-Landekurs bei 10,5 DME DUS (R 298 BAM) beginnen (FAF); OM (6,4 DME DUS) nicht unter 1780 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 23

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	281 (143)	291 (153)	301 (163)	311 (173)
Betriebsstufe II	186 (48)	202 (64)	216 (78)	229 (91)
Anflug ohne Gleitwegführung	640 (500)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 1500, Rechtskurve, auf Steuerkurs 330° Steigflug bis 3000; Rechtskurve, Flug bis BOT NDB und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 05, ausgehend von Düsseldorf VOR/DME (DUS)

Abflug von DUS (IAF) auf R 242 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie A) bzw. R 250 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie B, C und D) und Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 12 DME DUS Linkskurve und ILS-Landekurs (055°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (4 DME DUS) in 1450 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9 DME DUS beginnen (FAF). 7 DME DUS nicht unter 2400 und OM (4 DME DUS) nicht unter 1450 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 05

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	271 (152)	281 (162)	290 (171)	300 (181)
Anflug ohne Gleitwegführung	510 (400)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2000; Linkskurve, Flug bis Lima NDB und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

3. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von Düsseldorf VOR/DME (DUS)

Abflug von DUS (IAF) auf R 050 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie A) bzw. auf R 043 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie B, C und D) und Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 12 DME DUS Rechtskurve und Endanflugkurs 238° in Richtung auf DUS VOR in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,1 %) bei 10,5 DME DUS (R 295 BAM) beginnen (FAF); 6 DME DUS (R 282 BAM) nicht unter 1650 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 2 DME nordöstlich DUS

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
650 (512)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

4. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 05, ausgehend von Düsseldorf VOR/DME (DUS)

Abflug von DUS (IAF) auf R 242 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie A) bzw. R 250 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie B, C und D) und Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 12 DME DUS Linkskurve und Endanflugkurs (055°) in Richtung DY in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9 DME DUS beginnen (FAF). 7 DME DUS nicht unter 2400 und DY (4,7 DME DUS) nicht unter 1700 überfliegen. Nach Überfliegen von DY Endanflug mit Kurs 055° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME südwestlich DUS

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
620 (500)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 2

(6) Für folgende radargeführte Anflüge werden die nachstehenden Endanflugkurse, Hindernisfreihöhen, Fehlanflugpunkte und Fehlanflugverfahren festgelegt:

1. SRE-Anflug zur Landebahn 23

(Sinkrate 5.0% = 300 ft/NM) Endanflugkurs: 235°
4 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 1200 überfliegen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
650 (510)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 23
Fehlanflugverfahren: wie unter Absatz 5 Nr. 1

2. SRE-Anflug zur Landebahn 05

(Sinkrate 5.0% = 300 ft/NM) Endanflugkurs 055°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
620 (500)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 05
Fehlanflugverfahren: wie unter Absatz 5 Nr. 2

3. SRE-Anflug zur Landebahn 15

(Sinkrate 5.0% = 300 ft/NM) Endanflugkurs: 155°
4 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 1200 überfliegen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
710 (600)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: 1 NM vor der Landebahnschwelle 15

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000, Linkskurve, Flug bis BAM VORTAC und Steigflug auf 3000 fortsetzen. Steigflug auf 1200 vor Beschleunigung im Horizontalflug.

4. SRE-Anflug zur Landebahn 33

(Sinkrate 5.0% = 300 ft/NM) Endanflugkurs: 335°
4 NM vor dem Aufsetzpunkt nicht unter 1200 überfliegen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
780 (660)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: 1 NM vor der Landebahnschwelle 33

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2000, Rechtskurve, Flug bis BOT NDB und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 6 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch Teil Enroute/Terminal in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Düsseldorf 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 Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben zu schalten:

2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle:

"Düsseldorf Radar"

2.2 Frequenz:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
23	LMA2T, RKN4T, OSN5T, BASUM4T GMH3T, NOR2T, FFM2T	120,050 128,550
05	LMA2Z, RKN3Z, OSN2Z, BASUM2Z GMH3Z, NOR3Z, FFM2Z,	120,050 128,550
33	LMA1L, RKN1L, OSN1K GMH3L, NOR3L	120,050 128,550
15	LMA1N, RKN1N, OSN1N GMH1N, NOR1N	120,050 128,550

2.3 Sekundärradar:

Modus A oder Modus 3, Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 23

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
LIMA TWO TANGO DEPARTURE (LMA2T) Geradeaus bis 1 DME DUS; Rechtskurve, Flug bis LMA (Δ). Überfliegen von LMA in 4000 oder darüber.	5000		
REKKEN FOUR TANGO DEPARTURE (RKN4T) Geradeaus bis 1 DME DUS; Rechtskurve, auf R 002 NOR bis 40 DME NOR; Flug bis RKN fortsetzen.	5000		

OSNABRÜCK FIVE TANGO DEPARTURE (OSN5T) Geradeaus bis 1 DME DUS; Rechtskurve, auf R 002 NOR bis zum Erfliegen des R 244 OSN; auf R 244 OSN bis OSN (Δ).	5000		
GERMINGHAUSEN THREE TANGO DEPARTURE (GMH3T) Geradeaus bis DY (5 DME DUS); Linkskurve, auf R 359 NOR bis KAPEL (Δ); Linkskurve, auf R 270 GMH bis GMH (Δ).	5000		Erfliegen von B 1 bei 43 DME NOR einleiten. Steht normalerweise nicht für Luftfahrzeuge zur Verfügung, die oberhalb FL 250 über FFM fliegen wollen.
NÖRVENICH TWO TANGO DEPARTURE (NOR2T) Geradeaus bis DY (5 DME DUS); Linkskurve, auf R 359 NOR bis NOR (Δ).	5000		Bei Flügen, die oberhalb FL 190 geplant sind, ist die ROLLKONTROLLE vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR-Grenze (23 DME westl. NOR) nicht in FL 200 oder darüber über flogen werden kann.
BASUM FOUR TANGO DEPARTURE (BASUM4T) Geradeaus bis 1 DME DUS; Rechtskurve, auf R 00[illegible] NOR Kurs 064° erfliegen; auf Kurs 064° bis DLW 1 (Δ); von DLW 1 auf Kurs 048° über DLW 2 (Δ) bis BASUM (Δ).	5000		1. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV. 2. Nur Flüge, die oberhalb FL 245 geplant sind. 3. Luftfahrzeuge müssen DLW 2 oberhalb FL 245 überfliegen können.
FRANKFURT TWO TANGO DEPARTURE (FFM2T) Geradeaus bis DY (5 DME DUS); Linkskurve, auf R 359 NOR bis KAPEL (Δ); Linkskurve, auf R 270 GMH bis zum Erfliegen von R 142 BAM; auf R 142 BAM bis 35 DME BAM; auf R 327 FFM bis FFM (Δ).	5000		1. Überfliegen von R 142 BAM in östlicher Richtung ist zu vermeiden. 2. Für Luftfahrzeuge, die nicht in der Lage sind, 40 NM nördlich FFM (ca. 79 NM nach dem Start) oderhalb FL 250 zu fliegen, ist GMH3T zu beantragen.

2. Bei Benutzung der Startbahn 05

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	
1	2	3	4
LIMA TWO ZULU DEPARTURE (LMA2Z) Auf R 056 DUS bis 6,5 DME DUS; Linkskurve, Flug bis LMA (Δ). Überfliegen von LMA in 4000 oder darüber.	5000		
REKKEN THREE ZULU DEPARTURE (RKN3Z) Auf R 056 DUS bis 6,5 DME DUS; Linkskurve, auf Steuerkurs 010° R 031 DUS erfliegen; auf R 031 DUS bis BOT (Δ); auf Kurs 360° R 130 RKN erfliegen; auf R 130 RKN bis RKN.	5000		
OSNABRÜCK TWO ZULU DEPARTURE (OSN2Z) Auf R 056 DUS bis 6,5 DME DUS; Linkskurve, auf Steuerkurs 010° R 031 DUS erfliegen; auf R 031 DUS bis BOT (Δ); auf Kurs 360° R 244 OSN erfliegen; auf R 244 OSN bis OSN (Δ).	5000		
GERMINGHAUSEN THREE ZULU DEPARTURE (GMH3Z) Auf R 056 DUS bis 6,5 DME DUS; Rechtskurve, Flug bis BAM (Δ) fortsetzen; auf R 110 BAM bis GMH (Δ).	5000		Steht normalerweise nicht für Flüge zur Verfügung, die in FL 250 oder darüber geplant sind.
NÖRVENICH THREE ZULU DEPARTURE (NOR3Z) Auf R 056 DUS bis 6,5 DME DUS; Rechtskurve, in Richtung BAM; bei 3 DME BAM Rechtskurve, R 15 erfliegen und Flug bis NOR (Δ) fortsetzen.	5000		Bei Flügen, die oberhalb FL 190 geplant sind, ist die ROLLKONTROLLE vom dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR-Grenze (23 DME westl. NOR) nicht in FL 200 oder darüber überflogen werden kann.

BASUM TWO ZULU DEPARTURE (BASUM2Z) Auf R 056 DUS bis 6,5 DME DUS; Linkskurve, auf Steuerkurs 010° R 031 DUS erfliegen; auf R 031 DUS bis BOT (Δ); auf Kurs 360° Kurs 064° erfliegen; auf Kurs 064° bis DLW 1 (Δ); von DLW 1 auf Kurs 048° über DLW 2 (Δ) bis BASUM (Δ).	5000		1. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV. 2. Nur Flüge, die oberhalb FL 245 geplant sind. 3. Luftfahrzeuge müssen DLW 2 oberhalb FL 245 überfliegen können.
FRANKFURT TWO ZULU DEPARTURE (FFM2Z) Auf R 056 DUS bis 6,5 DME DUS; Rechtskurve, Flug bis BAM (Δ) fortsetzen; auf R 142 BAM bis 35 DME BAM; auf R 327 FFM bis FFM (Δ).	5000		1. Überfliegen von R 142 BAM in östlicher Richtung ist zu vermeiden. 2. Für Luftfahrzeuge, die nicht in der Lage sind, 40 NM nördlich FFM (ca. 72 NM nach dem Start) oderhalb FL 250 zu fliegen, ist GMH3Z zu beantragen.

3. Bei Benutzung der Startbahn 33

	nach dem Start		
Streckenführung	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	Anmerkung
1	2	3	4
LIMA ONE LIMA DEPARTURE (LMA1L) Geradeaussteigflug bis 1000; Linkskurve, Flug bis LMA (Δ). Höhenbeschränkung: Überfliegen von LMA in 4000 oder darüber.	5000		
REKKEN ONE LIMA DEPARTURE (RKN1L) Geradeaus bis 4 DME DUS; Rechtskurve, auf R 185 RKN bis RKN (Δ).	5000	von 25 DME DUS bis RKN: 3500	
OSNABRÜCK ONE KILO DEPARTURE (OSN1K) Geradeaus bis 4 DME DUS; Rechtskurve, auf R 185 RKN bis 27 DME RKN; Rechtskurve, auf R 244 OSN über MEVEL (Δ) bis OSN (Δ).	5000	auf R 244 OSN bis OSN: 6000	

GERMINGHAUSEN THREE LIMA DEPARTURE (GMH3L) Geradeaus bis 1000; Linkskurve, R 360 NOR erfliegen; auf R 360 NOR bis 20 DME NOR (Δ); Linkskurve, auf R 270 GMH bis GMH (Δ).	5000		1. Überfliegen von B 1 in östliche Richtung vermeiden. 2. Steht normalerweise nicht für Flüge zur Verfügung, die oberhalb FL 250 geplant sind.
NÖRVENICH THREE LIMA DEPARTURE (NOR3L) Geradeaus bis 1000; Linkskurve, R 360 NOR erfliegen; auf R 360 NOR bis NOR (Δ).	5000		Bei Flügen, die oberhalb FL 190 geplant sind, ist die ROLLKONTROLLE vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR-Grenze (23 DME westl. NOR) nicht in FL 200 oder darüber überflogen werden kann.

4. Bei Benutzung der Startbahn 15

	nach dem Start		
Streckenführung	Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe	Anmerkung
1	2	3	4
LIMA ONE NOVEMBER DEPARTURE (LMA1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Rechtskurve, auf Kurs 300° bis DY; auf Kurs 310° bis LMA (Δ). Höhenbeschränkung: LMA in 4000 oder darüber überfliegen (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).	5000		
REKKEN ONE NOVEMBER DEPARTURE (RKN1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Rechtskurve, auf Kurs 300° DY bis zum Erfliegen des R 002 NOR; auf R 002 NOR bis 40 DME NOR. Weiterflug bis RKN (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).	5000		

OSNABRÜCK ONE NOVEMBER DEPARTURE (OSN1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Rechtskurve, auf Kurs 300° DY bis zum Erfliegen des R 002 NOR; auf R 002 NOR bis zum Erfliegen des R 244 OSN; auf R 244 OSN bis OSN (Δ). (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).	5000		
GERMINGHAUSEN ONE NOVEMBER DEPARTURE (GMH1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Linkskurve, auf R 275 GMH bis GMH (Δ). (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).	5000		Erfliegen von B 1 bei 43 DME NOR einleiten. Steht normalerweise nicht für Luftfahrzeuge zur Verfügung, die oberhalb FL 250 über FFM fliegen wollen.
NÖRVENICH ONE NOVEMBER DEPARTURE (NOR1N) Auf Steuerkurs 140° bis 4 DME DUS (4 DME DUS in 1400 oder darüber überfliegen); Rechtskurve, auf R 014 NOR bis NOR (Δ). (Mindeststeiggradient 370 ft/NM bis 4 DME DUS).	5000		Bei Flügen, die oberhalb FL 190 geplant sind, ist die ROLLKONTROLLE vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren, wenn die FIR-Grenze (23 DME westl. NOR) nicht in FL 200 oder darüber überflogen werden kann.

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch Teil Enroute/Terminal in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 24.06.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

**Verordnung zur Aufhebung
der Fünfundachtzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung**

**(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen
für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)**

Vom 9. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Fünfundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 3. September 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I-248/81), zuletzt geändert durch die Dreißigste Änderungsverordnung hierzu vom 28. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S.810, NfL I-29/93), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 09.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung
F r i t z

I - 206/93

Hundertdreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

Vom 9. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

Für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum lege ich nachfolgend die Meldepunkte, die Streckenführungen und die Reiseflughöhen fest. 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.
Höchste und niedrigste Flughöhen sind in Fuß über NN oder Flugflächen (FL) angegeben.

Anmerkungen:

1. Normalerweise sind Flüge über dem Gebiet der Nahverkehrsbereiche (Sektor A) Frankfurt oder München oberhalb FL 100, über dem Gebiet des Nahverkehrsbereichs Hamburg (Sektor A) oberhalb FL 80 und über dem Gebiet der Nahverkehrsbereiche Düsseldorf oder Hannover (Sektor A) oberhalb FL 60 durchzuführen.

2. Um einen sicheren und verzögerungsfreien Ablauf des Fluges zu gewährleisten, ist es notwendig, die Flugplanung entsprechend den in der Ergänzungsbekanntmachung zu § 3 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe c) der 29. Durchführungsverordnung zur LuftVO veröffentlichten Standardstreckenführungen vorzunehmen.

3. Die in Spalte 5 der nachfolgenden Tabelle 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.); die Bezeichnung "gerade" umfaßt die Flughöhen/Flugflächen, die mit einer geraden Zahl beginnen (z.B. FL 60, FL 80, FL 100 usw.).
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 Tabelle sind die normalerweise aus betrieblichen Erfordernissen zur Verfügung stehenden Mindestflughöhen.

5. Für die Berechnung der Peilungen und Kurse wurde die magnetische Ortsmißweisung für das Jahr 1985 berücksichtigt.

(1) Konventionelle ATS-Strecken

Streckenführungen/Meldepunkte		Reiseflughöhen			
Bezeichnung	Kurs	Entfernung in NM	Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6
A 4 1)2)					1) Breite A 4: 8 NM
▲ SEGAL (FIR BDRY) 5450 N 1241 O					2) Luftfahrzeugführer, die beabsichtigen, Flüge zwischen der Streckenführung A 4/UA 4 und der Streckenführung B 51 in beiden Richtungen durchzuführen, werden eindringlich ersucht, erst bei 7 NM vor VOR/DME HDO eine frühzeitige Kurve einzuleiten und zu beenden, um die Mittellinie der Streckenführung 7 NM nach VOR/DME HDO zu erreichen.
		13			
▲ SARLI 5441 N 1256 O	133 313	15	FL 240 3500ftMSL (FL 80)		
▲ Trent VOR (TRT) 543045 N 131502 O		46			
▲ Friedland VOR (FLD) 534552 N 133405 O		32	FL 240 4500ftMSL (FL 80)		
▲ RAKIT 531450 N 134720 O 52 NM DME - R 345 FWE		11			
Δ ANKER 530412 N 135130 O	165 345	6	FL 200 4000ftMSL (FL 80)		
▲ RENKI 5259 N 1354 O 35 NM DME - R 345 FWE		18			
▲ STENA 524134 N 140118 O		17			
▲ Fürstenwalde VOR/DME (FWE) 522447 N 140758 O		15	FL 240 4000ftMSL (FL 80)		
▲ Beeskow NDB (BKW) 520957 N 141506 O	164 344	24			
Δ KOBUS 514700 N 142500 O		23			
▲ Boxberg NDB (BOG) 512440 N 143443 O		12	FL 200 4000ftMSL (FL 80)		
▲ URSUL 511330 N 143000 O 18 NM DME - R 015 HDO	195 015	18	FL 240 5000ftMSL (FL 80)		
▲ Hermsdorf VOR/DME (HDO) (FIR BDRY) 505546 N 142215 O					

A 7 Vesta VOR (VES) 553613 N 081804 O Δ TUSKA (FIR Boundary) 550000 N 075300 O Δ WELGO abeam DHE (R 294 DHE - R 024 EEL) 541800 N 072500 O Δ JUIST (R 024 - 26 DME EEL) 533352 N 065515 O FIR Boundary 532833 N 065152 O Eelde VOR/DME (EEL) 530954 N 064002 O					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.
		39			
		45			
	204 024	47	FL 240 4000ftMSL		
		6			
		20			

A 9 1) 2) SAXOX R 195 NOA - R 036 MIC 544930 N 113830 O FIR Boundary 543315 N 111830 O Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) 541826 N 110024 O Δ NUSTA R 233 MIC - R 013 LUB 541140 N 104535 O Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O Δ ESTAD R 189 - 8 DME LBE (R 189 LBE-R 248 HAM) 533140 N 093400 O Δ Nienburg VOR (NIE) 523738 N 092223 O Δ ROBEG R 009 - 44 DME WRB R 268 - 23 DME DLE 521400 N 091645 O Δ Warburg VORTAC (WRB) 513026 N 090642 O Δ OHMAR R 193 - 42 DME WRB (R 193 WRB-R 119 ARP) 504925 N 085310 O Δ Gießen NDB (GIN) 503813 N 084913 O Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O Δ Neckar NDB (NKR) 492012 N 084400 O Δ WIBAD R 005 SUL - R 283 TGO 484140 N 084030 O Δ Sulz DVOR (SUL) 482257 N 083845 O Δ ROTWE R 013 - 31 DME TRA (R 013 TRA-R 228 TGO) 481130 N 083520 O Δ RALIX R 013 - 23 DME TRA (R 013 TRA-R 221 TGO) 480400 N 083300 O FIR Boundary 474650 N 082800 O Trasadingen VOR/DME (TRA) 474127 N 082620 O					1) Flüge nach EDUO sollen von WRB nach SONOR (R 304 - 24 DME-WRB/ R 015 ARP; 514330 N 083430 O; MNM 5000 Fuß) durchgeführt werden. 2) Luftfahrzeuge mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV können für Flüge ab EDDF und EDDS mit Weiterflug über TRA und UG 52 abhängig von der Verkehrssituation ab SUL mit einer Streckenführung über DIKMI (R 006-31 DME TRA/R 117 - 41 DME STR; 481211 N 082944 O) nach OLBEN (471600 N 074350 O) rechnen: rechtweisender Anfangskurs 209°, Entfernung insgesamt 76 NM, Entfernung SUL - DIKMI 12 NM, Mindestflughöhe FL 80 bis FIR BDRY (474018 N 080328 O), FL 200 bis OLBEN, maximale Flughöhe FL 450.
	216 036	20			
		18	FL 240 4000ftMSL	↓	
	233 053	11			
		52			
		8	FL 240 3500ftMSL	↓ ↑	
	189 009	54			
		24	FL 240 3000ftMSL		
		44	FL 240 4500ftMSL		
	193 013	42	FL 240 5500ftMSL		
		11	FL 240 5000ftMSL		
		36		↓	
	176 356	43	(FL 190) FL 240 4000ftMSL		
	185 005	39	(FL 190) FL 240 5500ftMSL		
		19	FL 240 5500ftMSL		
	193 013	11		↓ ↑	
		8	FL 240 6000ftMSL		
		17			
		6			

A 12 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O Δ Hammelburg NDB (HAB) 500540 N 094700 O Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O Δ Allersberg VOR/DME (ALB) 491256 N 111323 O Δ Mike NDB (MIQ) 483416 N 113557 O Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O Δ TULSI R 196 - 24 DME MUN R 076 - 17 DME EUR 474810 N 113910 O FIR Boundary 473030 N 113120 O Innsbruck NDB (INN) 471353 N 112414 O					
	088 268	44	FL 240 5000ftMSL	↑	
	117 297	59			
	175 355	27			
	159 339	41			
		25	FL 240 4000ftMSL		
	196 016	24	FL 240 6000ftMSL	↓ ↑	
		18	FL 240 12000ft MSL		
		17			
A 19 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O Δ Hammelburg NDB (HAB) 500540 N 094700 O Δ RAKIS R 025 - 23 DME ERL (R 025 ERL/R 276 BAY) 500025 N 112436 O Δ Bayreuth VOR (BAY) 495911 N 113817 O FIR Boundary 500315 N 121830 O Cheb VOR (OKG) 500356 N 122427 O ▲ KILNU (FIR Boundary) 502620 N 125230 O ▲ LEDAR R 150 LEG - R 038 OKG (218° GPZ) 504025 N 131000 O ▲ BERGU 505225 N 132520 O ▲ GOMPITZ NDB (GPZ) 510226 N 133817 O					
	088 268	44	FL 240 5000ftMSL	↓ ↑	
	096 276	63			
		9			
	081 261	26	FL 240 6000ftMSL		
		4			
	038 218	29			
		18	FL 240 7000ftMSL		
		15	FL 240 5500ftMSL		
		13			

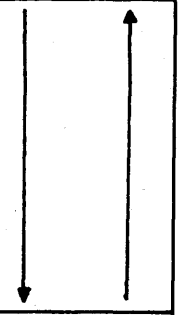
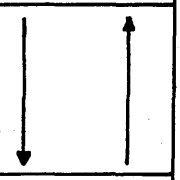
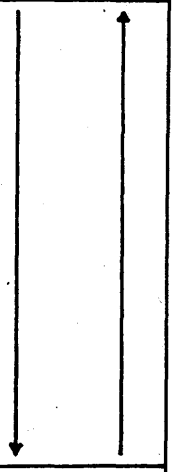
A 65 Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O Δ BAROM 1) R 325 - 28 DME ERL (R 325 ERL/R 276 BAY) 500235 N 104357 O Δ VELIS 2) R 106 - 27 DME FUL 502800 N 101540 O Δ Mansbach NDB (MBA) 504643 N 095430 O Δ Lichtenau NDB (LAU) 511220 N 094131 O Δ Warburg VORTAC (WRB) 513026 N 090642 O					1) Schnittpunkt mit A 19; Entfernung bis bis HAB 37 NM 2) Schnittpunkt mit W 39; Entfernung bis FUL 27 NM
	<u>325</u> 145	28	<u>FL 240</u> 5000ftMSL	↑ ↓	
		31	<u>FL 240</u> 6500ftMSL		
		23			
	<u>343</u> 163	27	<u>FL 240</u> 5500ftMSL		
	<u>311</u> 131	28	<u>FL 240</u> 5000ftMSL		
A 905 Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) 541826 N 110024 O Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O					
	<u>218</u> 038	47	<u>FL 240</u> 4000ftMSL	↓	

B 1 1)2)3)					1) Flüge nach EDUO sollen von DOM nach SONOR (R 091-37 DME DOM/R 015 ARP, R 304-24 DME WRB, 514330 N 083430 O, MNM: 4000 Fuß) durchgeführt werden. 2) Flüge, die sich DOM auf der Streckenführung B 1 nähern, haben die Rechtskurve so rechtzeitig einzuleiten, daß ein Überfliegen von DOM in östlicher Richtung vermieden wird. 3) Füge, die sich auf B 1 nähern und danach über G 1 fortgeführt werden, haben die Linkskurve so frühzeitig einzuleiten, daß das Überfliegen von FFM in südlicher Richtung vermieden wird.
Pampus VOR (PAM) 522009 N 050534 O					
Nyke NDB (NYK) 521354 N 053036 O		17			
ARKON R 199 RKN/R 295 - 37 DME DOM 515657 N 064013 O	115 295	45			
FIR Boundary 515510 N 064650 O		5			
Δ Dortmund VORTAC (DOM) 514248 N 073520 O		32	FL 240 6000ftMSL		
Δ Germinghausen DVOR (GMH) 511018 N 075335 O	163 343	34	FL 240 5000ftMSL		
Δ SIGEN R 159 GMH-R 085 COL 504930 N 080730 O		23	FL 240 5500ftMSL		
Δ LIMBU R 339 - 26 DME FFM (R 339 FFM-R 035 TAU) 502715 N 082225 O	159 339	24			
Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O		26	FL 240 5000ftMSL		
Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) 490838 N 101422 O	132 312	83			
Δ Walda VOR (WLD) 483449 N 110751 O	134 314	49			
Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O	131 311	36	FL 240 4000ftMSL		
Δ CHIEM R 136 - 24 DME MUN (R 256- 27 DME SBG) 475350 N 121340 O		24	FL 240 6000ftMSL		
FIR Boundary 473900 N 123530 O	136 316	20	FL 240 10000ftMSL		
Villach VOR/DME (VIW) 464145 N 135500 O		80			

B 5 1)2)					1) Flüge, die sich ARP auf der Streckenführung B 5 nähern, haben die Rechtskurve so rechtzeitig einzuleiten, daß ein Überfliegen von ARP in Richtung Nordwest vermieden wird. 2) Flüge nach Gütersloh sollen von ARP nach SONOR (R 015 ARP - R 091 DOM - R 304 WRB; 514330 N 083430 O; MNM 6000 Fuß) durchgeführt werden.
Salzburg VOR/DME (SBG) 480011 N 125336 O					
FIR Boundary 481000 N 125000 O		10			
Δ KIRDI R 346 - 12 DME SBG (R 346 SBG - R 088 MUN) 481210 N 124900 O	346 166	2 33	FL 240 5000ftMSL		
Δ Staub R 166 - 19 DME RDG (R 297 - 65 DME LNZ) (R 117 - 63 DME ALB) 484400 N 123815 O		19			
Δ Roding DVORTAC (RDG) 490229 N 123141 O	315 135	31	FL 240 5500ftMSL		
Δ MOOCE R 315 - 31 DME RDG (R 315 RDG - R 116 ERL) 492440 N 115730 O	296 116	35			
Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O	297 117	59			
Δ Hammelburg NDB (HAB) 500540 N 094700 O	346 166	31			
Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O		13	FL 240 5000ftMSL		
Δ SWALM R 299 - 13 DME FUL (R 299 FUL - R 004 GED) 504145 N 091610 O	299 119	16			
Δ OHMAR R 299 - 30 DME FUL (R 299 FUL - R 194 WRB) 504925 N 085310 O		25			
Δ Arpe DVOR (ARP) 510102 N 081824 O		15	FL 240 5500ftMSL		
Δ RENNE R 338 ARP - R 068 GMH 511430 N 080855 O	338 158	10			
Δ MOHNE R 158 - 30 DME HMM (R 158 HMM - R 084 BAM) 512405 N 080205 O		30	FL 240 5000ftMSL		
Δ Hamm DVOR/DME (HMM) 515129 N 074232 O		37	FL 240 6000ftMSL		
FIR Boundary 520720 N 064815 O	297 117	2			
Rekken VOR (RKN) 520803 N 064553					

B 6 Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O Δ AALEN R 093 - 34 DME TGO (R 093 TGO - R 189 DKB) 483610 N 100710 O Δ Walda VOR (WLD) 483450 N 110831 O Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O Δ KIRDI R 088 - 40 DME MUN (R 088 MUN - R 346 SBG) 481210 N 124900 O FIR Boundary 481220 N 125725 O Linz VOR/DME (LNZ) 481350 N 140616 O					Innerhalb der Betriebszeiten von ED-R 207a/b beträgt die maximale Flughöhe zwischen TGO und WLD FL 130.
	093 273	34	FL 240 5500ftMSL	↓ ↑	
		41	FL 240 5000ftMSL		
	132 312	36	FL 240 4000ftMSL		
	088 268	40	FL 240 5000ftMSL		
		6			
		46			
B 9 Δ Roding DVORTAC (RDG) 490229 N 123141 O FIR Boundary 483330 N 132830 O Linz VOR/DME (LNZ) 481350 N 140616 O					
	127 307	47	FL 240 6000ftMSL	↓ ↑	
		32			
B 20 ▲ ESIKA R 232 - 35 NM DME TOF 520715 N 123840 O ▲ Nunsdorf VOR (NUF) 521442 N 131907 O ▲ GORIG R 088 NUF/R 164 FWE 521507 N 141225 O SUBI VOR (SUI) 522249 N 143515 O					
	073 253	26	FL 200 4000ftMSL	↓	
	088 268	33		↓ ↑	
	060 240	16	FL 240 4000ftMSL		

B 29 Kleine Brogel NDB (ONT) 511251 N 053331 O ROMIN R 004 MAS - R 091 NIK 511331 N 055739 O FIR Boundary (R 023 MAS) 511640 N 060730 O Δ Lima NDB (LMA) 512203 N 062415 O Δ Bottrop NDB (BOT) 513512 N 070129 O Δ Osnabrück DVOR (OSN) 521206 N 081712 O Δ ROBEG R 268 - 23 DME DLE (R 268 DLE - R 189 NIE) 521400 N 091645 O Δ Leine DVOR/DME (DLE) 521506 N 095303 O ▲ Hehlingen DVORTAC (HLZ) 522151 N 104746 O					
	090 270	15			
		7			
	065 245	12	FL 110 4000ftMSL		
	063 243	27	FL 240 3000ftMSL		
	054 234	60	FL 240 6000ftMSL		
	088 268	36	FL 240 4000ftMSL		
		23	FL 240 3000ftMSL		
	080 260	34	FL 240 3500ftMSL		
B 51 1)2) Δ Warburg VOR/DME 513025 N 090642 O ▲ NENSA 512900 N 104800 O ▲ GOTEM R 272 - 44 DME LEG 512800 N 111725 O ▲ Leipzig VOR/DME (LEG) 512614 N 122829 O ▲ AMAKO 8 DME - R 118 LEG 512225 N 123940 O ▲ OSTRA 511240 N 130850 O ▲ Gompitz NDB (GPZ) 510226 N 133817 O ▲ WELEN 505815 N 140605 O ▲ Hermsdorf VOR/DME (HDO) (FIR BDRY) 505546 N 142215 O					1) Breite B 51: zwischen HDO (FIR BDRY) und NENSA: 8 NM 2) Luftfahrzeugführer, die beabsichtigen, Flüge zwischen der Streckenführung A 4/UA 4 und der Streckenführung B 51 in beiden Richtungen durchzuführen, werden eindringlich ersucht, erst bei 7 NM vor VOR/DME HDO eine frühzeitige Kurve einzuleiten und zu beenden, um die Mittellinie der Streckenführung 7 NM nach VOR/DME HDO zu erreichen.
	092 272	63	FL 240 5500ftMSL		
		19			
		44	(FL 130) FL 240 5500ftMSL		
	118 298	8	FL 180 4000ftMSL		
		21	FL 180 4000ftMSL (FL 70)		
		21	FL 180 5000ftMSL (FL 70)		
	104 284	18	FL 240 5000ftMSL (FL 60)		
		11			

B 52 ▲ Erfurt NDB (RF) 505816 N 110455 O ▲ WEMAR 505730 N 111540 O ▲ MAGDA 505630 N 112640 O ▲ IRBAG 505430 N 115100 O ▲ GOLAT 505330 N 120325 O					
	097 277	7 7 15 8	FL 180 5000ftMSL		
B 52 ▲ Gompitz NDB (GPZ) 510226 N 133817 O ▲ Dresden NDB (FS) 511139 N 135107 O ▲ Boxberg NDB (BOG) 512440 N 143443 O					Breite B 52: 8 NM
	040 220	12	FL 200 5000ftMSL (FL 80)		
	065 245	30			
B 103 Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O FIR Boundary 474100 N 124120 O Klagenfurt VOR/DME (KFT) 463550 N 143343 O					
	130 310	46	FL 240 14000ft MSL		
		100			
B 293 Δ Nörvenich VORTAC (NOR) 505031 N 064142 O Δ Germinghausen DVOR (GMH) 511018 N 075335 O Δ RENNE R 068 GMH - R 338 ARP 511430 N 080855 O Δ Warburg VORTAC (WRB) 513026 N 090642 O Δ NORTA R 051 - 34 DME WRB (R 051 WRB - R 188 DLE) 515205 N 094840 O ▲ Hehlingen DVORTAC (HLZ) 522151 N 104746 O					
	068 248	49	FL 240 5000ftMSL		
		11	FL 240 6000ftMSL		
		39			
	051 231	34	FL 240 5000ftMSL		
		47			

<table>
<tr><td>B 505

Δ Frankfurt DVORTAC (FFM)
500318 N 083817 O

Δ LAHNE
R 349 - 24 DME FFM
(R 349 FFM - R 049 TAU)
502700 N 083010 O

Δ ALFAS
R 349 - 46 DME FFM
(R 169 ARP - R 090 COL)
504820 N 082250 O

Δ Arpe DVOR (ARP)
510102 N 081824 O</td><td>

<br

<table>
<tr>
<td rowspan="11">G 4

Trasadingen VOR/DME
(TRA)
474127 N 082620 O

FIR Boundary
474250 N 091400 O

Δ Kempten DVOR/DME (KPT)
474447 N 102104 O

Δ Eurach DVOR/DME (EUR)
474409 N 111502 O

Δ TULSI
R 076 - 17 DME EUR
(R 076 EUR - R 196 MUN)
474810 N 113910 O

Δ CHIEM
R 256 - 27 DME SBG
(R 256 SBG - R 136 MUN)
475350 N 121340 O

Δ TRAUN
R 256 - 12 DME SBG
475720 N 123610 O

FIR Boundary
475950 N 125155 O

Salzburg VOR/DME (SBG)
480011 N 125336 O</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td rowspan="11"></td>
</tr>
<tr>
<td rowspan="2">088
268</td>
<td>32</td>
<td rowspan="6">FL 240
7000ftMSL</td>
<td rowspan="9"></td>
</tr>
<tr>
<td>45</td>
</tr>
<tr>
<td>092
272</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td rowspan="6">076
256</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>FL 240
5500ftMSL</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td rowspan="2"></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</table>

G 5 1)2)3)4)					
Gedser VOR (GES) 543705 N 115602 O					
FIR Boundary 542800 N 113900 O		13			
Δ AMICH abeam MIC (R 048 LUB - R 138 MIC) 541225 N 110935 O	228 048	23	FL 240 4000ftMSL		
Δ Lübeck DVOR (LUB) 535632 N 104009 O		24			
Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O	189 009	22 87	FL 240 4500ftMSL (FL 160)		
Δ Leine DVOR/DME (DLE) 521506 N 095303 O		23			
Δ NORTA R 188 - 23 DME DLE (R 188 DLE - R 051 WRB) 515205 N 094840 O		25			
Δ WERRA R 188 - 48 DME DLE (R 188 DLE - R 099 WRB) 512735 N 094405 O	188 008	15			
Δ Lichtenau NDB (LAU) 511220 N 094131 O		28			
Δ FULNO R 008 - 9 DME FUL (R 008 FUL - 260° MBA) 504430 N 093600 O		9	FL 240 5000ftMSL		
Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O		31			
Δ Hammelburg NDB (HAB) 500540 N 094700 O	166 346	23			
Δ Würzburg VOR (WUR) 494307 N 095653 O	163 343	36			
Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) 490838 N 101422 O	232 052	50			
Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O	221 041	44			
Δ RALIX R 013 - 23 DME TRA (R 013 TRA - R 221 TGO) 480400 N 083300 O			FL 240 6000ftMSL		
FIR Boundary 474650 N 082800 O	193 013	17			
Trasadingen VOR/DME (TRA) 474127 N 082620 O		6			

1) Während der Betriebszeiten von ED-R 26 und ED-R 27 beträgt die IFR-Mindest-Reiseflughöhe zwischen HAM und DLE FL 160.

2) Um nicht in ED-R 16 einzufliegen, sind Abweichungen von der Mittellinie der Streckenführung zwischen FUL und WUR unbedingt zu vermeiden.

3) Zeitweise müssen Luftfahrzeuge mit einer Umleitung von FUL über MAMBU (R 177 - 36 DME FUL, R 325 WUR, 500000 N 093800 O) nach WUR rechnen; MNM 5000 ft MSL.

4) Flüge in FL 150 oder darunter und Flüge zu Bestimmungsflugplätzen westlich A 9 innerhalb Bremen FIR haben die Streckenführung LAU - A 65 - WRB - A 9 zu benutzen.

G 9 Rekken VOR (RKN) 520803 N 064553 O FIR Boundary 520825 N 065230 O Δ Osnabrück DVOR (OSN) 521206 N 081712 O Δ ROBEG R 268 - 23 DME DLE (R 268 DLE - R 189 NIE) 521400 N 091645 O Δ MEGEL (R 268 - 15 DME DLE R 017 - 46 DME WRB) 521425 N 092800 O Δ Leine DVOR/DME (DLE) 521506 N 095303 O ▲ Hehlingen DVORTAC (HLZ) 522151 N 104746 O ▲ BRANE (R 266 - 23 NM DME HVL) 522620 N 123000 O ▲ Havel DVOR/DME (HVL) 522724 N 130759 O ▲ BERLE (R 093 - 27 DME HVL) 522510 N 135130 O ▲ Fürstenwalde VOR/DME (FWE) 522447 N 140758 O SUBI VOR (SUI) 522249 N 143515 O					
	088 268	4			
		52	FL 240 6000ftMSL		
		36	FL 240 4000ftMSL		
		7	FL 240 3000ftMSL		
		16			
	080 260	34	FL 240 3500ftMSL		
	086 266	63	FL 240 4000ftMSL (FL 80)		
		23	FL 200 3500ftMSL		
	093 273	27	FL 200 3000ftMSL		
		10			
	096 276	17	FL 240 4000ftMSL		
G 10 Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O Δ Weser VORTAC (WSR) 532056 N 085236 O FIR Boundary 531250 N 071320 O Eelde VOR/DME (EEL) 530954 N 064002 O					
	235 055	32	FL 240 3500ftMSL		
	264 084	60	FL 240 4000ftMSL		
		20			
G 15 ▲ SALLO (FIR BDRY) 5455 N 1323 O ▲ Trent VOR (TRT) 543045 N 131502 O					Breite G 15: 8 NM
	191 011	25	FL 240 3500ftMSL (FL 80)		

G 21 Gros-Tenquin VOR (GTQ) 485913 N 064248 O FIR Boundary 491000 N 070200 O Δ Saarbrücken VOR (SAA) 491251 N 070658 O					
	051 231	17			
		4	FL 190 3000 (FL 60)	↑ ↓	
G 31 Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O					
	011 191	18	FL 240 5000ftMSL		
Δ Luburg VOR (LBU) 485451 N 092028 O Δ MODAU R 159 - 18 DME FFM (R 159 FFM - R 098 RID) 494700 N 084840 O		56	(FL 190) FL 240 5000ftMSL	↓	
	339 159				
		18	FL 240 3000ftMSL		
Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O					
	304 124	22	FL 240 4500ftMSL		
Δ Taunus DVORTAC (TAU) 501506 N 080948 O Δ Cola DVORTAC (COL) 504706 N 073542 O	328 148	39	(FL 190) FL 240 4500ftMSL		
G 45 1) Zürich East DVOR (ZUE) 473537 N 084908 O BODAN R 091 - 21 DME ZUE R 257 - 42 DME KPT 473524 N 092012 O FIR BDRY 473520 N 092710 O Δ FUSSE R 091 - 71 DME ZUE R 139 - 14 DME KPT 473420 N 103500 O Δ TEGAD 2) R 107 - 22 DME KPT R 250 - 16 DME EUR 473845 N 105300 O Δ EURACH DVOR/DME (EUR) 474409 N 111502 O					1) Luftfahrzeuge ohne RNAV-Ausrüstung mit Ziel RTT fliegen FUSSE TEGAD G 313 RTT. 2) Kreuzung mit G 313; Entfernung bis FIR BDRY (473045 N 113240 O) 28 NM
		21			
	091 271	5			
		45	FL 240 10000ft MSL	↓	
	070 250	13	FL 240 12000ft MSL		
		16			

G 60 Zürich East VOR (ZUE) 473537 N 084908 O FIR Boundary 473830 N 091830 O Δ Kempten DVOR/DME (KPT) 474447 N 102104 O FUSSE (FIR Boundary) 473420 N 103500 O Kühtai NDB (KTI) 471258 N 110142 O BRENO 465830 N 112230 O					
	082 262	20			
		43	FL 240 7000ftMSL	↓	↑
	139 319	14	FL 240 10000ft MSL		
		28			
		20			
G 63 Zürich East VOR (ZUE) 473537 N 084908 O FIR Boundary 474720 N 090300 O Δ SEGMA R 181 - 39 DME TGO (R 181 TGO - R 040 ZUE) 475800 N 091545 O Δ REUTL R 181 - 18 DME TGO (R 181 TGO - R 100 SUL) 481915 N 091545 O Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O					
	040 220	15			
		14	FL 240 6000ftMSL	↑	↓
	001 181	21			
		18	FL 240 5000ftMSL		
G 100 Δ Kim VORTAC (KIR) 495105 N 072213 O Δ Rüdesheim NDB (RUD) 500159 N 075642 O					
	066 246	25	FL 240 4000ftMSL (6000)		↑

G 102 Δ Weser VORTAC (WSR) 532056 N 085236 O Δ STADE R 248 - 29 DME HAM (R 248 HAM - R 210 LBE) 532940 N 092655 O Δ ESTAD R 248 - 25 DME HAM (R 248 HAM - R 189 LBE) 533140 N 093400 O Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O					
	068 248	23 4 25	FL 240 4000ftMSL	↓	
G 103 Δ Würzburg VOR (WUR) 494307 N 095653 O Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O					
	095 275	47	FL 240 5000ftMSL	↑	

G 104 Linz VOR/DME (LNZ) 481350 N 140616 O FIR Boundary 482800 N 132600 O Δ Staub R 297 - 65 DME LNZ (R 166 - 19 DME RDG) (R 117 - 63 DME ALB) 484400 N 123815 O Δ Allersberg VOR/DME (ALB) 491256 N 111323 O Δ NORAS R 302 - 23 DME ALB (R 302 ALB - R 230 ERL) 492450 N 104315 O Δ Würzburg VOR (WUR) 494307 N 095653 O Δ König NDB (KNG) 494548 N 090532 O Δ MODAU R 094 - 10 DME RID R 094 RID - R 159 FFM 494700 N 084840 O Δ Ried DVOR/DME (RID) 494658 N 083233 O Δ ECCHO R 097 - 23 DME KIR (R 097 KIR - R 244 FFM) 494915 N 075745 O Δ Kirn VORTAC (KIR) 495105 N 072213 O Δ RUWER R 273 - 37 DME KIR (R 273 KIR - R 211 NTM) 495140 N 062405 O FIR Boundary 495140 N 061930 O Diekirch DVOR (DIK) 495141 N 060749 O	 297 117 302 122 276 096 274 094 277 097 273 093	 30 35 63 23 35 33 11 10 23 23 37 3 7	 FL 240 5000ftMSL (FL 80) FL 240 5000ftMSL FL 240 3500ftMSL FL 240 4000ftMSL (6000) FL 240 4500ftMSL (FL 80)	 <

R 1 Alsie VOR (ALS) 545422 N 095941 O FIR Boundary 545015 N 095130 O FIR Boundary 532015 N 065940 O Eelde VOR/DME (EEL) 530954 N 064002 O					Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit
		6			
	230 050	135	FL 240 FL 200		
		16			
R 6 1)2) Δ Helgoland VORTAC (DHE) 541113 N 075436 O Δ OSTOR R 300 - 22 DME LBE (R 300 LBE - R 013 WSR) 534945 N 090300 O Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O Δ AMLUH R 119 - 29 DME LBE (R 119 LBE - R 166 HAM) 532540 N 101915 O Δ IRKIS (R 004 - 53 DME HLZ) 531441 N 105323 O ▲ Brünkendorf VORTAC (BKD) 530209 N 113251 O ▲ BONDE (R 301 - 27 NM DME HVL) 524120 N 123000 O ▲ Havel DVOR/DME (HVL) 522724 N 130759 O					1) Innerhalb der Betriebszeiten von ED-R 201 beträgt die maximale Flughöhe auf der Streckenführung R 6 zwischen DHE und LBE FL 70. 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.
	120 300	46	FL 240 3000ftMSL		
		22			
	119 299	29	FL 240 2000ftMSL		
		24	FL 240 3500ftMSL		
		26	FL 240 3500ftMSL (FL 80)		
	121 301	40			
		27	FL 200 4000ftMSL		

R 7 Diekirch DVOR (DIK) 495141 N 060749 O FIR Boundary 493130 N 062120 O FIR Boundary 492800 N 062330 O Gros-Tenquin VOR (GTQ) 485913 N 064248 O Strasbourg VORTAC (STR) 483020 N 073421 O Δ DENEL (FIR BDRY) R 116 STR/R 277 - SUL 482645 N 074550 O Δ Sulz DVOR (SUL) 482257 N 083845 O ANELA (FIR BDRY) R 352 - 16 DME ZUE/ R 052 - 17 DME TRA 475140 N 084540 O SAFFA R 352 - 7 DME ZUE/ R 087 - 14 DME TRA 474200 N 084736 O Zürich East DVOR/DME (ZUE) 473537 N 084908 O					
	160 340	22			
		5			
		30			
	133 313	44			
	116 296	8			
	097 277	35	FL 190 6000ftMSL (FL 100)	↓	↑
	172 352	32	FL 240 6500ftMSL		
		9			
		7			

R 10

Δ Nattenheim VORTAC (NTM)
500101 N 063157 O

Δ Rüdesheim NDB (RUD)
500159 N 075642 O

Δ Taunus DVORTAC (TAU)
501506 N 080948 O

Δ LAHNE
R 049 TAU - R 349 FFM
502700 N 083010 O

Δ Gießen NDB (GIN)
503813 N 084913 O

Δ SWALM
080° GIN - R 299 FUL
504145 N 091610 O

Δ FULNO
R 008 FUL - 260° MBA
504430 N 093600 O

▲ Mansbach NDB (MBA)
504643 N 095430 O

Δ SALCA
R 117 - 58 DME WRB
510425 N 102935 O

Δ LASTO
511810 N 105645 O

Δ GOTEM
R 272 - 44 NM DME LEG
512800 N 111725 O

▲ EDVIN
R 143 - 13 NM MAG
514920 N 120025 O

▲ BUROK
R 232 - 42 NM DME TOF
520315 N 123000 O

▲ ESIKA
R 232 - 35 NM DME TOF
520715 N 123840 O

▲ Tempelhof DVORTAC (TOF)
522828 N 132425 O

091 / 271	54	FL 240 4000ftMSL (FL 80)	↓	Diese Streckenführung ist zwischen ESIKA und TOF nicht benutzbar.
034 / 214	16	(FL 190) FL 240 5000ftMSL	↑	↓
049 / 229	18			
	16			
080 / 260	17			
	13			
	12	FL 240 5000ftMSL		
052 / 232	28			
	22			
	16			
	34			
	23	FL 240 5000ftMSL (FL 80)		
	7	FL 200 4000ftMSL (FL 80)		
	35	FL 200 4000ftMSL		

R 11 Strasbourg VORTAC (STR) 483020 N 073421 O Δ DENEL (FIR BDRY) (R 116 - STR/R 277 - SUL) 482645 N 074550 O Δ Sulz DVOR (SUL) 482257 N 083845 O Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) 490838 N 101422 O Δ NORAS R 230 - 22 DME ERL (R 230 ERL - R 302 ALB) 492450 N 104315 O Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O Δ Bayreuth VOR (BAY) 495911 N 113817 O FIR Boundary 500315 N 121830 O Cheb VOR (OKG) 500400 N 122431 O					
	116 296	8			
	097 277	35	FL 190 6000ftMSL (FL 100)	↓	↑
	060 240	28	FL 240 6000ftMSL	↑	↓
	052 232	50			
	050 230	25	FL 230 5000ftMSL	↓	↑
		22			
	044 224	27	FL 240 5000ftMSL		
	081 261	26	FL 240 6000ftMSL		
		4			
R 12 BEDUM R 056 - 79 DME SPY 532059 N 063522 O FIR Boundary 532950 N 064902 O Δ JUIST R 225 - 51 DME DHE 533352 N 065515 O Δ Helgoland VORTAC (DHE) 541113 N 075436 O					Die Strecke zwischen Meldepunkt JUIST und FIR Boundary (545130 N 091200 O) steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung * während der gesetzlichen Sommerzeit.
		12			
	045 225	5	FL 240 4000ftMSL	↓	
		51	FL 240 FL 200		

R 15 1)2)3)4) Olno VOR (LNO) 503513 N 054236 O FIR Boundary 504130 N 060800 O Δ Nörvenich VORTAC (NOR) 505031 N 064142 O Δ Barmen VORTAC (BAM) 511941 N 071040 O Δ Dortmund VORTAC (DOM) 514248 N 073520 O Δ Osnabrück DVOR (OSN) 521206 N 081712 O Δ BASUM R 030 OSN - R 294 NIE 524620 N 084750 O Δ STADE R 210 - 11 DME LBE (R 210 LBE - R 248 HAM) 532940 N 092655 O Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O Δ RENSU R 012 - 36 DME LBE 541445 N 094655 O Δ EKERN R 012 - 52 DME LBE 543030 N 095200 O FIR Boundary 544830 N 095745 O ALSIE VOR (ALS) 545422 N 095941 O					1) Flüge nach EDUO sollen von DOM nach SONOR (R 091-37 DME DOM/ R 304 WRB; 514330 N 083430 O; MNM 4000 Fuß) durchgeführt werden. 2) Flüge zu/von Bestimmungsflugplätzen im Nahverkehrsbereich Eider, deren Flugverlauf entlang der Streckenführung R 15 geplant ist, sind über BASUM-WSR-OSTOR (R 013-29 DME WSR/ R 300 LBE; 534945 N 090300 O) - MELDU (R 013 - 47 DME WSR/R 098 DHE/236° HN/R 212-24 DME SWG; 540650 N 090940 O; MNM 4000 Fuß) durchzuführen. 3) Luftfahrzeuge, die sich auf der Streckenführung G 24 dem Meldepunkt ALS nähern und beabsichtigen, auf R 15 weiterzufliegen, haben die Linkskurve so rechtzeitig einzuleiten, daß ein Überfliegen von ALS in westlicher Richtung vermieden wird. 4) Flüge auf R 15, die sich DOM von OSN her nähern und auf B 1 Richtung GMH fortgeführt werden, haben die Linkskurve so rechtzeitig einzuleiten, daß ein Überfliegen von DOM in westlicher Richtung vermieden wird.
	070 250	17			
		23	FL 240 5000ftMSL		
	034 214	34	FL 240 3000ftMSL		
	036 216	28	FL 240 4000ftMSL		
	043 223	39	FL 240 5000ftMSL		
		39	FL 240 4000ftMSL		
	030 210	49	FL 240 3500ftMSL		
		11			
		36	FL 240 4000ftMSL		
	012 192	16			
		18			
		6			
R 110 LUXIE (R 211 NTM - R 076 MMD - R 173 DIK) 493716 N 061209 O FIR Boundary 495010 N 062250 O Δ RUWER R 211 - 11 DME NTM (R 211 NTM - R 093 DIK) 495140 N 062405 O Δ Nattenheim VORTAC (NTM) 500101 N 063157 O					Luftfahrzeuge auf der Streckenführung R 110, die NTM aus Richtung LUXIE anfliegen, dürfen NTM in nördlicher Richtung nicht überfliegen.
	031 211	15			
		1	FL 240 3000ftMSL (FL 80)		
		11			

R 125 1)2) Eelde VOR/DME (EEL) 530954 N 064002 O FIR Boundary 532400 N 065700 O Δ Helgoland VORTAC (DHE) 541113 N 075436 O FIR Boundary 544915 N 094345 O Alsie VOR (ALS) 545422 N 095941 O	 038 218 061 241 	 17 58 74 11 	 FL 240 4000ftMSL 	 	1) Innerhalb der Betriebszeiten von ED-R 201 steht diese Strecke zwischen FL 110 und FL 200 nicht zur Verfügung. 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.
R 152 Alsie VOR (ALS) 545422 N 095941 O FIR Boundary 544830 N 095745 O Δ EKERN R 347 - 51 DME HAM 543030 N 095200 O Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O	 192 012 167 347 	 6 18 51 	 FL 240 4000ftMSL 	 	
R 159 Chatillon VOR/DME (CTL) 490816 N 033441 O FIR Boundary 503700 N 061700 O Δ Nörvenich VORTAC (NOR) 505031 N 064142 O	 052 232 	 137 21 	 FL 240 FL 200 	 	Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit
W 10 ▲ Leipzig VOR/DME (LEG) 512614 N 122829 O ▲ MAREG 511640 N 122140 O ▲ ROTAS 511133 N 121713 O ▲ GOLAT 505330 N 120325 O ▲ BAMKI R 205 - 53 DME LEG 503830 N 115210 O ▲ SAREN (FIR BDRY) 502400 N 114100 O Δ RAKIS 1) R 025 - 23 DME ERL (R 025 ERL/R 276 BAY) 500025 N 112436 O Δ Erlangen DVORTAC (ERL) 493923 N 110908 O	 205 025 	 11 5 21 16 16 26 23 	 FL 180 4500ftMSL FL 180 5000ftMSL FL 240 5500ftMSL FL 240 5600ftMSL 	 	1) Schnittpunkt mit A 19

W 37 Δ Roding DVORTAC (RDG) 490229 N 123141 O Δ AGNAV 493150 N 122840 O FIR Boundary 494200 N 122725 O FIR Boundary 494625 N 122700 O FIR Boundary 500021 N 122454 O Cheb VOR (OKG) 500356 N 122427 O					ATS-Strecke nur für An-/Abflüge nach/von München.
	355 175	29	FL 240 6000ftMSL	↓ ↑	
		11			
		4			
		14			
		4			
W 39 Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O Δ BITNI 1) 501352 N 113400 O FIR BDRY 500555 N 121340 O Cheb VOR (OKG) 500356 N 122427 O					1) Kreuzung mit W 10; Entfernung bis SAREN 11 NM
	106 286	79	FL 240 6500ftMSL	↓ ↑	
		27			
		7			
W 70 2) Δ Nördlingen NDB (NDG) 484948 N 102510 O Δ RIDAR 1) 483515 N 104818 O Δ Maisach DVOR/DME (MAH) 481552 N 111845 O Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O					1) Schnittpunkt mit B 6, Entfernung bis WLD 13 NM 2) Nur für Abflüge von EDDF und EDDS.
	134 314	21	FL 240 6000ftMSL	↓	
		28	FL 240 5500ftMSL		
	104 284	21	FL 240 5000ftMSL		
W 72 2) Δ Maisach DVOR/DME (MAH) 481552 N 111845 O Δ TIVIT 1) 474514 N 112125 O FIR BDRY 472640 N 112310 O Innsbruck NDB (INN) 471353 N 112414 O					1) Schnittpunkt mit G 4 2) Nur für Abflüge von EDDF und EDDS.
	176 356	31	FL 240 6000ftMSL	↓	
		18	FL 240 11500ftMSL		
		13			

W 90 ▲ GILAS 49 DME-R 091 TGL 523219 N 143823 O Δ LAKOL 29 DME-R 091 TGL 8 DME-R 345 FWE 523235 N 140448 O ▲ Tegel DVORTAC (TGL) 523346 N 131719 O Δ GOLEV 48 DME-R 300 TGL 22 DME-R 099 BKD 525831 N 120921 O ▲ Brünkendorf VORTAC (BKD) 530209 N 113251 O					
	271 091	20 29	FL 200 4000ftMSL	↓	
	300 120	48	FL 200 3500ftMSL (FL 80)		
	279 099	22			
W 91 SUBI VOR (SUI) 522249 N 143515 O ▲ Tegel DVORTAC (TGL) 523346 N 131719 O					
	282 102	49	FL 200 4000ftMSL	↓	
W 93 Δ Lübeck DVOR (LUB) 535632 N 104009 O ▲ Brünkendorf DVORTAC (BKD) 530210 N 113252 O				↓	
	150 330	63	FL 240 3500ftMSL (FL 140)		
W 94 Δ Würzburg VOR (WUR) 494307 N 095653 O Δ PIGMI 1) R 141 FUL - R 030 WUR 500400 N 101530 O Δ GORKO 2) R 119 FUL - R 030 WUR 501730 N 102728 O ▲ LURIS R 081 FUL - 210° RF 504355 N 105225 O ▲ Erfurt NDB (RF) 505816 N 110455 O ▲ BITBA R 242 - 40 DME LEG 510725 N 113142 O ▲ Leipzig VOR/DME (LEG) 512614 N 122829 O					1) Schnittpunkt mit A 19; Entfernung bis HAB 18 NM 2) Schnittpunkt mit A 65; Entfernung bis VELIS 13 NM.
	030 210	24 16	FL 240 5000ftMSL	↑ ↓	
		31	FL 240 6500ftMSL		
		16	FL 180 6500ftMSL		
	062 242	19	FL 180 5000ftMSL		
		40	FL 180 4000ftMSL		

W 95 ▲ Magdeburg VOR/DME (MAG) 515942 N 114750 O ▲ RISOK 1) R 175 - 32 DME HLZ R 074 - 68 DME WRB 514957 N 105210 O Δ LABAN 2) 513743 N 094630 O Δ Warburg VORTAC (WRB) 513026 N 090642 O					1) Kreuzung mit W 99 2) Kreuzung mit G 5; Entfernung bis DLE: 38 NM
	254 074	36	FL 240 7000ftMSL	↓	
		42			
		26	FL 240 5000ftMSL		
W 96 ▲ Magdeburg VOR/DME (MAG) 515942 N 114750 O ▲ POVEL 1) 520745 N 104944 O R 282 - 37 DME MAG Δ Leine DVOR/DME (DLE) 521506 N 095303 O					1) Schnittpunkt mit W 99; Entfernung bis HLZ 14 NM.
	282 102	37	FL 240 5000ftMSL (FL 80)	↓	
		35	FL 240 5000ftMSL		
W 97 ▲ Nunsdorf VOR (NUF) 521442 N 131907 O ▲ TERKO R 266 NUF/R 240 HVL 521240 N 122500 O					
	266 086	33	FL 200 4000ftMSL (FL 80)	↓	
W 98 ▲ Tegel DVORTAC (TGL) 523346 N 131719 O ▲ Havel DVOR/DME (HVL) 522724 N 130759 O ▲ TERKO R 266 NUF/R 240 HVL 521240 N 122500 O ▲ Magdeburg VOR/DME (MAG) 515942 N 114750 O ▲ NENSA R 230 - 48 DME MAG 512900 N 104800 O ▲ Mansbach NDB (MBA) 504643 N 095430 O Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O					
	221 041	9	FL 200 3500ftMSL	↓	
		30	FL200 4000ftMSL (FL 80)		
	240 060	27	FL 240 4000ftMSL (FL 80)		
	230 050	48	FL 240 5000ftMSL		
	218 038	54			
	230 050	17			

W 99 Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) 541826 N 110024 O Δ TOSPA R 184 - 11 DME MIC 540730 N 105930 O Δ NIKUS R 004 - 60 DME HLZ R 130 - 32 DME HAM 532114 N 105405 O Δ IRKIS R 004 - 53 DME HLZ 531441 N 105323 O Δ DIRBO 28 DME - R 243 BKD/ 28 DME - R 004 HLZ 524925 N 105050 O ▲ Hehlingen DVORTAC (HLZ) 522151 N 104747 O ▲ LARET R 175 - 25 DME HLZ/ R 117 - 40 DME DLE 515655 N 105110 O ▲ RISOK 1) R 175 - 32 DME HLZ/ R 074 - 68 DME WRB 514957 N 105210 O	184 004	11	FL 240 4500ftMSL (FL 80)		1) Schnittpunkt mit W 95; Entfernung bis LABAN 42 NM
		46			
		7			
		25			
		28	FL 240 4500ftMSL (FL 160)		
	175 355	25	FL 240 7000ftMSL		
		7			
W 805 Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O Δ SULUS R 314 - 36 DME ERL (R 314 ERL - R 045 WUR) 500350 N 102815 O Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O	314 134	36	FL 240 5000ftMSL		
		47	FL 240 6500ftMSL (FL 200)		
W 807 ▲ Leipzig VOR/DME (LEG) 512614 N 122829 O ▲ LUPAS R 237 - 45 DME FWE, R 032 - 42 DME LEG 520115 N 130459 O ▲ Nunsdorf VOR (NUF) 521442 N 131907 O	032 212	42	FL 240 4000ftMSL		
		16			
W 905 Trasadingen VOR/DME (TRA) 474127 N 082620 O FIR Boundary 474800 N 083145 O Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O	032 212	8			
		57	FL 240 6500ftMSL (FL 200)		

2. Flächennavigationsstrecken (RNAV-Strecken)

Streckenführungen/Meldepunkte			Reiseflug-höhen		
Bezeichnung	Rechtweisen-der Anfangskurs	Entfernung in NM	Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
L 23 1)2)						1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen
Δ LORTI R 088 OSN/R 340 WRB 521245 N 084115 O	234	51	FL 240 4500ftMSL (FL 160)			2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
Δ Dortmund DVORTAC (DOM) 514241 N 073519 O	053 251	22	FL 240 4000ftMSL			
Δ Bottrop NDB (BOT) 513512 N 070129 O	070					
L 24 1)2)						1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen
Δ RINTA R 268 - 29 DME DLE 521340 N 090540 O	216	78	FL 240 5500ftMSL 3) (FL 160)			2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
Δ Germinghausen DVOR (GMH) 511018 N 075335 O	035					3) Minimum 5500 nur bei Deaktivierung von ED-R 203 und ED-R 18 benutzbar.
L 73 1)2)						1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen
Δ FUSSE R 139 - 14 DME KPT (R 139 KPT - R 091 ZUE) 473420 N 103500 O	098	34	FL 240 13000ft MSL			2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
FIR Boundary 472922 N 112400 O		22				
Rattenberg NDB (RTT) 472553 N 115626 O						
W 92 1)2)						1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen
Δ GOLEV 48 DME - R 300 TGL; 22 DME - R 099 BKD 525831 N 120921 O	318	64	FL 240 4000ftMSL (FL 90)			2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
Δ ADETI 3) R 138 - LUB/R 184 - MIC 534550 N 105700 O		15	FL 240 3500ftMSL (FL 90)			3) Schnittpunkt mit W 99; Entfernung bis TOSPA 22 NM
Δ Lübeck DVOR (LUB) 535632 N 104009 O	137					

§ 2

Diese Verordnung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 09.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 207/93

Verordnung zur Aufhebung der Sechsundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Vom 9. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Sechsundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum) vom 3. September 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I-250/81), zuletzt geändert durch die Fünfundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 28. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S. 810, NfL I-30/93), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 09.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 208/ 93

Hundertvierundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Vom 9. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

Für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum lege ich nachfolgend die Meldepunkte, die Streckenführungen und die Reiseflughöhen fest. 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.
Höchste und niedrigste Flughöhen sind in Flugflächen (FL) angegeben.

Anmerkungen:
1. Um einen sicheren und verzögerungsfreien Ablauf des Fluges zu gewährleisten, ist es notwendig, die Flugplanung entsprechend den in der Ergänzungsbekanntmachung zu § 3 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe c) der 29. Durchführungsverordnung zur LuftVO veröffentlichten Standardstreckenführungen vorzunehmen.

2. Die in Spalte 5 der nachfolgenden Tabelle verwendeten Bezeichnungen und Pfeilsymbole haben folgende Bedeutung:

Die Bezeichnung "ungerade" umfaßt die Flugflächen 250, 270, 290, 330, 370, 410, 450
die Bezeichnung "gerade" umfaßt die Flugflächen 260, 280, 310, 350, 390, 430.

Diese Flugflächen sind normalerweise nur in der in Spalte 5 mit jeweils einem Pfeil angegebenen Richtung zu befliegen.

3. Für die Berechnung der Peilungen und Kurse wurde die magnetische Ortsmißweisung für das Jahr 1985 berücksichtigt.

(1) Konventionelle ATS-Strecken:

Streckenführungen/ Meldepunkte			Reiseflug - höhen		
Bezeichnung	Kurs	Entfernung in NM	Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
UA 4 1) 2)						1) Breite UA 4 8 NM
▲ SEGAL (UIR BDRY) 5450 N 1241 O						2) Luftfahrzeugführer, die beabsichtigen, Flüge zwischen der Streckenführung A 4/UA 4 und der Streckenführung B 51 in beiden Richtungen durchzuführen, werden eindringlich ersucht, erst bei 7 NM vor VOR/DME HDO eine frühzeitige Kurve einzuleiten und zu beenden, um die Mittellinie der Streckenführung 7 NM nach VOR/DME HDO zu erreichen.
▲ SARLI 5441 N 1256 O	133 313	13	FL 410 FL 250			
▲ Trent VOR (TRT) 543045 N 131502 O		15				
▲ Friedland VOR (FLD) 534552 N 133405 O		46				
▲ RAKIT 531450 N 134720 O 52 NM DME - R 345 FWE		32				
Δ ANKER 530412 N 135130 O	165 345	11	FL 410 FL 290			
▲ RENKI 5259 N 1354 O 35 NM DME - R 345 FWE		6				
▲ STENA 524134 N 140118 O		18	FL 410 FL 250			
▲ Fürstenwalde VOR/DME (FWE) 522447 N 140758 O		17				
▲ Beeskow NDB (BKW) 520957 N 141506 O	164 344	15				
Δ KOBUS 514700 N 142500 O		24				
▲ Boxberg NDB (BOG) 512440 N 143443 O		23				
▲ URSUL 511330 N 143000 O 18 NM DME - R 015 HDO	195 015	12	FL 410 FL 290			
▲ Hermsdorf VOR/DME (HDO) (UIR BDRY) 505546 N 142215 O		18	FL 410 FL 250			
UA 7 Vesta VOR (VES) 553613 N 081804 O						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 TUSKA (UIR Boundary) 550000 N 075300 O		39				
Δ WELGO abeam DHE (R 294 DHE-R 024 EEL) 541800 N 072500 O	204 024	45	FL 450 FL 250			
Δ JUIST (R 024 - 26 DME EEL) 533352 N 065515 O		47				
UIR Boundary 532833 N 065152 O		6				
Eelde VOR/DME (EEL) 530954 N 064002 O		20				

UA 9 1) 2)

SAXOX
R 195 NOA - R 036 MIC
544930 N 113830 O

UIR Boundary
543315 N 111830 O

Δ Michaelsdorf DVOR (MIC)
541826 N 110024 O

Δ SEBER
R 053 - 31 DME LBE
535845 N 101735 O

Δ Elbe VORTAC (LBE)
533921 N 093546 O

Δ ESTAD
R 189 - 8 DME LBE
533140 N 093400 O

Δ TIMEN
R 189 - 62 DME LBE
523755 N 092145 O

Δ ROBEG
R 009 - 44 DME WRB
(R 268 - 23 DME DLE)
521400 N 091645 O

Δ Warburg VORTAC (WRB)
513026 N 090642 O

Δ Frankfurt DVORTAC (FFM)
500318 N 083817 O

Δ NISTE
R 183 - 16 DME FFM
494720 N 083730 O

Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH)
485933 N 083506 O

Δ HERBI
R 186 - 25 DME KRH
483440 N 083220 O

Δ DIKMI
R 006 - 31 DME TRA
R 117 - 41 DME STR
481211 N 082944 O

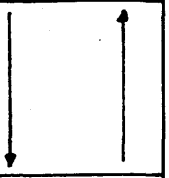
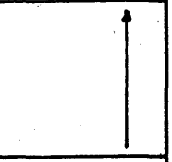
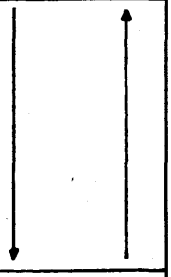
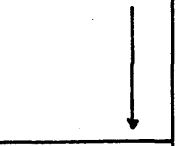
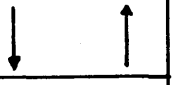
Δ UIR Boundary
474620 N 082650 O

Δ Trasadingen VOR/DME (TRA)
474127 N 082620 O

216 / 036	20		
	18	FL 450 / FL 250	
233 / 053	32		
	31		
	8		
	54		
189 / 009			
	24		
	44		
193 / 013	89		
	16		
183 / 003			
	48	FL 450 / FL 270	
	25		
	22		
186 / 006		FL 450 / FL 250	
	26		
	5		

1) Flüge, die über die Streckenführung UA 9 in Hannover UIR führen und deren weiterer Verlauf entlang der Streckenführung UG 5 geplant ist, sind von SEBER über die Streckenführung UA 905-HAM fortzusetzen.

2) Luftfahrzeuge mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV können für Flüge ab EDDF mit Weiterflug über TRA und UG 52 abhängig von der Verkehrssituation mit einer direkten Streckenführung von DIKMI nach OLBEN (471600 N 074350 O) rechnen: rechtweisender Anfangskurs 209°, Entfernung 64 NM, Mindestflughöhe FL 200, maximale Flughöhe FL 450.

UA 12 Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O Δ SULUS R 134 - 47 DME FUL 500350 N 102815 O Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O Δ Allersberg VOR/DME (ALB) 491256 N 111323 O Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O UIR Boundary 473030 N 113120 O Innsbruck NDB (INN) 471353 N 112414 O					
	134 314	47	FL 450 FL 250		
		36			
	175 355	27			
	159 339	66			
	196 016	42			
		17			
UA 19 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O Δ LOHRE R 091 - 33 DME FFM 500330 N 092920 O Δ SULUS R 091 - 71 DME FFM 500350 N 102815 O UIR Boundary 500405 N 121600 O Cheb VOR (OKG) 500400 N 122431 O					
	091 271	33	FL 450 FL 250		
		38			
		69			
		6			
UA 57 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O UIR Boundary 495230 N 061920 O Diekirch DVOR (DIK) 495141 N 060749 O TARIM 492818 N 033812 O					Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit
	265 085	90	FL 450 FL 250		
		7			
UA 98 Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O UIR Boundary 474700 N 085400 O Zürich East VOR (ZUE) 473537 N 084908 O					
	197 017	52	FL 450 FL 250		
		12			

UA 109 Epinal VOR 481905 N 060345 O BEGAR (UIR Boundary) 475430 N 073500 O UIR Boundary 474400 N 081720 O Trasadingen VOR/DME 474127 N 082620 O					Diese Strecke ist von Montag bis Freitag täglich 1600 (1500*) Uhr UTC bis 0800 (0700*) Uhr UTC und von Freitag 1600 (1500*) Uhr UTC bis Montag 0800 (0700*) Uhr UTC benutzbar. Die Unbenutzbarkeit wird von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH durch NOTAM bekanntgemacht. * während der gesetzlichen Sommerzeit
	114 294	66	FL 450 FL 250	↓	
		31			
		6			
UA 905 SAXOX R 191 - 39 DME RIN 544930 N 113830 O UIR Boundary 543315 N 111830 O Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) 541826 N 110024 O Δ SEBER R 011 - 18 DME HAM 535845 N 101735 O Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O Δ TIMEN R 207 - 70 DME HAM 523755 N 092145 O					Flüge, die über die Streckenführung UA 9 in Hannover UIR führen und deren weiterer Verlauf entlang der Streckenführung UG 5 geplant ist, sind von SEBER über die Streckenführung UA 905-HAM fortzusetzen.
	216 036	20			
		18		↓	
	233 053	32			
	191 011	18	FL 450 FL 250		
	207 027	70		↑	
UB 1 Pampus VOR (PAM) 522009 N 050534 O Nyke NDB (NYK) 521354 N 053036 O ARKON R 199 RKN/R 295-37 DME DOM (R 114-62 DME PAM) 515657 N 064013 O UIR Boundary 515510 N 064650 O Δ Dortmund VORTAC (DOM) 514248 N 073520 O Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O Δ HAREM R 132 - 40 DME FFM 493655 N 092500 O Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) 490838 N 101422 O Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O UIR Boundary 473900 N 123530 O Villach VOR/DME (VIW) 464145 N 135500 O					
	114 294	17			
		45			
	115 295	5			
		32	FL 450 FL 250	↓	
	160 340	107			
	132 312	40			
		43			
	133 313	85			
	136 316	44			
		80			

UB 5

Salzburg VOR/DME (SBG)
480011 N 125336 O

UIR Boundary
481000 N 125000 O

Δ KIRDI
R 346 - 12 DME SBG
481210 N 124900 O

Δ STAUB
R 166 - 19 DME RDG
484400 N 123815 O

Δ Roding DVORTAC (RDG)
490229 N 123141 O

Δ Erlangen VORTAC (ERL)
493923 N 110908 O

Δ SULUS
R 134 - 47 DME FUL
500350 N 102815 O

Δ Fulda DVORTAC (FUL)
503537 N 093424 O

Δ EEDER
R 319 - 35 DME FUL
510120 N 085650 O

Δ BIGGE
R 139 - 37 DME HMM
512420 N 082300 O

Δ Hamm DVOR/DME (HMM)
515129 N 074232 O

UIR Boundary
520720 N 064815 O

Rekken VOR (RKN)
520803 N 064553 O

	10		
346 166	2	FL 450 FL 250	↓
	33		
	19		↓
305 125	65		↑↓
314 134	36		
	47		
319 139	35		↓
	31		
	37		
297 117	37		
	2		

UB 6 1) 2)

BATTY
R 328 - 46 DME NTM
503900 N 055100 O

UIR Boundary
501600 N 061500 O

Δ Nattenheim VORTAC (NTM)
500101 N 063157 O

Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH)
485933 N 083506 O

Δ Tango VORTAC (TGO)
483713 N 091544 O

Δ München VORTAC (MUN)
481053 N 114903 O

Δ KIRDI
R 088 - 40 DME MUN
481210 N 124900 O

UIR Boundary
481220 N 125725 O

Linz VOR/DME (LNZ)
481350 N 140616 O

148 328	28		
	18	FL 450 FL 250	↑
129 309	101		↑↓
131 311	35	FL 450 FL 250	
105 285	105	FL 450 FL 270	
088 268	40	FL 450 FL 250	
	6		
	46		

1) Wegen starken Flugbetriebs mit Hochleistungsluftfahrzeugen in der Nähe von Ramstein und Fürstenfeldbruck müssen Luftfahrzeugführer mit einer Umleitung über UG 1, FFM, UG 31 oder UB 1, oder über TGO, UG 313 rechnen.

2) Nicht verfügbar für Flüge nach EHBK

UB 9 Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O Δ Roding DVORTAC (RDG) 490229 N 123141 O UIR Boundary 483330 N 132830 O Linz VOR/DME (LNZ) 481350 N 140616 O					
	125 305	65	FL 450 FL 250	↓ ↑	
	127 307	47			
		32			
UB 20 ▲ ESIKA R 232-35 NM DME TOF 520715 N 123840 O ▲ Nunsdorf VOR (NUF) 521442 N 131907 O ▲ GORIG R 088 NUF/R 164 FWE 521507 N 141225 O SUBI VOR (SUI) 522249 N 143515 O					
	073 253	26	FL 410 FL 290	↓	
	088 268	33		↓ ↑	
	060 240	16	FL 410 FL 250		
UB 69 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O UIR Boundary 503500 N 061340 O BATTY R 111 - 52 DME BUB 503900 N 055100 O					Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung * während der gesetzlichen Sommerzeit
	291 111	98	FL 450 FL 250	↓	
		15			
UB 103 Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O UIR Boundary 474100 N 124120 O Klagenfurt VOR/DME (KFT) 463550 N 143343 O					
	130 310	46	FL 450 FL 250	↓	
		100			
UB 230 Δ Warburg VORTAC (WRB) 513026 N 090642 O Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) 490838 N 101422 O					
	164 344	57	FL 450 FL 250	↓ ↑	
		91		↓	

<table>
<tr>
<td>UG 1 1) 2) 3)

Sprimont DVOR (SPI)
503056 N 053729 O

UIR Boundary
501255 N 061040 O

Δ Nattenheim VORTAC (NTM)
500101 N 063157 O

Δ Frankfurt DVORTAC (FFM)
500318 N 083817 O

Δ Erlangen VORTAC (ERL)
493923 N 110908 O

Δ Roding DVORTAC (RDG)
490229 N 123141 O

UIR Boundary
483400 N 134700 O

Freistadt DVOR/DME (FRE)
482557 N 140751 O</td>
<td>

<u>133</u>
313

<u>091</u>
271

<u>105</u>
285

<u>125</u>
305

<u>119</u>
299</td>
<td>

28

18

81

100

65

57

16</td>
<td>

<u>FL 450</u>
FL 250</td>
<td>

<br

UG 5					
Gedser VOR (GES) 543705 N 115602 O					Wegen der geringen Ausmaße des zur Verfügung stehenden Luftraumes ist zwischen HAM und GES genaue Navigation und Einhaltung der Mittellinie der Streckenführung erforderlich.
UIR Boundary 542800 N 113900 O		13			
Δ AMICH abeam MIC (R 138 MIC-R 048 LUB) 541225 N 110935 O	228 048	23			
Δ Lübeck DVOR (LUB) 535632 N 104009 O		24			
Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O	189 009	22			
Δ Leine DVOR/DME (DLE) 521506 N 095303 O		87			
Δ Lichtenau NDB (LAU) 511220 N 094131 O	188 008	63	FL 450 FL 250		
Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O		37			
Δ LOHRE R 187 - 32 DME FUL 500330 N 092920 O	187 007	32			
Δ HAREM R 187 - 59 DME FUL 493655 N 092500 O		27			
Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O		60			
UIR Boundary 474800 N 083145 O	212 032	57			
Trasadingen VOR/DME (TRA) 474127 N 082620 O		8			

UG 9 Rekken VOR (RKN) 520803 N 064553 O UIR BDRY 520825 N 065230 O Δ Osnabrück DVOR (OSN) 521206 N 081712 O Δ ROBEG R 268 - 23 DME DLE (R 009 - 44 DME WRB) 521400 N 091645 O Δ Leine DVOR/DME (DLE) 521506 N 095303 O ▲ Hehlingen DVORTAC (HLZ) 522151 N 104746 O ▲ BRANE R 266 - 23 DME HVL 522620 N 123000 O ▲ Havel DVOR/DME (HVL) 522724 N 130759 O ▲ BERLE R 093 - 27 DME HVL 522510 N 135130 O ▲ Fürstenwalde VOR/DME (FWE) 522447 N 140758 O SUBI VOR (SUI) 522249 N 143515 O		4			
	088 268	52	FL 450 FL 250		
		36			
		23			
	080 260	34			
	086 266	63	FL 410 FL 250		
		23	FL 410 FL 290		
	093 273	27			
		10	FL 410 FL 250		
	096 276	17			
UG 10 Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O Δ Weser VORTAC (WSR) 532056 N 085236 O UIR Boundary 531250 N 071320 O Eelde VOR/DME (EEL) 530954 N 064002 O					Während der Aktivierung der ED-R 302 ist die ATS-Strecke UG 10 unterhalb FL 360 nicht benutzbar. Anflüge nach und Abflüge von Hamburg sind ausgenommen.
	235 055	32	FL 450 FL 250		
	264 084	60			
		20			
UG 15 ▲ SALLO (UIR BDRY) 5455 N 1323 O ▲ Trent VOR (TRT) 543045 N 131502 O					Breite UG 15: 8 NM
	191 011	25	FL 410 FL 250		
UG 31 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O					
	165 345	89	FL 450 FL 250		

UG 45 Zürich East DVOR (ZUE) 473537 N 084908 O BODAN R 091 - 21 DME ZUE R 257 - 42 DME KPT 473524 N 092012 O UIR BDRY 473520 N 092710 O Δ FUSSE R 091 - 71 DME ZUE R 139 - 14 DME KPT 473420 N 103500 O UIR Boundary 475950 N 125155 O Salzburg DVOR/DME (SBG) 480011 N 125336 O					
	091 271	21			
		5			
		45	FL 450 FL 250	↓	
	074 254	96			
		1			
UG 52 Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O UIR Boundary 474800 N 083145 O Trasadingen VOR/DME (TRA) 474127 N 082620 O					
	212 032	57	FL 450 FL 250	↓ ↑	
		8			
UG 60 Zürich East VOR (ZUE) 473537 N 084908 O UIR Boundary 473830 N 091830 O Δ Kempten DVOR/DME (KPT) 474447 N 102104 O UIR Boundary 473420 N 103500 O BRENO 465830 N 112230 O					
	082 262	20	FL 450 FL 250		
		43		↓ ↑	
	139 319	14	FL 450 FL 250		
		48			
UG 102 Δ Weser VORTAC (WSR) 532056 N 085236 O Δ STADE R 248 - 29 DME HAM 532940 N 092655 O Δ ESTAD R 248 - 25 DME HAM 533140 N 093400 O Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O					
	068 248	23	FL 450 FL 250	↓	
		4			
		25			

UG 104 Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O Δ Allersberg VOR/DME (ALB) 491256 N 111323 O Δ STAUB R 117 - 63 DME ALB 484400 N 123815 O UIR Boundary 482800 N 132600 O Linz VOR/DME (LNZ) 481350 N 140616 O					
	118 298	112	FL 450 FL 250	↑	
	117 297	63			
		35			
		30			
UG 108 Sprimont DVOR (SPI) 503056 N 053729 O UIR Boundary 502430 N 062215 O Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O					Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit
	106 286	29			
		90	FL 450 FL 250	↓	
UG 109 Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) 485933 N 083506 O UIR Boundary 494400 N 062940 O Diekirch DVOR (DIK) 495141 N 060749 O					Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit
	301 121	93	FL 450 FL 250	↑	
		16			
UG 313 Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O Δ Kempten DVOR/DME (KPT) 474447 N 102104 O UIR Boundary 473045 N 113240 O Rattenberg NDB (RTT) 472553 N 115626 O					
	141 321	68	FL 450 FL 270	↓ ↑	
	107 287	50	FL 450 FL 250		
		16			
UR 1 Alsie VOR (ALS) 545422 N 095941 O UIR Boundary 545015 N 095130 O UIR Boundary 532015 N 065940 O Eelde VOR/DME (EEL) 530954 N 064002 O					
	230 050	6			
		135	FL 450 FL 250	↓	
		16			

UR 6 1) Δ Helgoland VORTAC (DHE) 541113 N 075436 O Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O Δ ABRIN 530500 N 113520 O Δ PODUS 524825 N 123000 O ▲ Tegel DVORTAC (TGL) 523346 N 131719 O Δ LAKOL 2) 523235 N 140448 O ▲ GILAS (UIR BDRY) R 091 TGL/R 067 FWE 523219 N 143823 O	120 300 116 296 091 271	68 78 37 33 29 20	FL 450 FL 250 FL 410 FL 250 FL 410 FL 290 FL 410 FL 250		1) Innerhalb der Betriebszeiten von ED-R 302 ist die ATS-Strecke UR 6 unterhalb FL 360 zwischen DHE und LBE nicht benutzbar. 2) Schnittpunkt mit UA 4
UR 10 1) Δ Nattenheim VORTAC (NTM) 500101 N 063157 O Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O ▲ ERSIL R 125 - 54 DME WRB 510020 N 101920 O ▲ LASTO 2) 511810 N 105645 O ▲ BUROK R 232 - 42 DME TOF) 520315 N 123000 O ▲ ESIKA R 232 - 35 DME TOF 520715 N 123840 O ▲ Tempelhof DVORTAC (TOF) 522828 N 132425 O	091 271 049 229 052 232	81 48 37 31 74 7 35	FL 450 FL 250 FL 410 FL 250 FL 410 FL 290		1) Diese Streckenführung ist zwischen ESIKA und TOF nicht benutzbar. 2) Schnittpunkt mit UW 99
UR 11 Strasbourg VORTAC (STR) 483020 N 073421 O UIR Boundary 483115 N 074800 O Δ HERBI R 265 - 29 DME TGO 483440 N 083220 O Δ Tango VORTAC (TGO) 483713 N 091544 O Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) 490838 N 101422 O Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O UIR Boundary 500220 N 121930 O Cheb VOR (OKG) 500400 N 122431 O	 085 265 052 232 050 230 063 243	9 29 29 50 47 51 4	 FL 450 FL 250 FL 450 FL 270 FL 450 FL 250		Zwischen UIR BDRY (483115 N 074800 O) und TGO steht diese Strecke für Flüge nach EDDM nicht zur Verfügung.

UR 12 Spijkerboor VORTAC (SPY) 523229 N 045115 O BEDUM R 056 - 79 DME SPY 532059 N 063522 O UIR Boundary 532950 N 064902 O Δ JUIST R 225 - 51 DME DHE 533352 N 065515 O Δ Helgoland VORTAC (DHE) 541113 N 075436 O UIR Boundary 545130 N 091200 O Odin VOR/DME (ODN) 553450 N 103920 O	056 236	79			
	045 225	12			
		5	FL 450 FL 250	↓	
		51			
	050 230	60			
		66			
UR 15 Olno VOR (LNO) 503513 N 054236 O UIR Boundary 504130 N 060800 O Δ Nörvenich VORTAC (NOR) 505031 N 064142 O Δ Barmen VOR (BAM) 511941 N 071040 O Δ Dortmund VORTAC (DOM) 514248 N 073520 O Δ Osnabrück DVOR (OSN) 521206 N 081712 O Δ BASUM R 030 OSN - R 294 NIE 524620 N 084750 O Δ STADE R 210 - 11 DME LBE 532940 N 092655 O Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O UIR Boundary 544830 N 095745 O ALSIE VOR (ALS) 545422 N 095941 O	070 250	17			Während der Aktivierung der ED-R 302 ist die ATS-Strecke UR 15 von FL 290 bis FL 350 zwischen OSN und LBE nicht benutzbar.
		23	FL 450 FL 250	↓ ↑	
	034 214	34			
	036 216	28			
	043 223	39			
	030 210	39			
		49			
		11			
	012 192	70	FL 450 FL 290		
		6			
UR 101 LUXIE R 257 FFM - R 172 DIK 493716 N 061209 O UIR Boundary 493945 N 062610 O Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O	076 256	9			Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit
		88	FL 450 FL 250	↓	

UR 110 LUXIE R 211 - 27 DME NTM 493716 N 061209 O UIR Boundary 495010 N 062250 O Δ RUWER R 211 - 11 DME NTM R 273 - 37 DME KIR 495140 N 062405 O Δ Nattenheim VORTAC (NTM) 500101 N 063157 O	031 211	15 1 11	FL 450 FL 250	↓ ↑	Luftfahrzeuge auf der Streckenführung UR 110, die NTM aus Richtung LUXIE anfliegen, dürfen NTM in nördlicher Richtung nicht überfliegen.
UR 159 Chatillon VOR/DME (CTL) 490816 N 033441 O UIR Boundary 503700 N 061700 O Δ Nörvenich VORTAC (NOR) 505031 N 064142 O	052 232	137 21	FL 450 FL 250	↓	Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit
UW 27 Δ Warburg VOR/DME 513026 N 090642 O Δ LUMEX R 125 - 27 DME WRB 511540 N 094240 O ▲ ERSIL R 125 - 54 DME WRB 510020 N 101920 O ▲ LIDVI 504150 N 110150 O UIR Boundary 500930 N 121250 O Cheb VOR (OKG) 500356 N 122427 O	125 305	27 27 33 56 9	FL 410 FL 250	↓ ↑	
UW 38 Δ Roding DVORTAC (RDG) 490229 N 123141 O UIR Boundary 492010 N 125211 O Rudnice VOR/DME (RCE) 502708 N 141243 O	037 217	22 85	FL 450 FL 250	↓ ↑	ATS-Strecke nur für An-/Abflüge nach/von München
UW 39 Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O Δ LANGI 1) 501920 N 110430 O UIR Boundary 500555 N 121340 O Cheb VOR (OKG) 500356 N 122427 O	106 286	60 46 7	FL 450 FL 250	↓ ↑	1) Kreuzung mit UW 99; Entfernung bis LIDVI 23 NM

UW 70 Δ Nördlingen NDB (NDG) 484948 N 102510 O Δ Maisach DVOR/DME (MAH) 481552 N 111845 O Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O	<u>134</u> 314 <u>104</u> 284	49 21	<u>FL 450</u> FL 250	↓	Nur für Abflüge von EDDF und EDDS
UW 72 Δ Maisach DVOR/DME (MAH) 481552 N 111845 O UIR BDRY 472640 N 112310 O Innsbruck NDB (INN) 471353 N 112414 O	<u>176</u> 356	49 13	<u>FL 450</u> FL 250	↓	Nur für Abflüge von EDDF und EDDS
UW 96 ▲ Magdeburg VOR/DME (MAG) 515942 N 114750 O ▲ POVEL 1) R 282 - 37 DME MAG 520745 N 104944 O Δ Leine DVOR/DME (DLE) 521506 N 095303 O	<u>282</u> 102	37 35	<u>FL 410</u> FL 250 <u>FL 450</u> FL 250	↓	1) Schnittpunkt mit UW 99; Entfernung bis HLZ 14 NM.
UW 97 ▲ Nunsdorf VOR (NUF) 521442 N 131907 O ▲ TERKO R 266 NUF/R 240 HVL 521240 N 122500 O	<u>266</u> 086	33	<u>FL 410</u> FL 290	↓	
UW 98 ▲ Tegel DVORTAC (TGL) 523346 N 131719 O ▲ Havel DVOR/DME (HVL) 522724 N 130759 O ▲ TERKO R 266 NUF/R 240 HVL 521240 N 122500 O ▲ Magdeburg VOR/DME (MAG) 515942 N 114750 O ▲ NENSA R 230 - 48 DME MAG 512900 N 104800 O Δ FULDA DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O	<u>221</u> 041 <u>240</u> 060 <u>230</u> 050 <u>220</u> 040	9 30 27 48 71	<u>FL 410</u> FL 290 <u>FL 410</u> FL 250	↓	
UW 904 Δ Roding DVORTAC (RDG) 490229 N 123141 O Δ Allersberg VOR/DME (ALB) 491256 N 111323 O	<u>281</u> 101	52	<u>FL 450</u> FL 250	↓	

(2) Flächennavigationsstrecken (RNAV-Strecken)

Streckenführungen/ Meldepunkte			Reiseflug - höhen		
Bezeichnung	Rechtweisender Anfangskurs	Entfernung in NM	Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6
UL 23 1)2) Δ LORTI R 088 OSN/R 340 WRB 521245 N 084115 O Δ Dortmund DVORTAC (DOM) 514241 N 073519 O	234 053	51	FL 450 FL 250	↓	1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
UL 24 1)2) Δ RINTA R 268-29 DME DLE 521340 N 090540 O Δ Germinghausen DVOR (GMH) 511018 N 075335 O	216 035	78	FL 450 FL 250	↓	1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
UL 41 1)2)3) Δ Roding DVORTAC (RDG) 490229 N 123141 O Δ RENKA 4) 4830,9 N 1317,9 O Δ UIR/FIR BDRY Rhein/Wien 4825,3 N 1326,0 O Δ VELUN 5) 4813,5 N 1342,7 O Δ PETEN 6) 4757,9 N 1404,9 O Δ Graz VOR/DME (GRZ) 465721 N 152702 O	136 318	44 7 17 21 83	FL 450 FL 250	↓ ↑	1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV 3) Eine beabsichtigte Nutzung dieser Streckenführung sollte im Flugplan, Feld 15c, angegeben werden. 4) Schnittpunkt mit UG 104; Entfernung bis Kreuzung STAUB 29 NM 5) Schnittpunkt mit UB 6 6) Schnittpunkt mit UG 4
UL 73 1)2) Δ FUSSE R 139-14 DME KPT (R 139 KPT/R 091 ZUE) 473420 N 103500 O UIR Boundary 472922 N 112400 O Rattenberg NDB (RTT) 472553 N 115626 O	098	34 22	FL 450 FL 250	↓	1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
UL 92 1)2)3) Vesta VOR/DME (VES) 553613 N 081804 O ATTUS (UIR BDRY) 545357 N 084706 O Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O	158 339	45 80	FL 450 FL 310	↓ ↑	1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV 3) Diese Strecke steht sowohl als Alternative für Abflüge von EDDF via FOXTO als auch für Überflüge zur Verfügung

UW 88 1)2)3) ▲ Tegel DVORTAC (TGL) 523346 N 131719 O Δ RADEL 523500 N 123000 O Δ MELAN 523700 N 105900 O Δ TIMEN R 189-62 DME LBE 523755 N 092145 O Δ Osnabrück DVOR(OSN) 521206 N 081712 O					1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV 3) Zwischen TIMEN und OSN ist normalerweise FL 280 und darüber verfügbar. Für Flüge, die unterhalb dieser Flugfläche durchgeführt werden sollen, ist mit einer Umleitung über ROBEG zu rechnen.
	273	29	FL 410 FL 290		
		56	FL 410 FL 250		
		58	FL 450 FL 250		
	090				
	237	47	FL 450 FL 250		
	056				
UW 99 1)2) Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) 541826 N 110024 O Δ TOSPA R 184-11 DME MIC 540730 N 105930 O Δ IRKIS R 004-53 DME HLZ 531441 N 105323 O Δ Hehlingen DVORTAC (HLZ) 522151 N 104747 O Δ LASTO 3) 511810 N 105645 O Δ LIDVI 4) 504150 N 110150 O Δ Erlangen DVORTAC (ERL) 493923 N 110908 O					1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV 3) Schnittpunkt mit UR 10 4) Schnittpunkt mit UW 27
	184	11	FL 410 FL 250		
		53			
	004	53			
	175	64			
		36			
	355	63			

§ 2

Diese Verordnung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 09.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

NfL I 209 – 211/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 22. Juli 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 209/93	17. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	402
I - 210/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Trier/Föhren	402
I - 211/93	Info-Frequenz am Hubschrauber-Sonderlandeplatz Hammelburg-Untererthal	402

Inhaltsangabe der NfL II 64/93 vom 22. Juli 1993

II - 64/93	Nachrichtliche Bekanntmachung der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Verordnungen und Durchführungsverordnungen zur Regelung des Betriebes von Luftsportgeräten (betr.: LuftVZO, LuftVO, LuftPersV, LuftGerPO, LuftBO, LuftBauO, LuftKostV)

Inhaltsangabe der NfL II 65/93 vom 22. Juli 1993

II - 65/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 66/93 vom 22. Juli 1993

II - 66/93	Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals (Heft 8)

I - 209/93

Siebzehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 5. Juli 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827, NfL I - 47/91), zuletzt geändert durch die Sechzehnte Änderungsbekanntmachung vom 27.05.1993 (BAnz. S. 5192, NfL I - 158/93) wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II wird die folgende Nummer mit allen Angaben aufgehoben:

"119. ET-R 120 (Raben)"

Die Bekanntmachung tritt am 22. Juli 1993 in Kraft.

Bonn, den 05.07.93
LR 16/60.05.04/192 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 210/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Trier/Föhren

Gem. § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Verordnung vom 08.06.1993 (BGBl. I S. 758) wird die Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Trier/Föhren vom 13.07.1983 (NfL I - 157/83) wie folgt geändert:

Nr. 1.6 wird wie folgt neu gefaßt:

"1.6 Platzrundenflüge an Samstagen sowie an allen Werktagen vor 11.00 Uhr (Ortszeit) nur nach PPR."

Die Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Trier, den 22.06.93
336-100

Rheinland-Pfalz
Bezirksregierung Trier
Im Auftrag

Dr. M i c k

I - 211/93

Info-Frequenz am Hubschrauber-Sonderlandeplatz "Hammelburg-Untererthal"

Mit Zustimmung der Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern – wird am Hubschrauber-Sonderlandeplatz "Hammelburg-Untererthal" die Info-Frequenz 129,950 MHz betrieben. Die Frequenz darf nur bis zu einer Entfernung von 15 sm und bis zu einer Höhe von 3000 ft über dem Platzniveau benutzt werden. Sie ist nicht exklusiv.

Nürnberg, den 01.07.93
315.1 - 3725.3.13 a

Regierung von Mittelfranken
Luftamt Nordbayern
Im Auftrag

T r i f t s h a e u s e r

NfL I 212 – 224/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 5. August 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 212/93	3. VO zur Änderung der 98. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig)	404
I - 213/93	4. VO zur Änderung der 114. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München)	405
I - 214/93	1. VO zur Änderung der 123. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)	407
I - 215/93	1. VO zur Änderung der 124. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)	408
I - 216/93	4. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	410
I - 217/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	410
I - 218/93	Übermittlung von voraussichtlichen Anflugzeiten	411
I - 219/93	Nachweis der Zollbehandlung von Luftfahrzeugen	411
I - 220/93	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Hettstadt	411
I - 221/93	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Tuttlingen Kreiskrankenhaus	412
I - 222/93	Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Anspach/Ts.	412
I - 223/93	Regelungen des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Gardelegen	413
I - 224/93	Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn	413

Inhaltsangabe der NfL II 67/93 vom 5. August 1993

II - 67/93	Verzeichnis der nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal anerkannten fliegerischen Sachverständigen des Luftfahrt-Bundesamtes und der Länder

Inhaltsangabe der NfL II 68/93 vom 5. August 1993

II - 68/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1. – 30. Juni 1993)

Inhaltsangabe der NfL II 69/93 vom 5. August 1993

II - 69/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 70/93 vom 5. August 1993

II - 70/93	Ungültigkeitserklärungen von Flugzeugdokumenten

I - 212/93

Dritte Verordnung zur Änderung der Achtundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 19. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Achtundneunzigste Durchführungsverordung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig) vom 11. September 1986 (BAnz. S. 13945; NfL I-187/86), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 6. Dezember 1991 (BAnz. 1992 S. 41; NfL I-4/92), wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 2 bis 4 werden wie folgt neu gefaßt:

"§ 2

(1) Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. NOVEMBER 1 (▲): Überführung des Mittellandkanals südöstlich der Ortschaft Wedelheine
2. ECHO 1 (▲): Kreuzung der Eisenbahnlinie Braunschweig-Helmstedt mit der L 635 (Cremlingen-Hordorf)
3. SIERRA (▲): Einmündung der Bahnstrecke Hildesheim-Braunschweig in die Bahnstrecke Peine - Braunschweig
4. WHISKEY 1 (▲): BAB-Raststätte "Zweidorfer Holz" an der BAB Hannover-Braunschweig.

(2) Folgende Meldepunkte auf Anforderung werden festgelegt:

1. NOVEMBER 2 (Δ): Schnittpunkt Bahnstrecke Braunschweig-Gifhorn/Mittellandkanal
2. ECHO 2 (Δ): Autobahnabfahrt Braunschweig-Ost an der BAB Helmstedt-Braunschweig
3. WHISKEY 2 (Δ): Kanalhafen der Stadt Braunschweig
4. MIKE (Δ): Mündung des Zweigkanals in den Mittellandkanal (Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN)
5. CHARLIE (Δ): BAB-Kreuz Wolfsburg-Königslutter (Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN).

Anmerkung: Die aufgeführten Meldepunkte sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Verkehrsflughafen Braunschweig sind wie folgt durchzuführen:

1. Von NOVEMBER 1 (▲) in südwestlicher Richtung rechts entlang des Mittellandkanals über NOVEMBER 2 (Δ);
   Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN.

2. Von ECHO 1 (▲) auf Kurs über Grund 340° (mw) über ECHO 2 (Δ);
   Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN.

3. Von SIERRA (▲) auf Kurs über Grund 035° (mw);

   Flughöhe: maximal 2000 Fuß über NN.

4. Von WHISKEY 1 (▲) in südöstlicher Richtung rechts entlang der BAB Hannover-Braunschweig über WHISKEY 2 (Δ);
   Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN.

5. Von WHISKEY 1 (▲) auf Kurs über Grund 085° (mw) über NOVEMBER 2 (Δ);
   Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Braunschweig ist spätestens 5 Minuten vor den in Absatz 1 genannten Pflichtmeldepunkten aufzunehmen.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 aufgeführten Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Verkehrsflughafen Braunschweig sind wie folgt durchzuführen:

1. Von der Startbahn 09:

1.1 Linkskurve, danach in nördlicher Richtung bis NOVEMBER 1 (▲);
1.2 Linkskurve, danach über NOVEMBER 2 (Δ) auf Kurs über Grund 265° (mw) bis WHISKEY 1 (▲);
1.3 Rechtskurve, über ECHO 2 (Δ) auf Kurs über Grund 160° (mw) bis ECHO 1 (▲);
   Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN.

2. Von der Startbahn 27:

2.1 In nordwestlicher Richtung rechts entlang der BAB Braunschweig-Hannover bis WHISKEY 1 (▲);
   Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN.
2.2 Auf Kurs über Grund 215° (mw) bis SIERRA (▲);
   Flughöhe: maximal 2000 Fuß über NN.
2.3 Rechtskurve, in nördlicher Richtung über NOVEMBER 2 (Δ), danach in nordöstlicher Richtung bis NOVEMBER 1 (▲);
   Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN.

Anmerkung: Die aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 5. August 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 19.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I – 213/93

Vierte Verordnung zur Änderung der Einhundertvierzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 19. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, 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 die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 21. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S. 402, NfL I-22/93), wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Nummer 2.2 wird wie folgt neu gefaßt:

"2.2 Frequenz

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
26 R	TGO1F, WLD1N, WLD1F, ALB1N, ALB 1F, RDG1N, ERL1N TULSI1N, CHIEM2N, KPT1F, KIRDI1N	123.900 127.950
26L	TGO1S, WLD1S, WLD1Z, ALB1S, ALB 1Z, RDG1Z, ERL1S TULSI2S, CHIEM2S, KPT1S, KIRDI1S	123.900 127.950
08R	TGO2Y, ALB2E, WLD2E, RDG1E, ERL1E MDF3E, TULSI2E, KIRDI1E	123.900 127.950
08L	TGO3W, ALB2Q, WLD3Q, RDG1Q, ERL1Q MDF3Q, TULSI2Q, KIRDI1Q	123.900 127.950

Hinweis: Frequenzwechsel von der Platzkontrolle zur Abflugkontrolle erst nach Aufforderung durch die Platzkontrollstelle."

2. In Absatz 2 Nummer 1 werden die Abflugstrecke SALZBURG ONE NOVEMBER DEPARTURE (SBG1N) gestrichen und die folgenden neuen Abflugstrecken angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ERLANGEN ONE NOVEMBER DEPARTURE (ERL1N) Geradeaus bis 3,5 DME DMN; Rechtskurve, auf Kurs 345° bis MIQ (Δ); auf R 165 ERL bis ERL (Δ). Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt IAS nicht überschritten werden.	FL 70		Für Flüge, die in oder oberhalb FL 250 geplant sind; für andere Flüge ist ALB1N im Flugplan anzugeben.
KIRDI ONE NOVEMBER DEPARTURE (KIRDI1N) Geradeaus bis 3 DME DMN; Linkskurve, auf R 333 MUN bis MUN (Δ); Linkskurve, auf R 088 MUN bis KIRDI (Δ). Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt IAS nicht überschritten werden.	FL 70		

3. In Absatz 2 Nummer 2 werden die Abflugstrecke SALZBURG ONE SIERRA DEPARTURE (SBG1S) gestrichen und die folgenden neuen Abflugstrecken angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ERLANGEN ONE SIERRA DEPARTURE (ERL1S) Geradeaus ; bei Durchfliegen von 3 DME DMS Rechtskurve, auf Kurs 350° bis MIQ (Δ); auf R 165 ERL bis ERL (Δ). Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt IAS nicht überschritten werden.	FL 70		Für Flüge, die in oder oberhalb FL 250 geplant sind; für andere Flüge ist ALB1S im Flugplan anzugeben.
KIRDI ONE SIERRA DEPARTURE (KIRDI1S) Geradeaus ; bei Durchfliegen von 2 DME DMS oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve (innerhalb von 4,5 DME DMS durchführen), auf R 333 MUN bis MUN (Δ); nach MUN Linkskurve, auf R 088 MUN bis KIRDI (Δ). Geschwindigkeitsbeschränkung: Während der Abflugkurve darf eine angezeigte Geschwindigkeit von 210 kt IAS nicht überschritten werden.	FL 70		

4. In Absatz 2 Nummer 3 werden die Abflugstrecke SALZBURG ONE ECHO DEPARTURE (SBG1E) gestrichen und die folgenden neuen Abflugstrecken angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ERLANGEN ONE ECHO DEPARTURE (ERL1E) Geradeaus ; bei Durchfliegen von 2,5 DME DMS oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird, Linkskurve, Flug bis MIQ (Δ); Rechtskurve, auf R 165 ERL bis ERL (Δ).	FL 70		Für Flüge, die in oder oberhalb FL 250 geplant sind; für andere Flüge ist ALB2E im Flugplan anzugeben.

KIRDI ONE ECHO DEPARTURE (KIRDI1E) Geradeaus über LO MSW; bei Durchfliegen von 5,5 DME DMS oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird, Rechtskurve, auf R 295 MDF bis MDF (Δ); auf R 096 MDF bis KIRDI (Δ).	FL 70		Für Flüge, die in oder oberhalb FL 250 geplant sind; für andere Flüge ist ALB2E im Flugplan anzugeben.

5. In Absatz 2 Nummer 4 werden die Abflugstrecke SALZBURG ONE QUEBEC DEPARTURE (SBG1Q) gestrichen und die folgenden neuen Abflugstrecken angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ERLANGEN ONE QUEBEC DEPARTURE (ERL1Q) Geradeaus; bei Durchfliegen von 2 DME DMN oder 2000, je nachdem, was später erreicht wird, Linkskurve (innerhalb von 4,5 DME DMN durchführen), Flug bis MIQ (Δ); nach MIQ Rechtskurve, auf R 165 ERL bis ERL (Δ).	FL 70		Für Flüge, die in oder oberhalb FL 250 geplant sind; für andere Flüge ist ALB2Q im Flugplan anzugeben.
KIRDI ONE QUEBEC DEPARTURE (KIRDI1Q) Geradeaus über LO MNW; bei Durchfliegen von 7,5 DME DMN oder 4000, je nachdem, was später erreicht wird, Rechtskurve, auf R 303 MDF bis MDF (Δ); auf R 096 MDF bis KIRDI (Δ).	FL 70		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 19. August 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 19.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I – 214/93

Erste Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnungzur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

Vom 19. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S , NfL I-206/93) wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

1. Bei den ATS-Strecken B 6, G 5, G 31, G 63, R 11 und W 905 wird der Meldepunkt Tango VORTAC in Spalte 1 jeweils wie folgt neu gefaßt:

"Δ Tango DVORTAC (TGO)
48 37 10 N 09 15 37 O"

2. Die ATS-Strecke W 10 wird wie folgt neu gefaßt:

1	2	3	4	5	6
W 10 ▲ Nunsdorf VOR (NUF) 521442 N 131907 O ▲ LUPAS R 237 - 45 DME FWE, R 032 - 42 DME LEG 520115 N 130459 O ▲ Leipzig VOR/DME (LEG) 512614 N 122829 O ▲ MAREG 511640 N 122140 O ▲ ROTAS 511133 N 121713 O ▲ GOLAT 505330 N 120325 O ▲ BAMKI R 205 - 53 DME LEG 503830 N 115210 O ▲ SAREN (FIR BDRY) 502400 N 114100 O △ RAKIS 1) R 025 - 23 DME ERL (R 025 ERL/R 276 BAY) 500025 N 112436 O △ Erlangen DVORTAC (ERL) 493923 N 110908 O					1) Schnittpunkt mit A 19
	212 032	16	FL 240 4000ftMSL		
		42			
	205 025	11	FL 240 4500ftMSL		
		5			
		21	FL 240 5000ftMSL		
		16			
		16	FL 240 5500ftMSL		
		26			
		23	FL 240 5600ftMSL		

3. In der ATS-Strecke W 90 werden die Koordinaten des Meldepunktes LAKOL in Spalte 1 von "52 32 35 N 14 04 48 O" in "52 33 00 N 14 04 36 O" geändert.

4. Die ATS-Strecke W 807 wird gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 19. August 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 19.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I – 215/93

Erste Verordnung zur Änderung der Hundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Vom 19.Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S. NfL I- 208/93) wird wie folgt geändert:

§ 1 wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden

a) bei den ATS-Strecken UA 98, UB 6, UG 5, UG 31, G 52, UG 313 und UR 11 der Meldepunkt Tango VORTAC in Spalte 1 jeweils wie folgt neu gefaßt:

"△ Tango DVORTAC (TGO)
48 37 10 N 09 15 37 O"

b) die ATS-Strecke UG 4 wie folgt neu gefaßt:

1	2	3	4	5	6
UG 4 Luxeuil VOR (LUL) 474118 N 061746 O UIR Boundary 474140 N 073520 O UIR Boundary 474125 N 080900 O Trasadingen VOR/DME (TRA) 474127 N 082620 O UIR Boundary 474250 N 091400 O Δ Kempten DVOR/DME (KPT) 474447 N 102104 O UIR Boundary 480000 N 125200 O Salzburg VOR/DME (SBG) 480011 N 125336 O	<u>092</u> 272 <u>088</u> 268 <u>082</u> 262	52 22 12 32 45 102 1	<u>FL 450</u> FL 200 <u>FL 450</u> FL 250		Für Flüge in FL 200 - FL 240 ab Trasadingen VOR/DME in/aus Richtung Osten oder Norden

c) in der ATS-Strecke UR 6 die Koordinaten des Meldepunktes LAKOL in Spalte 1 von "52 32 35 N 14 04 48 O" in "52 33 00 N 14 04 36 O" geändert.

2. In Absatz 2 werden die RNAV-Strecken UL 23 und UL 24 wie folgt neu gefaßt:

1	2	3	4	5	6
UL 23 1)2) Δ TIMEN R 189 - 62 DME LBE 523755 N 092145 O Δ LORTI R 088 OSN/R 340 WRB 521245 N 084115 O Δ Dortmund DVORTAC (DOM) 514241 N 073519 O	225 044 234 053	35 51	<u>FL 450</u> FL 250		1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV
UL 24 1)2) Δ TIMEN R 189 - 62 DME LBE 523755 N 092145 O Δ RINTA R 268-29 DME DLE 521340 N 090540 O Δ Germinghausen DVOR (GMH) 511018 N 075335 O	202 022 216 035	26 78	<u>FL 450</u> FL 250		1) RNAV-Strecke mit rechtweisenden Anfangskursen 2) Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 19. August 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 19.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I - 216/93

Vierte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 13. Juli 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I-66/93), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsbekanntmachung hierzu vom 26. Mai 1993 (BAnz. S. 5414; NfL I-157/93),wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt II Nr. 4.1 werden

a) die Angaben zu den Kontrollzonen Demmin, Falkenberg, Finow, Finsterwalde, Großenhain, Lärz und Neu-Welzow gestrichen;

b) in den Angaben zur Kontrollzone Dresden

nach dem Wort Dresden folgende Angaben eingefügt:
"(Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Dresden
510802 N 134608 O)";

c) die Angaben zur seitlichen Begrenzung der Kontrollzone Dresden durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 221°/041° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 311°/131° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie";

d) die Angaben zur seitlichen Begrenzung der Kontrollzone Leipzig durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 285°/105° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 015°/195° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 6 sm beiderseits dieser Linie";

e) die Angaben zur seitlichen Begrenzung der Kontrollzone Erfurt durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Seitliche Begrenzung:

a) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 277°/097° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 3 sm beiderseits dieser Linie;

b) Parallelen zu der in rechtweisender Richtung 007°/187° durch den Flugplatzbezugspunkt verlaufenden Linie in einem Abstand von 5,5 sm beiderseits dieser Linie;

c) Teil eines Kreisbogens mit einem Radius von 5 sm nördlich um den Flugplatzbezugspunkt";

f) die Angaben zur zeitlichen Wirksamkeit der Kontrollzone Neubrandenburg durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Zeitliche Wirksamkeit:
Montag bis Donnerstag täglich von 0700 (0600) Uhr bis 1600 (1500) Uhr UTC und Freitag von 0700 (0600) Uhr bis 1100 (1000) Uhr UTC, außer an Feiertagen".

g) die Angaben zur oberen Begrenzung der Kontrollzone Illesheim durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN".

2. In Abschnitt II Nr. 5 werden

die Angaben zum Nahverkehrsbereich Illesheim durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Sektor A
49 38 11 N 10 30 30 O – 49 32 01 N 10 35 20 O –
49 25 00 N 10 26 00 O – 49 24 22 N 10 23 05 O –
49 26 30 N 10 15 20 O – 49 31 40 N 10 10 40 O –
49 38 11 N 10 30 30 O.

Sektor B 1
49 42 45 N 10 22 15 O – 49 38 11 N 10 30 30 O –
49 31 40 N 10 10 40 O – 49 27 50 N 09 48 10 O –
49 34 05 N 09 51 36 O – 49 35 10 N 09 59 10 O –
49 38 20 N 10 18 20 O – 49 42 45 N 10 22 15 O.

Sektor B 2
49 26 30 N 10 15 20 O – 49 24 22 N 10 23 05 O –
49 21 20 N 10 07 30 O – 49 26 30 N 10 15 20 O.

Sektor B 3
49 38 11 N 10 30 30 O – 49 34 00 N 10 38 00 O –
49 32 01 N 10 35 20 O – 49 38 11 N 10 30 30 O".

Diese Bekanntmachung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Bonn, den 13.07.93
LR 16/60.05.02/199 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 217/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

Vom 13. Juli 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird im Fluginformationsgebiet BERLIN das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung

Der Luftraum innerhalb der durch die Koordinaten
52 11 00 N 13 56 00 O – 52 13 00 N 13 56 00 –
52 13 00 N 13 59 00 O – 52 11 00 N 13 59 00 –
52 11 00 N 13 56 00 O

gegebenen seitlichen Begrenzung von Grund bis 660 m (2300 ft) über NN.

2. Daten und Zeiten

Vom 23. August bis 26. August 1993
jeweils von 08.00 bis 14.00 Uhr UTC,

am 02. September 1993 von 08.00 bis 14.00 Uhr UTC,

vom 13. September bis 16. September 1993
jeweils von 08.00 bis 14.00 Uhr UTC,

am 27. August, 03. September und 17. September 1993
jeweils von 08.00 bis 11.00 Uhr UTC.

3. Flugbeschränkungen

In dem unter Ziffer 1 genannten Gebiet sind Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln nur mit vorheriger Genehmigung durch die

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nebenstelle Wünsdorf (LUKO)
Postfach 59
15801 Zossen
Tel.: 033 77/24 11

zulässig.

4. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich verfolgt.

Bonn, den 13.07.93
LR 16/60.05.04/198 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 218/93

Übermittlung von voraussichtlichen Anflugzeiten

Die Deutsche Flugsicherung GmbH gibt hinsichtlich der Übermittlung voraussichtlicher Anflugzeiten durch die Flugverkehrskontrolle folgendes bekannt:

Wenn vorauszusehen ist, daß Luftfahrzeuge, die nach Instrumentenflugregeln fliegen, länger als 20 Minuten über der als Freigabegrenze dienenden Navigationshilfe warten müssen, wird die Flugverkehrskontrolle grundsätzlich die voraussichtliche Anflugzeit an den Luftfahrzeugführer übermitteln.

Bei kürzerer Wartezeit erfolgt die Übermittlung der voraussichtlichen Anflugzeit nur noch in den Fällen, in denen es von der Flugverkehrskontrolle für erforderlich gehalten wird.

Wenn eine Flugverkehrskontrollfreigabe für den Weiterflug über die als Freigabegrenze dienende Navigationshilfe hinaus nicht erteilt wurde, hat der Luftfahrzeugführer in die Warteschleife einzufliegen, die zuletzt zugeteilte und bestätigte Flughöhe einzuhalten und auf weitere Flugverkehrskontrollfreigaben zu warten.

NfL I - 130/68 wird hiermit aufgehoben.

Offenbach, den 16.07.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

D i t z

I - 219/93

Nachweis der Zollbehandlung von Luftfahrzeugen

Die als Nachweis über die Zollbehandlung von Luftfahrzeugen geforderte zollamtliche Bescheinigung wird in der Regel auf dem Vordruck "Antrag auf Zulassung eines Luftfahrzeuges zum Verkehr (§ 8 LuftVZO)" abgegeben. Im Benehmen mit dem Bundesminister der Finanzen wird die Verwaltungsanordnung L 11/60.35.05-9 L 82 vom 21. April 1982 (NfL I - 79/82) geändert. Künftig wird wie folgt verfahren:

Das Luftfahrt-Bundesamt fordert im Verfahren zur endgültigen Zulassung eines Luftfahrzeuges zum Verkehr als Nachweis über die Zollbehandlung bei der erstmaligen Zulassung eines von außerhalb eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft eingeführten Flugzeugs, Drehflüglers, Luftschiffes, Motorseglers, Segelflugzeuges oder bemannten Ballones im Zulassungsantrag eine Bescheinigung der Zollstelle, daß das Luftfahrzeug ordnungsgemäß zum freien Verkehr/zur Freigutverwendung abgefertigt ist. Bei Luftsportgeräten (Ultraleichtflugzeuge, Hängegleiter, Gleitsegel, Sprungfallschirme) ist durch den Beauftragten entsprechend zu verfahren. Der Nachweis über die Zollbehandlung kann auch durch eine Zollquittung oder Zollurkunde erbracht werden, deren Vorlage unter genauer Bezeichnung des Zollbelegs in den Zulassungsakten zu vermerken ist.

Wird der Nachweis über die Zollbehandlung nicht erbracht, so benachrichtigt die für die Verkehrszulassung zuständige Stelle – ohne das Zulassungsverfahren aus diesem Grunde zu unterbrechen – die Zollfahndungsbehörde Hannover über diesen Sachverhalt. Zum Zwecke der Nachprüfung der Zollbehandlung kann die Zollbehörde Einsicht in die Zulassungsakten nehmen.

NfL I - 79/82 wird hiermit aufgehoben.

Bonn, den 07.07.93
LR 11/18.40/1 Ref 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

R i e d i g e r

I - 220/93

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Hettstadt

Die Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern- hat der Flugsportgruppe Hermann Köhl e. V. die luftrechtliche Genehmigung zum Aufstieg von Freiballonen auf dem Sonderlandeplatz Hettstadt erteilt. Die Bekanntmachung der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern- vom 07.11.1977 (NfL I 421/77) wird deshalb in Nr. 5 wie folgt ergänzt:

5. –
–
c) Freiballone

Nürnberg, den 06.07.93
315.4–3721.3.12

REGIERUNG VON MITTELFRANKEN
- Luftamt Nordbayern -
Im Auftrag

T r i f t s h a e u s e r

I - 221/93

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Tuttlingen, Kreiskrankenhaus

Das Regierungspräsidium Freiburg hat dem Landkreis Tuttlingen, Landratsamt, Krankenhaushauptverwaltung Postfach 44 53, Tuttlingen, die Genehmigung zur Anlage und den Betrieb eines Landeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln am Tage und bei Nacht am 17.06.1993 erteilt.

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

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:
Hubschrauber-Sonderlandeplatz Tuttlingen, Kreiskrankenhaus

2. Lage:	2,5 km östlich des Bahnhofs Tuttlingen
3. Bezugspunkt:	Mitte des Landeplatzes
a) geographische Lage:	47 59 06 N, 08 49 58 O
b) Höhe über NN:	679 m (2328 ft)

4. Start- und Landefläche für Hubschrauber:

a) Abmessung:	rd. 15,0 m
b) An- und Abflugbereiche:	
Start:	123° / 330° rwN
Landung:	153° / 303° rwN
c) Oberfläche:	Hartbelag

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

Hubschrauber bis zu 6.000 kg höchstzulässiger Flugmasse

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Einsatz von Hubschraubern im Notfallrettungsdienst, Krankentransport und Katastrophenschutz.

Freiburg i. Br., den 29.06.93
Az.: 27-3846 H Tuttlingen, Kreiskrankenhaus 2

Regierungspräsidium Freiburg

M ö l l e r

I - 222/93

Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Anspach/Ts.

Gemäß § 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) – zuletzt geändert durch 10. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23.07.1992 (BGBl. I.S. 1370) – in Verbindung mit § 21a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I. S. 2117) – zuletzt geändert durch Verordnung vom 26.05.1993 (BGBl. I.S. 750) – wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Anspach/Ts. folgende Regelung getroffen:

Regelung des Flugplatzverkehrs

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Anspach-Info aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Überflug bebauter Gebiete ist unbedingt zu vermeiden.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Die Platzrunde ist nordwestlich des Flugplatzes in 2100 ft MSL zu fliegen.

Lärminderungsverfahren

2.2 Nach Absprache mit Anspach-Info sind An- und Abflüge direkt über die Queranflug- bzw. -abflüge möglich.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Segelflugzeuge fliegen die kleine nordwestliche Platzrunde.

4. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

5. Schlußbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Darmstadt, den 15.07.93
IV 37b - 66m 08 - Anspach

Regierungspräsidium Darmstadt
Im Auftrag

S p o r l e d e r

I - 223/93

Regelungen des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Gardelegen

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die siebte Verordnung zur Änderung der LuftVO vom 18.12.1992 (BGBl. I 2391) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Gardelegen folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Gardelegen INFO aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Überflüge der Orte Berge, Ackendorf und der Stadt Gardelegen, im besonderen des Krankenhauses, unter 1500 ft MSL sind zu vermeiden.

1.4 Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen nicht starten und landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Die Platzrunde ist nördlich des Landeplatzes in 1300 ft MSL, außerhalb der Segelflugplatzrunde und der Ultraleichtplatzrunde zu fliegen.

3. Betrieb von Ultraleichtflugzeugen

3.1 Die Platzrunde ist nördlich des Landeplatzes in max. 1000 ft MSL außerhalb der Segelflugplatzrunde zu fliegen.

4. Segelflug

4.1 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk haben die innere Nordplatzrunde zu fliegen. Ausnahmen sind mit Zustimmung des Flugleiters möglich.

4.2 Flugzeugschlepp:

4.2.1 Für Flugzeugschleppflüge gilt Ziffer 1 sinngemäß.

4.2.2 Der Flugzeugschlepp ist nach Möglichkeit nicht über bewohntes Gebiet zu führen.

4.2.3 Flugzeuge, die mit angehängtem Schleppseil zum Seilabwurf oder zur Landung anfliegen, müssen die Platzgrenze in min. 300 ft MSL überfliegen.
Nach dem Seilabwurf können die Schleppflugzeuge im Durchstartfall eine verkürzte Nordplatzrunde fliegen.

4.3. Windenstart:

4.3.1 Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn sich kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug befindet und wenn der Windenschleppbereich am Boden und in der Luft frei ist.

4.4 Nach dem Absetzen von Fallschirmspringern ist der Windenstart untersagt. Der Start darf erst begonnen werden, wenn alle Springer gelandet sind und sich aus dem Gefahrenbereich des Seiles entfernt haben.

5. Fallschirmsprungbetrieb

5.1 Vor dem Absetzen ist Sprechfunkverbindung mit dem Flugleiter (Gardelegen INFO) aufzunehmen. Die Fallschirmsprünge sind nur mit Zustimmung des Flugleiters zulässig. Auf Verlangen ist am Boden ein Luftraumbeobachter durch die Fallschirmspringer einzusetzen.

6. Freiballone

Nach PPR.

7. Modellflugbetrieb

Der Modellflugbetrieb erfolgt im Südwesten des Landeplatzes und bedarf der Absprache mit dem Flugleiter.

8. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

9. Inkrafttreten

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Magdeburg, den 24.06.93
Az. 34.30312/18-09/03

Bezirksregierung Magdeburg
Im Auftrag

B r ü g g e m a n n

I - 224/93

Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn

Der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Hahn mbH, Lautzenhausen, wurde die Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn im Umfang eines Flughafens des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughafen) erteilt.

1. Bezeichnung:	Flugplatz Hahn
2. Lage:	5,5 NM W der Stadt Kirchberg (Hunsrück)
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	49 56 58 N 07 15 54 O
b) Höhe:	502,60 m (1 649 ft) über NN
4. Klassifizierung:	Der Flugplatz entspricht der Kategorie 4 nach Anhang 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen)
5. Start- und Landebahn:	
a) Richtung:	03/21 (32,47°/212,48° rw)

b)		2.440 m
c)	Breite:	45 m
d)	Höhe der Schwelle 03	502,30 m über NN
	Höhe der Schwelle 21	486,15 m über NN
e)	Belag	Bitumen
f)	Tragfähigkeit	PCN 40

6. Zugelassene Luftfahrzeuge:

Der Flugplatz darf im Rahmen der zivilen Mitbenutzung von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:

1. Flugzeuge,
2. Hubschrauber,
3. Motorsegler
4. andere Luftfahrzeuge nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch die EBGH.

7. Zweck des Flugplatzes:

Der Militärflugplatz steht im Rahmen der zivilen Mitbenutzung dem allgemeinen Verkehr im Umfang eines Verkehrsflughafens offen.

8. Haftpflichtversicherung:

Für die Regelung von Personen – und Sachschäden ist der Abschluß einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung und der Mindestdekkungssumme von insgesamt 125 Mio. DM je Schadensereignis verfügt worden.

Der Flugbetrieb wird am 31.07.1993 aufgenommen.

Mainz, den 19.07.93
852-181/11/16

Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
des Landes Rheinland-Pfalz
Im Auftrag

J u n g

NfL I 225 – 230/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 19. August 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 225/93	VO zur Aufhebung der 107. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)	416
I - 226/93	125. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel)	416
I - 227/93	VO zur Aufhebung der 108. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)	428
I - 228/93	126. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof)	428
I - 229/93	VO zur Aufhebung der 109. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)	438
I - 230/93	127. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld)	438

I - 225/93

Verordnung zur Aufhebung der Einhundertsiebten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 30. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertsiebte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel) vom 30. Oktober 1991 (BAnz. S. 7681; NfL I-237/91), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 14. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S. 97, NfL I-6/93), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 19. August 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 30.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I - 226/93

Hundertfünfundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 4. August 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tegel sind die in den §§ 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.

(2) Die 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 ANKER 53°04'14" N 13°51'39" O	R 345 - 41 DME FWE R 034 - 37 DME TGL
Meldepunkt BELOX 52°17'04" N 12°59'33" O	R 232 - 19 DME TOF R 259 - 43 DME FWE
Meldepunkt MELAN 52°37'00" N 10°59'00" O	R 219 - 32 DME BKD R 321 - 48 DME MAG R 024 - 17 DME HLZ
Meldepunkt LUPAS 52°01'15" N 13°04'59" O	R 032 - 42 DME LEG
Meldepunkt GILAS 52°32'19" N 14°38'23" O	R 091 - 49 DME TGL R 067 - 20 DME FWE
Meldepunkt GOLEV 52°58'31" N 12°09'21" O	R 300 - 48 DME TGL R 099 - 22 DME BKD
Meldepunkt GORIG 52°15'07" N 14°12'25" O	R 164 - 10 DME FWE R 088 NUF
Meldepunkt GOTEM 51°28'00" N 11°17'25" O	R 272 - 44 DME LEG
Meldepunkt IDKES 52°26'06" N 12°35'15" O	R 266 - 20 DME HVL R 004 LEG
Meldepunkt KONEN 51°40'18" N 11°43'42" O	R 232 - 78 DME TOF R 297 LEG
Meldepunkt LASTO 51°18'10" N 10°56'45" O	R 052 - 67 DME FUL R 232 - 115 DME TOF R 052 FUL/R 262 LEG
Meldepunkt LAKOL 52°33'00" N 14°04'36" O	R 345 - 9 DME FWE R 091 - 29 DME TGL
Meldepunkt NUVEN 52°32'54" N 12°52'48" O	R 300 - 11 DME HVL R 266 - 15 DME TGL
Meldepunkt SOLVU 52°25'24" N 12°18'54" O	R 266 - 30 DME HVL R 142 BKD/R 353 LEG
Meldepunkt STENA 52°41'36" N 14°01'18" O	R 345 FWE/R 043 NUF R 345 - 17 DME FWE
Meldepunkt NENSA 51°29'00" N 10°48'00" O	R 230 - 48 DME MAG
Meldepunkt POVEL 52°07'45" N 10°49'44" O	R 282 - 37 DME MAG
Meldepunkt RISOK 51°49'57" N 10°52'10" O	R 254 - 36 DME MAG R 175 - 32 DME HLZ R 074 - 68 DME WRB

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Berlin-Tegel sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in Absatz 2 aufgeführten Anfangsanflugfixen durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt, △ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

1. Bei Landerichtung 08:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC				
27 DME HVL	120	40	3500 (FL80)	
		16	4000	
▲ NUVEN				
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC				
▲ SOLVU	086	56	4000 (FL80)	
		5		
25 DME HVL		5	4000	
▲ IDKES				
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO				
▲ GOTEM	052	16	5000	
▲ KONEN		21		
		13		
Δ EDVIN		23	5000 (FL80)	
▲ BUROK		7	4000 (FL80)	
Δ ESIKA		16	4000	
▲ BELOX				
STENA TWO LIMA ARRIVAL (STENA2L)				
▲ STENA				
▲ LAKOL	165	8	4000	
GILAS TWO LIMA ARRIVAL (GILAS2L)				
▲ GILAS				
▲ LAKOL	271	20	4000	
SUBI THREE LIMA ARRIVAL (SUI3L)				
▲ Subi VOR				
▲ Fürstenwalde VOR/DME	276	17	4000	
▲ LAKOL	345	9		

BEESKOW TWO LIMA ARRIVAL (BKW2L)				
▲ Beeskow NDB	344	15	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME	345	9		
▲ LAKOL				
LEIPZIG ONE PAPA ARRIVAL (LEG1P)				
▲ Leipzig VOR/DME	001	37	4000 (FL 80)	
▲ BUROK	052	7		
Δ ESIKA		16		
▲ BELOX				

2. Bei Landerichtung 26:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC	120	40	3500 (FL80)	
27 DME HVL		16	4000	
▲ NUVEN				
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC	086	56	4000 (FL80)	
▲ SOLVU		5		
25 DME HVL		5	4000	
▲ IDKES				
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO	052	16	5000	
▲ GOTEM		21		
▲ KONEN		13		
Δ EDVIN		23	5000 (FL80)	
▲ BUROK		7	4000 (FL80)	
Δ ESIKA		16	4000	
▲ BELOX				
ANKER TWO MIKE ARRIVAL (ANKER2M)				Bei Funkausfall ist der Flug von STENA nach FWE VOR/DME fortzusetzen.
▲ ANKER	165	24	4000 (FL80)	
▲ STENA				

GILAS ONE MIKE ARRIVAL (GILAS1M) ▲ GILAS ▲ Fürstenwalde VOR/DME	247	20	4000	
SUBI TWO MIKE ARRIVAL (SUI2M) ▲ Subi VOR ▲ Fürstenwalde VOR/DME	276	17	4000	
BEESKOW ONE MIKE ARRIVAL (BKW1M) ▲ Beeskow NDB ▲ Fürstenwalde VOR/DME	344	15	4000	
LEIPZIG ONE MIKE ARRIVAL (LEG1M) ▲ Leipzig VOR/DME ▲ LUPAS	032	42	4000	Radarführung von LUPAS bis zum Endanflug; bei Funkausfall ist der Flug bis FWE fortzusetzen.

(2) Als Anfangsanflugfixe für den Flughafen Berlin-Tegel werden festgelegt:

Fürstenwalde VOR/DME	Kurskreuzung BELOX
Kurskreuzung NUVEN	Kurskreuzung LAKOL
Kurskreuzung IDKES	Kurskreuzung STENA

(3) Die Warteverfahren über den Anfangsanflugfixen sowie dem Wartepunkt werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Fürstenwalde VOR/DME	344	4000	rechts	
Kurskreuzung NUVEN (R 300/11-16 DME HVL)	120	4000	links	
Kurskreuzung IDKES (R 266/20-26 DME HVL)	086	4000 (FL 80)	links	Normalerweise stehen Flughöhen unterhalb FL 80 nicht zur Verfügung
Kurskreuzung BELOX (R 232/19-24 DME TOF)	052	4000	links	
Kurskreuzung LAKOL (R 345/10-15 DME FWE)	345	4000	rechts	
Kurskreuzung LUPAS (R 032 - 42 DME LEG)	032	4000	rechts	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Tegel VORTAC wird eine Sektorenmindesthöhe von 2400 Fuß festgelegt.

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 08 L, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°); bei 9 DME HVL Linkskurve, ILS-Landekurs (081°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (5,2 DME TGL) in 1520 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,8 DME TGL beginnen (FAF); OM (5,2 DME TGL) nicht unter 1520 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 L

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	289 (179)	299 (189)	309 (199)	319 (209)
Betriebsstufe II	199 (89)	215 (105)	228 (118)	241 (131)
Anflug ohne Gleitwegführung		630	(520)	

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.
Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000; Linkskurve bis TGL und Steigflug auf 4000; von TGL auf R 266 bis NUVEN:

2. ILS-Anflug zur Landebahn 08 L, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°); bei 15 DME HVL Linkskurve und R 052 MAG erfliegen; auf R 052 MAG ILS-Landekurs (081°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (5,2 DME TGL) in 1520 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,8 DME TGL beginnen (FAF); OM (5,2 DME TGL) nicht unter 1520 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. ILS-Anflug zur Landbahn 08 L, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 052 TOF; bei 3 DME TOF Linkskurve und R 095 TGL erfliegen; auf R 095 TGL bis TGL; Abflug von TGL auf R 275; bei 11 DME TGL (R 325 HVL) Linkskurve und ILS-Landekurs (081°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (5,2 DME TGL) in 1520 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,8 DME TGL beginnen (FAF); OM (5,2 DME TGL) nicht unter 1520 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

4. ILS-Anflug zur Landebahn 08 L, ausgehend von Kurskreuzung LAKOL
Abflug von LAKOL (IAF) auf R 091 TGL (271°) bis TGL; Abflug von TGL auf R 275; bei 11 DME TGL (R 325 HVL) Linkskurve und ILS-Landekurs (081°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (5,2 DME TGL) in 1520 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,8 DME TGL beginnen (FAF); OM (5,2 DME TGL) nicht unter 1520 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

5. ILS-Anflug zur Landebahn 08 R, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°); bei 9 DME HVL Linkskurve, ILS-Landekurs (081°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (5,1 DME TGL) in 1640 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,4 DME TGL beginnen (FAF); OM (5,1 DME TGL) nicht unter 1640 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 R

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	354 (245)	364 (255)	374 (265)	384 (275)
Anflug ohne Gleitwegführung	620 (510)			

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

6. ILS-Anflug zur Landebahn 08 R, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°); bei 15 DME HVL Linkskurve und R 052 MAG erfliegen; auf R 052 MAG ILS-Landekurs (081°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (5,1 DME TGL) in 1640 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,4 DME TGL beginnen (FAF); OM (5,1 DME TGL) nicht unter 1640 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

7. ILS-Anflug zur Landebahn 08 R, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 052 TOF; bei 3 DME TOF Linkskurve und R 095 TGL erfliegen; auf R 095 TGL bis TGL; Abflug von TGL auf R 275; bei 11 DME TGL (R 325 HVL) Linkskurve und ILS-Landekurs (081°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (5,1 DME TGL) in 1640 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,4 DME TGL beginnen (FAF); OM (5,1 DME TGL) nicht unter 1640 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

8. ILS-Anflug zur Landebahn 08 R, ausgehend von Kurskreuzung LAKOL
Abflug von LAKOL (IAF) auf R 091 TGL (271°) bis TGL; Abflug von TGL auf R 275; bei 11 DME TGL (R 325 HVL) Linkskurve und ILS-Landekurs (081°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).Hierbei wird OM (5,1 DME TGL) in 1640 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,4 DME TGL beginnen (FAF); OM
(5,1 DME TGL) nicht unter 1640 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 08 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

9. ILS-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und ILS-Landekurs (261°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,4 DME TGL) in 1010 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,7 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1510 und OM (3,4 DME TGL) nicht unter 1010 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 R

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	329 (212)	339 (222)	349 (232)	358 (241)
Betriebsstufe II	210 (93)	227 (110)	240 (123)	253 (136)
Anflug ohne Gleitwegführung	530 (410)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug und R 300 HVL erfliegen; auf R 300 HVL Flug in Richtung NUVEN und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

10. ILS-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und ILS-Landekurs (261°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,4 DME TGL) in 1010 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,7 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1510 und OM (3,4 DME TGL) nicht unter 1010 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 9
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

11. ILS-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und ILS-Landekurs (261°) in 3000 erfliegen (IF);Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,4 DME TGL) in 1010 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,7 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1510 und OM (3,4 DME TGL) nicht unter 1010 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 9
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

12. ILS-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf R 345 FWE (165°); bei 11 DME FWE (R 085 TGL) Linkskurve, ILS-Landekurs (261°) in 4000 erfliegen (IF); bei 20 DME TGL Sinkflug auf 3000; weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,4 DME TGL) in 1010 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,7 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1510 und OM (3,4 DME TGL) nicht unter 1010 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 9
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

13. ILS-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Kurskreuzung STENA
Abflug von STENA (IAF) auf R 345 FWE (165°); bei 15 DME FWE (R 078 TGL) Rechtskurve; ILS-Landekurs (261°) in 4000 erfliegen (IF); bei 20 DME TGL Sinkflug auf 3000; weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,4 DME TGL) in 1010 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,7 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1510 und OM (3,4 DME TGL) nicht unter 1010 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 9
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

14. ILS-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und ILS-Landekurs (261°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,3 DME TGL) in 1030 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,5 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570 und OM (3,3 DME TGL) nicht unter 1030 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 L

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	365 (244)	375 (254)	385 (264)	395 (274)
Betriebsstufe II	209 (88)	226 (105)	239 (118)	252 (131)
Anflug ohne Gleitwegführung	530 (410)			

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

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

15. ILS-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und ILS-Landekurs (261°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,3 DME TGL) in 1030 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,5 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570 und OM (3,3 DME TGL) nicht unter 1030 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 14
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

16. ILS-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und ILS-Landekurs (261°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,3 DME TGL) in 1030 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,5 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570 und OM (3,3 DME TGL) nicht unter 1030 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 14
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

17. ILS-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf R 345 FWE (165°); bei 11 DME FWE (R 085 TGL) Linkskurve, ILS-Landekurs (261°) in 4000 erfliegen (IF); bei 20 DME TGL Sinkflug auf 3000; weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,3 DME TGL) in 1030 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,5 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570 und OM (3,3 DME TGL) nicht unter 1030 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 14
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

18. ILS-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Kurskreuzung STENA
Abflug von STENA (IAF) auf R 345 FWE (165°); bei 15 DME FWE (R 078 TGL) Rechtskurve; ILS-Landekurs (261°) in 4000 erfliegen (IF); bei 20 DME TGL Sinkflug auf 3000; weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (3,3 DME TGL) in 1030 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,5 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570 und OM (3,3 DME TGL) nicht unter 1030 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 14
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

19. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08 L, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°); bei 9 DME HVL Linkskurve und Endanflugkurs 081° in Richtung NDB TEGEL-WEST (RW) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,1 %) bei 10 DME TGL beginnen (FAF); NDB RW nicht unter 1490 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	C
760 (650)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

20. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08 L, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°); bei 15 DME HVL Linkskurve und R 052 MAG erfliegen; auf R 052 MAG Endanflugkurs 081° in Richtung NDB TEGEL-WEST (RW) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,1 %) bei 10 DME TGL beginnen (FAF); NDB RW nicht unter 1490 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

21. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08 L, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 052 TOF; bei 3 DME TOF Linkskurve und R 095 TGL erfliegen; auf R 095 TGL bis TGL; Abflug von TGL auf R 275; bei 11 DME TGL (R 325 HVL) Linkskurve und Endanflugkurs 081° in Richtung NDB TEGEL-WEST (RW) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,1 %) bei 10 DME TGL beginnen (FAF); NDB RW nicht unter 1490 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

22. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08 L, ausgehend von Kurskreuzung LAKOL
Abflug von LAKOL (IAF) auf R 091 TGL (271°) bis TGL; Abflug von TGL auf R 275; bei 11 DME TGL (R 325 HVL) Linkskurve und Endanflugkurs 081° in Richtung NDB TEGEL-WEST (RW) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,1 %) bei 10 DME TGL beginnen (FAF); NDB RW nicht unter 1490 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

23. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08 R, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°); bei 9 DME HVL Linkskurve, Endanflugkurs 081° in Richtung NDB TEGEL-WEST

(RW) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,5 DME TGL beginnen (FAF); NDB RW nicht unter 1650 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

24. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08 R, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°); bei 15 DME HVL Linkskurve und R 052 MAG erfliegen; auf R 052 MAG Endanflugkurs 081° in Richtung NDB TEGEL-WEST (RW) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,5 DME TGL beginnen (FAF); NDB RW nicht unter 1650 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

25. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08 R, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 052 TOF; bei 3 DME TOF Linkskurve und R 095 TGL erfliegen; auf R 095 TGL bis TGL; Abflug von TGL auf R 275; bei 11 DME TGL (R 325 HVL) Linkskurve und Endanflugkurs 081° in Richtung NDB TEGEL-WEST (RW) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,5 DME TGL beginnen (FAF); NDB RW nicht unter 1650 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

26. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 08 R, ausgehend von Kurskreuzung LAKOL
Abflug von LAKOL (IAF) auf R 091 TGL (271°) bis TGL; Abflug von TGL auf R 275; bei 11 DME TGL (R 325 HVL) Linkskurve und Endanflugkurs 081° in Richtung NDB TEGEL-WEST (RW) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,5 DME TGL beginnen (FAF); NDB RW nicht unter 1650 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

27. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung NDB TEGEL-EAST (GL) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,1 %) bei 10 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1480, GL nicht unter 1000 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
600 (485)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

28. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung NDB TEGEL-EAST (GL) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,1 %) bei 10 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1480, GL nicht unter 1000 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 27
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

29. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung NDB TEGEL-EAST (GL) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,1 %) bei 10 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1480, GL nicht unter 1000 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 27
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

30. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf R 345; bei 11 DME FWE (R 085 TGL) Linkskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung NDB TEGEL-EAST (GL) in 4000 erfliegen (IF); bei 20 DME TGL Sinkflug auf 3000; weiteren Sinkflug (5,1 %) bei 10 DME TGL fortsetzen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1480, GL nicht unter 1000 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 27
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

31. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 R, ausgehend von Kurskreuzung STENA
Abflug von STENA (IAF) auf R 345 FWE (165°); bei 15 DME FWE (R 078 TGL) Rechtskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung NDB TEGEL-EAST (GL) in 4000 erfliegen (IF); bei 20 DME TGL Sinkflug auf 3000; weiteren Sinkflug (5,1 %) bei 10 DME TGL fortsetzen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1480, GL nicht unter 1000 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 27
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

32. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung NDB TEGEL-EAST (GL) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,4 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570, GL nicht unter 1030 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
600 (480)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

33. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung

NDB TEGEL-EAST (GL) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,4 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570, GL nicht unter 1030 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 32
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

34. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 064; bei 9 DME TOF (R 097 TGL) Linkskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung NDB TEGEL-EAST (GL) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,4 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570, GL nicht unter 1030 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 32
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

35. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf R 345; bei 11 DME FWE (R 085 TGL) Linkskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung NDB TEGEL-EAST (GL) in 4000 erfliegen (IF); bei 20 DME TGL Sinkflug auf 3000; weiteren Sinkflug (5,2 %) bei 9,4 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570, GL nicht unter 1030 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 32
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

36. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26 L, ausgehend von Kurskreuzung STENA
Abflug von STENA (IAF) auf R 345 FWE (165°); bei 15 DME FWE (R 078 TGL) Rechtskurve und Endanflugkurs 261° in Richtung NDB TEGEL-EAST (GL) in 4000 erfliegen (IF); bei 20 DME TGL Sinkflug auf 3000; weiteren Sinkflug (5,2 %) bei 9,4 DME TGL beginnen (FAF); 5 DME TGL nicht unter 1570, GL nicht unter 1030 überfliegen. Nach Überfliegen von GL Endanflug auf Kurs 261° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TGL

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 32
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 9

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Berlin-Tegel 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 Mindestreiseflughöhen festgelegt. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt, △ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben zu schalten:
2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle:

BERLIN DEPARTURE CONTROL

2.2 Frequenz: 119,300 MHz

2.3 Sekundärradar:

Modus A oder Modus 3, Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahnen 08 L und 08 R

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF TWO HOTEL DEPARTURE (BKD2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve bis DLS (▲); auf Steuerkurs 280° R 300 TGL erfliegen; auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen, 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO HOTEL DEPARTURE (MELAN2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve bis DLS (▲); auf Steuerkurs 280° R 300 TGL erfliegen; auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen, 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.
MAGDEBURG TWO HOTEL DEPARTURE (MAG2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve, auf R 040 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen, 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL TWO HOTEL DEPARTURE (POVEL2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve, auf R 040 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			
RISOK TWO HOTEL DEPARTURE (RISOK2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve, auf R 040 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			
NENSA TWO HOTEL DEPARTURE' (NENSA2H) Geradeaus bis 6 DME TGL, Linkskurve, auf R 040 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen, 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA TWO HOTEL DEPARTURE (STENA2H) Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Linkskurve, auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.

GILAS TWO HOTEL DEPARTURE **(GILAS 2H)** Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis GILAS (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.	5000	von 26 DME TGL bis GILAS: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; GILAS in FL 80 oder darüber überfliegen.
SUBI THREE HOTEL DEPARTURE **(SUI3H)** Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 303 SUI bis SUI (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.		von 26 DME TGL bis SUI: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW TWO HOTEL DEPARTURE **(BKW2H)** Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); über A 4 bis BKW (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			
LUPAS ONE HOTEL DEPARTURE **(LUPAS1H)** Geradeaus bis GL (3 DME TGL); Rechtskurve, auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); Rechtskurve, auf R 250 FWE (R 070 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, über W 10 bis LUPAS (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TGL in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

2. Bei Benutzung der Startbahnen 26 L und 26 R:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF TWO JULIETT DEPARTURE **(BKD2J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve, auf Steuerkurs 330° R 300 TGL erfliegen; auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲).	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen, 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO JULIETT DEPARTURE **(MELAN2J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve, auf Steuerkurs 330° bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲).			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen, 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.
MAGDEBURG TWO JULIETT DEPARTURE **(MAG2J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL), Linkskurve, auf Steuerkurs 210° R 240 HVL erfliegen, auf R 240 HVL bis MAG (▲).			Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen, 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL TWO JULIETT DEPARTURE **(POVEL2J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Linkskurve, auf Steuerkurs 210° R 240 HVL erfliegen; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲).			

RISOK TWO JULIETT DEPARTURE **(RISOK2J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Linkskurve, auf Steuerkurs 210° R 240 HVL erfliegen; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲).	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen, 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen.
NENSA TWO JULIETT DEPARTURE **(NENSA2J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Linkskurve, auf Steuerkurs 210° R 240 HVL erfliegen; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲).			1. Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen, 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2.. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA TWO JULIETT DEPARTURE **(STENA2J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Linkskurve, auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲).			Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.
GILAS TWO JULIETT DEPARTURE **(GILAS2J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis GILAS (▲).		von 26 DME TGL bis GILAS: 4000 (FL 80)	1. Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; GILAS in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge über GILAS, DENKO.
SUBI THREE JULIETT DEPARTURE **(SUI3J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 303 SUI bis SUI (▲).		von 26 DME TGL bis SUI: 4000 (FL 80)	1. Bei Funkausfall 5000 bei 26 DME TGL verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge über SUI, CZE.
BEESKOW TWO JULIETT DEPARTURE **(BKW2J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); über A 4 bis BKW (▲)			
LUPAS ONE JULIETT DEPARTURE **(LUPAS1J)** Geradeaus bis RW (5 DME TGL); Rechtskurve bis DLS (▲); Rechtskurve, auf Steuerkurs 110° R 091 TGL erfliegen; auf R 091 TGL bis 26 DME TGL; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); Rechtskurve, auf R 250 FWE (R 070 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, über W 10 bis LUPAS (▲).			Bei Funkausfall LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 19. August 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 04.08.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

D ö l p

I - 227/93

Verordnung zur Aufhebung der Einhundertachten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 30.Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertachte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof) vom 30. Oktober 1991 (BAnz. S. 7684; NfL I-238/91), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 14. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S. 97, NfL I-7/93), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 19. August 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 30.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I - 228/93

Hundertsechsundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 30. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Tempelhof 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.

(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 ANKER 53°04'14" N 13°51'39" O	R 345 - 41 DME FWE R 034 - 37 DME TGL
Meldepunkt BELOX 52°17'04" N 12°59'33" O	R 232 - 19 DME TOF R 259 - 43 DME FWE
Meldepunkt MELAN 52°37'00" N 10°59'00" O	R 219 - 32 DME BKD R 321 - 48 DME MAG R 024 - 17 DME HLZ
Meldepunkt LUPAS 52°01'15" N 13°04'59" O	R 032 - 42 DME LEG
Meldepunkt GILAS 52°32'19" N 14°38'23" O	R 091 - 49 DME TGL R 067 - 20 DME FWE
Meldepunkt GOLEV 52°58'31" N 12°09'21" O	R 300 - 48 DME TGL R 099 - 22 DME BKD
Meldepunkt GORIG 52°15'07" N 14°12'25" O	R 164 - 10 DME FWE R 088 NUF
Meldepunkt GOTEM 51°28'00" N 11°17'25" O	R 272 - 44 DME LEG
Meldepunkt IDKES 52°26'06" N 12°35'15"	R 266 - 20 DME HVL R 004 LEG
Meldepunkt KONEN 51°40'18" N 11°43'42" O	R 232 - 78 DME TOF R 297 LEG
Meldepunkt LASTO 51°18'10" N 10°56'45" O	R 052 - 67 DME FUL R 232 - 115 DME TOF R 052 FUL / R 262 LEG
Meldepunkt NUVEN 52°32'54" N 12°52'48" O	R 300 - 11 DME HVL R 266 - 15 DME TGL
Meldepunkt SOLVU 52°25'24" N 12°18'54" O	R 266 - 30 DME HVL R 142 BKD / R 353 LEG
Meldepunkt STENA 52°41'36" N 14°01'18" O	R 345 FWE / R 043 NUF R 345 - 17 DME FWE
Meldepunkt NENSA 51°29'00" N 10°48'00" O	R 230 - 48 DME MAG
Meldepunkt POVEL 52°07'45" N 10°49'44" O	R 282 - 37 DME MAG
Meldepunkt RISOK 51°49'57" N 10°52'10" O	R 254 - 36 DME MAG R 175 - 32 DME HLZ R 074 - 68 DME WRB

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Berlin-Tempelhof sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in Absatz 2 angeführten Anfangsanflugfixen durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt, △ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

1. Bei Landerichtung 09 R

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC				
27 DME HVL	120	40	3500 (FL 80)	
▲ NUVEN		16	4000	
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC				
▲ SOLVU	086	56	4000 (FL 80)	
25 DME HVL		5		
▲ IDKES		5	4000	
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO				
▲ GOTEM	052	16	5000	
▲ KONEN		21		
△ EDVIN		13		
▲ BUROK		23	5000 (FL 80)	
△ ESIKA		7	4000 (FL 80)	
▲ BELOX		16	4000	
STENA ONE PAPA ARRIVAL (STENA1P)				
▲ STENA				
▲ Fürstenwalde VOR/DME	165	17	4000	
▲ Nunsdorf VOR	250	32		
▲ BELOX	280	12		
GILAS ONE PAPA ARRIVAL (GILAS 1P)				
▲ GILAS				
▲ Fürstenwalde VOR/DME	247	20	4000	
▲ Nunsdorf VOR	250	32		
▲ BELOX	280	12		

SUBI TWO PAPA ARRIVAL (SUI2P)				
▲ Subi VOR	240	16	4000	
▲ GORIG	268	33		
▲ Nunsdorf VOR	280	12		
▲ BELOX				
BEESKOW ONE PAPA ARRIVAL (BKW1P)				
▲ Beeskow NDB	344	6	4000	
▲ GORIG	268	33		
▲ Nunsdorf VOR	280	12		
▲ BELOX				
LEIPZIG ONE PAPA ARRIVAL (LEG1P)				
▲ Leipzig VOR/DME	001	37	4000 (FL 80)	
▲ BUROK	052	7		
Δ ESIKA		16		
▲ BELOX				

2. Bei Landerichtung 27

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC	120	40	3500 (FL 80)	
27 DME HVL		16	4000	
▲ NUVEN				
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC	086	56	4000 (FL 80)	
▲ SOLVU		5		
25 DME HVL		5	4000	
▲ IDKES				

LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO	052	16	5000	
▲ GOTEM		21		
▲ KONEN		13		
△ EDVIN		23	5000 (FL 80)	
▲ BUROK		7	4000 (FL 80)	
△ ESIKA		16	4000	
▲ BELOX				
ANKER TWO MIKE ARRIVAL (ANKER2M)				Bei Funkausfall ist der Flug von STENA nach FWE VOR/DME fortzusetzen.
▲ ANKER	165	24	4000 (FL 80)	
▲ STENA				
GILAS ONE MIKE ARRIVAL (GILAS1M)				
▲ GILAS	247	20	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
SUBI TWO MIKE ARRIVAL (SUI2M)				
▲ Subi VOR	276	17	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
BEESKOW ONE MIKE ARRIVAL (BKW1M)				
▲ Beeskow NDB	344	15	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
LEIPZIG ONE MIKE ARRIVAL (LEG1M)				Radarführung von LUPAS bis zum Endanflug; bei Funkausfall ist der Flug bis FWE fortzusetzen.
▲ Leipzig VOR/DME	032	42	4000	
▲ LUPAS				

(2) Als Anfangsanflugfixe für den Flughafen Berlin-Tempelhof werden festgelegt:

Fürstenwalde VOR/DME
Kurskreuzung NUVEN
Kurskreuzung IDKES
Kurskreuzung BELOX
Kurskreuzung STENA

(3) Die Warteverfahren über den Anfangsanflugfixen sowie dem Wartepunkt werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Fürstenwalde VOR/DME	344	4000	rechts	
Kurskreuzung NUVEN (R 300/11-16 DME HVL)	120	4000	links	
Kurskreuzung IDKES (R 266/20-26 DME HVL)	086	4000 (FL 80)	links	Normalerweise stehen Flughöhen unterhalb FL 80 nicht zur Verfügung
Kurskreuzung BELOX (R 232/19-24 DME TOF)	052	4000	links	
Kurskreuzung LUPAS (R 032 - 42 DME LEG)	032	4000	rechts	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Tempelhof VORTAC wird eine Sektorenmindesthöhe von 2400 Fuß festgelegt.

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 09R, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 206 HVL (026°) bis zum Kreuzen des R 259 TOF; Rechtskurve und ILS-Landekurs (087°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS Gleitweg (3°). 6 DME DBR (TOF) in 1960 überfliegen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,3 DME DBR (TOF) beginnen (FAF);
6 DME DBR (TOF) nicht unter 1960 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME DBR (TOF)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	372 (220)	382 (230)	391 (239)	401 (249)
Anflug ohne Gleitwegführung	630 (480)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000; Linkskurve, bis TOF; auf R 285 TOF bis NUVEN und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

2. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 09 R, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°); bei 10 DME HVL Linkskurve und ILS-Landekurs (087°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS Gleitweg (3°). 6 DME DBR (TOF) in 1960 überfliegen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,3 DME DBR (TOF) beginnen (FAF);
6 DME DBR (TOF) nicht unter 1960 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME DBR (TOF)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 09 R, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°); ILS-Landekurs (087°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS Gleitweg (3°). 6 DME DBR (TOF) in 1960 überfliegen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9,3 DME DBR (TOF) beginnen (FAF);
6 DME DBR (TOF) nicht unter 1960 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME DBR (TOF)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

4. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Kurskreuzung STENA
Abflug von STENA (IAF) auf R 345 FWE (165°) bis zum Kreuzen des R 084 TOF; Rechtskurve, ILS-Landekurs (267°) in 4000 erfliegen (IF); bei 17 DME TOF Sinkflug auf 3000; weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,5°). Hierbei wird 5 DME DLB (TOF) in 1950 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (6,1 %) auf dem ILS-Landekurs bei 7,8 DME DLB (TOF) beginnen (FAF); 5 DME DLB (TOF) nicht unter 1950 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME DLB (TOF)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	409 (246)	419 (256)	428 (265)	438 (275)
Anflug ohne Gleitwegführung	580 (420)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000; Linkskurve, R 232 TOF erfliegen; auf R 232 TOF bis BELOX und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

5. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf R 344 FWE bis zum Kreuzen des R 092 TOF; Linkskurve, ILS-Landekurs (267°) in 4000 erfliegen (IF); bei 17 DME TOF Sinkflug auf 3000; weiterer Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,5°). Hierbei wird 5 DME DLB (TOF) in 1950 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (6,1 %) auf dem ILS-Landekurs bei 7,8 DME DLB (TOF) beginnen (FAF); 5 DME DLB (TOF) nicht unter 1950 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME DLB (TOF)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

6. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 070 TOF; bei 12 DME TOF Rechtskurve und ILS-Landekurs (267°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,5°). Hierbei wird 5 DME DLB (TOF) in 1950 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (6,1 %) auf dem ILS-Landekurs bei 7,8 DME DLB (TOF) beginnen (FAF); 5 DME DLB (TOF) nicht unter 1950 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME DLB (TOF)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

7. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 HVL (R 264 TOF) bis TOF; Abflug von TOF auf R 070 TOF; bei 12 DME TOF Rechtskurve und ILS-Landekurs (267°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,5°). Hierbei wird 5 DME DLB (TOF) in 1950 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (6,1 %) auf dem ILS-Landekurs bei 7,8 DME DLB (TOF) beginnen (FAF); 5 DME DLB (TOF) nicht unter 1950 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME DLB (TOF)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

8. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 084 HVL (R 264 TOF) bis TOF; Abflug von TOF auf R 070 TOF; bei 12 DME TOF Rechtskurve und ILS-Landekurs (267°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,5°). Hierbei wird 5 DME DLB (TOF) in 1950 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (6,1 %) auf dem ILS-Landekurs bei 7,8 DME DLB (TOF) beginnen (FAF); 5 DME DLB (TOF) nicht unter 1950 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME DLB (TOF)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 4
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

9. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 09 R, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 206 HVL (026°) bis zum Kreuzen des R 259 TOF; Rechtskurve und Endanflugkurs 087° in Richtung NDB Helmholz (DBR) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,3 DME TOF beginnen (FAF); 6 DME TOF nicht unter 1960 und 3 DME TOF nicht unter 1000 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TOF

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
830 (670)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

10. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 09 R, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°); bei 10 DME HVL Linkskurve und Endanflugkurs 087° in Richtung NDB Helmholz (DBR) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,3 DME TOF beginnen (FAF); 6 DME TOF nicht unter 1960 und 3 DME TOF nicht unter 1000 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TOF

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 9
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

11. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 09 R, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°); Endanflugkurs 087° in Richtung NDB Helmholz (DBR) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 9,3 DME TOF beginnen (FAF); 6 DME TOF nicht unter 1960 und 3 DME TOF nicht unter 1000 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TOF

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 9
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

12. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Kurskreuzung STENA
Abflug von STENA (IAF) auf R 345 FWE (165°) bis zum Kreuzen des R 084 TOF; Rechtskurve, Endanflugkurs 267° in Richtung NDB Planter (DIP) in 4000 erfliegen; bei 17 DME TOF Sinkflug auf 3000 (IF); weiteren Sinkflug (6,0 %) bei 8 DME TOF fortsetzen (FAF); 5 DME TOF nicht unter 1920 und 3 DME TOF nicht unter 1200 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 1 DME TOF
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
920 (750)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

13. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf R 344 FWE bis zum Kreuzen des R 092 TOF; Linkskurve, Endanflugkurs 267° in Richtung NDB Planter (DIP) in 4000 erfliegen; bei 17 DME TOF Sinkflug auf 3000 (IF); weiteren Sinkflug (6,0 %) bei 8 DME TOF fortsetzen (FAF); 5 DME TOF nicht unter 1920 und 3 DME TOF nicht unter 1200 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TOF

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 12
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

14. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 232 TOF (052°) bis TOF; Abflug von TOF auf R 070 TOF; bei 12 DME TOF Rechtskurve und Endanflugkurs 267° in Richtung NDB Planter (DIP) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (6,0 %) bei 8 DME TOF beginnen (FAF); 5 DME TOF nicht unter 1920 und 3 DME TOF nicht unter 1200 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TOF

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 12
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

15. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 264 TOF (R 084 HVL) bis TOF; Abflug von TOF auf R 070 TOF; bei 12 DME TOF Rechtskurve und Endanflugkurs 267° in Richtung NDB Planter (DIP) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (6,0 %) bei 8 DME TOF beginnen (FAF); 5 DME TOF nicht unter 1920 und 3 DME TOF nicht unter 1200 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TOF

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 12
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

16. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 27 L, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 264 TOF (R 084 HVL) bis TOF; Abflug von TOF auf R 070 TOF; bei 12 DME TOF Rechtskurve und Endanflugkurs 267° in Richtung NDB Planter (DIP) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (6,0 %) bei 8 DME TOF beginnen (FAF); 5 DME TOF nicht unter 1920 und 3 DME TOF nicht unter 1200 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME TOF

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 12
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 4

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Berlin-Tempelhof 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 Mindestreiseflughöhen festgelegt. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt, △ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben zu schalten:

2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle:

a) BERLIN DEPARTURE CONTROL
für BKD3S, MAG3S, STENA3S, SUI4S, BKW3S, POVEL3S, RISOK3S, NENSA3S, MELAN3S, LUPAS2S

b) BERLIN RADAR
für MELAN2R, STENA2R, GILAS2R, SUI3R, BKW2R, LUPAS2R

2.2 Frequenz:

a) 119,300 MHz
b) 121,300 MHz

2.3 Sekundärradar:

Modus A oder Modus 3, Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 09 R

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF TWO ROMEO DEPARTURE (BKD2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 090 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO ROMEO DEPARTURE (MELAN2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 090 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.
MAGDEBURG TWO ROMEO DEPARTURE (MAG2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 070 HVL bis HVL (▲); Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen
POVEL TWO ROMEO DEPARTURE (POVEL2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 070 HVL bis HVL (▲); Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			
RISOK TWO ROMEO DEPARTURE (RISOK2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 070 HVL bis HVL (▲); Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			
NENSA TWO ROMEO DEPARTURE (NENSA2R) Auf R 089 TOF bis 8 DME TOF; Linkskurve, auf R 070 HVL bis HVL (▲); Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲).Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA TWO ROMEO DEPARTURE (STENA2R) Auf R 089 TOF bis 23 DME TOF; Linkskurve, auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲).Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei 23 DME TOF verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.
GILAS TWO ROMEO DEPARTURE (GILAS 2R) Auf R 089 TOF bis 34 DME TOF; Linkskurve, auf R 067 FWE bis GILAS (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.		von 23 DME TOF bis GILAS: 4000 (FL 80)	1. Bei Funkausfall 5000 bei 23 DME TOF verlassen; GILAS in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge über GILAS, DENKO, B 20.

SUBI THREE ROMEO DEPARTURE **(SUI3R)** Auf R 089 TOF bis 23 DME TOF; Rechtskurve, auf R 295 SUI bis SUI (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.	5000	von 23 DME TOF bis SUI: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei 23 DME TOF verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW TWO ROMEO DEPARTURE **(BKW2R)** Auf R 089 TOF bis 23 DME TOF; Rechtskurve, auf R 345 FWE bis FWE (▲); auf R 164 FWE bis BKW (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			
LUPAS TWO ROMEO DEPARTURE **(LUPAS2R)** Auf R 089 TOF bis 14 DME TOF; Rechtskurve, auf R 060 NUF bis NUF (▲); Linkskurve, über W 10 bis LUPAS (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			

2. Bei Benutzung der Startbahn 27 L:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF THREE SIERRA DEPARTURE **(BKD3S)** Geradeaus bis 8 DME TOF; Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.	4000		Bei Funkausfall 4000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN THREE SIERRA DEPARTURE **(MELAN3S)** Geradeaus bis 8 DME TOF; Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 4000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.
MAGDEBURG THREE SIERRA DEPARTURE **(MAG3S)** Geradeaus bis HVL; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 4000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL THREE SIERRA DEPARTURE **(POVEL3S)** Geradeaus bis HVL; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			
RISOK THREE SIERRA DEPARTURE **(RISOK3S)** Geradeaus bis HVL; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.			

NENSA THREE SIERRA DEPARTURE (NENSA3S) Geradeaus bis HVL; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲). Höhenbeschränkung: 8 DME TOF in 3000 oder darüber überfliegen.	4000		1. Bei Funkausfall 4000 bei 10 DME HVL verlassen; 17 DME HVL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA THREE SIERRA DEPARTURE (STENA3S) Geradeaus bis 6 DME TOF; Linkskurve auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, auf R 088 NUF bis zum Kreuzen des R 180 FWE; Linkskurve, auf R 164 FWE bis FWE (▲); auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TOF in 2400 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 4000 bei FWE verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.
SUBI FOUR SIERRA DEPARTURE (SUI4S) Geradeaus bis 6 DME TOF; Linkskurve auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, auf R 088 NUF bis GORIG (▲); Linkskurve, auf Kurs 060° bis SUI (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TOF in 2400 oder darüber überfliegen.		von GORIG bis SUI: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 4000 bei GORIG; verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW THREE SIERRA DEPARTURE (BKW3S) Geradeaus bis 6 DME TOF; Linkskurve auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis NUF (▲); Linkskurve, auf R 088 NUF bis zum Kreuzen des R 175 FWE; Rechtskurve, auf R 164 FWE bis BKW (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TOF in 2400 oder darüber überfliegen.			
LUPAS TWO SIERRA DEPARTURE (LUPAS2S) Geradeaus bis 6 DME TOF; Linkskurve auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis NUF (▲); Rechtskurve, über W 10 bis LUPAS (▲). Höhenbeschränkung: 6 DME TOF in 2400 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 19. August 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 30.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I - 229/93

Verordnung zur Aufhebung der Einhundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 30.Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertneunte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld) vom 6. November 1991 (BAnz. S. 7686; NfL I-239/91), zuletzt geändert durch die Fünfte Änderungsverordnung hierzu vom 14. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S. 98, NfL I-8/93), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 19. August 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 30.07.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I - 230/93

Hundertsiebenundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 28. Juli 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin-Schönefeld 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.

(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 ANKER 53°04'14" N 13°51'39" O	R 345 - 41 DME FWE R 034 - 37 DME TGL
Meldepunkt BELOX 52°17'04" N 12°59'33" O	R 232 - 19 DME TOF R 259 - 43 DME FWE
Meldepunkt MELAN 52°37'00" N 10°59'00" O	R 219 - 32 DME BKD R 321 - 48 DME MAG R 024 - 17 DME HLZ
Meldepunkt LUPAS 52°01'15" N 13°04'59" O	R 032 - 42 DME LEG
Meldepunkt GILAS 52°32'19" N 14°38'23" O	R 091 - 49 DME TGL R 067 - 20 DME FWE
Meldepunkt GOLEV 52°58'31" N 12°09'21" O	R 300 - 48 DME TGL R 099 - 22 DME BKD
Meldepunkt GORIG 52°15'07" N 14°12'25" O	R 164 - 10 DME FWE R 088 NUF
Meldepunkt GOTEM 51°28'00" N 11°17'25" O	R 272 - 44 DME LEG
Meldepunkt IDKES 52°26'06" N 12°35'15"	R 266 - 20 DME HVL R 004 LEG
Meldepunkt KONEN 51°40'18" N 11°43'42" O	R 232 - 78 DME TOF R 297 LEG
Meldepunkt LASTO 51°18'10" N 10°56'45" O	R 052 - 67 DME FUL R 232 - 115 DME TOF R 052 FUL / R 262 LEG
Meldepunkt NUVEN 52°32'54" N 12°52'48" O	R 300 - 11 DME HVL R 266 - 15 DME TGL
Meldepunkt SOLVU 52°25'24" N 12°18'54" O	R 266 - 30 DME HVL R 142 BKD / R 353 LEG
Meldepunkt STENA 52°41'36" N 14°01'18" O	R 345 FWE / R 043 NUF R 345 - 17 DME FWE
Meldepunkt NENSA 51°29'00" N 10°48'00" O	R 230 - 48 DME MAG
Meldepunkt POVEL 52°07'45" N 10°49'44" O	R 282 - 37 DME MAG
Meldepunkt RISOK 51°49'57" N 10°52'10" O	R 254 - 36 DME MAG R 175 - 32 DME HLZ R 074 - 68 DME WRB

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Berlin-Schönefeld sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in Absatz 2 angeführten Anfangsanflugfixen durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt, Δ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

1. Bei Landerichtung 07 R

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC				
27 DME HVL	120	40	3500 (FL 80)	
▲ NUVEN		16	4000	
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC				
▲ SOLVU	086	56	4000 (FL 80)	
25 DME HVL		5		
▲ IDKES		5	4000	
LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO				
▲ GOTEM	052	16	5000	
▲ KONEN		21		
△ EDVIN		13		
▲ BUROK		23	5000 (FL 80)	
△ ESIKA		7	4000 (FL 80)	
▲ BELOX		16	4000	
STENA ONE ZULU ARRIVAL (STENA1Z)				
▲ STENA				
▲ Fürstenwalde VOR/DME	165	17	4000	
▲ Nunsdorf VOR	250	32		
GILAS ONE ZULU ARRIVAL (GILAS1Z)				
▲ GILAS				
▲ Fürstenwalde VOR/DME	247	20	4000	
▲ Nunsdorf VOR	250	32		

SUBI TWO ZULU ARRIVAL (SUI2Z)				
▲ Subi VOR	240	16	4000	
▲ GORIG	268	33		
▲ Nunsdorf VOR				
BEESKOW ONE ZULU ARRIVAL (BKW1Z)				
▲ Beeskow NDB	344	6	4000	
▲ GORIG	268	33		
▲ Nunsdorf VOR				
LEIPZIG ONE MIKE ARRIVAL (LEG1M)				Radarführung von LUPAS bis zum Endanflug; bei Funkausfall ist der Flug bis NUF fortzusetzen.
▲ Leipzig VOR/DME	032	42	4000	
▲ LUPAS				

2. Bei Landerichtung 25

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BRÜNKENDORF TWO LIMA ARRIVAL (BKD2L)				
▲ Brünkendorf VORTAC		40	3500 (FL 80)	
27 DME HVL	120	16	4000	
▲ NUVEN				
HEHLINGEN TWO LIMA ARRIVAL (HLZ2L)				Falls Warteverfahren erforderlich, ist FL 80 Mindestwartehöhe
▲ Hehlingen VORTAC		56	4000 (FL 80)	
▲ SOLVU	086	5		
25 DME HVL		5	4000	
▲ IDKES				

LASTO TWO LIMA ARRIVAL (LASTO2L)				
▲ LASTO	052	16	5000	
▲ GOTEM		21		
▲ KONEN		13		
Δ EDVIN		23	5000 (FL 80)	
▲ BUROK		7	4000 (FL 80)	
Δ ESIKA		16	4000	
▲ BELOX				
ANKER TWO MIKE ARRIVAL (ANKER2M)				Bei Funkausfall ist der Flug von STENA nach FWE VOR/DME fortzusetzen.
▲ ANKER	165	24	4000 (FL 80)	
▲ STENA				
GILAS ONE MIKE ARRIVAL (GILAS1M)				
▲ GILAS	247	20	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
SUBI TWO MIKE ARRIVAL (SUI2M)				
▲ Subi VOR	276	17	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
BEESKOW ONE MIKE ARRIVAL (BKW1M)				
▲ Beeskow NDB	344	15	4000	
▲ Fürstenwalde VOR/DME				
LEIPZIG ONE MIKE ARRIVAL (LEG1M)				Radarführung von LUPAS bis zum Endanflug; bei Funkausfall ist der Flug bis FWE fortzusetzen.
▲ Leipzig VOR/DME	032	42	4000	
▲ LUPAS				

(2) Als Anfangsanflugfixe für den Flughafen Berlin-Schönefeld werden festgelegt:

Fürstenwalde VOR/DME	Nunsdorf VOR
Kurskreuzung BELOX	Kurskreuzung NUVEN
Kurskreuzung STENA	Kurskreuzung IDKES

(3) Die Warteverfahren über den Anfangsanflugfixen sowie dem Wartepunkt werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Fürstenwalde VOR/DME	344	4000	rechts	
Nunsdorf VOR	260	4000	rechts	Nur für RWY 07
Kurskreuzung NUVEN (R 300/11-16 DME HVL)	120	4000	links	
Kurskreuzung IDKES (R 266/20-26 DME HVL)	086	4000 (FL 80)	links	Normalerweise stehen Flughöhen unterhalb FL 80 nicht zur Verfügung
Kurskreuzung BELOX (R 232/19-24 DME TOF)	052	4000	links	
Kurskreuzung LUPAS (R 032 - 42 DME LEG)	032	4000	rechts	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Schönefeld NDB wird eine Sektorenmindesthöhe von 2400 Fuß festgelegt.

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Nunsdorf VOR (NUF)
Abflug von NUF (IAF) auf R 260 NUF; bei 35 DME FWE Rechtskurve und ILS-Landekurs (068°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1430 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 32,4 DME FWE beginnen (FAF); 29 DME FWE nicht unter 1900 und OM nicht unter 1430 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 R

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	335 (191)	345 (201)	355 (211)	365 (221)
Betriebsstufe II	193 (49)	210 (66)	223 (79)	236 (92)
Anflug ohne Gleitwegführung	480 (340)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis SL; Rechtskurve, Flug bis NUF und Steigflug auf 4000.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf Kurs 090°; Linkskurve und ILS-Landekurs (068°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1430 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 32,4 DME FWE beginnen (FAF); 29 DME FWE nicht unter 1900 und OM nicht unter 1430 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. ILS-Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°); bei 18 DME HVL Rechtskurve auf R 295 NUF (115°); auf R 295 NUF bis zum Kreuzen des R 180 HVL; Linkskurve und ILS-Landekurs (068°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1430 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 32,4 DME FWE beginnen (FAF); 29 DME FWE nicht unter 1900 und OM nicht unter 1430 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

4. ILS-Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 180 HVL bis 8 DME HVL; Linkskurve und ILS-Landekurs (068°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1430 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 32,4 DME FWE beginnen (FAF); 29 DME FWE nicht unter 1900 und OM nicht unter 1430 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 07 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

5. ILS-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Kurskreuzung STENA
Abflug von STENA (IAF) auf R 345 FWE (165°); bei 7 DME FWE (R 081 TOF) Rechtskurve und ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1420 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und OM nicht unter 1420 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 L

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	332 (178)	341 (187)	351 (197)	361 (207)
Betriebsstufe II	208 (54)	224 (70)	237 (83)	250 (96)
Anflug ohne Gleitwegführung	540 (390)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeausteigflug bis 1500; Linkskurve, Flug bis FWE und Steigflug auf 4000.

6. ILS-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf R 285 FWE; ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1420 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und OM nicht unter 1420 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

7. ILS-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 280 NUF (100°) bis NUF; Abflug von NUF auf R 070 NUF (070°) bis 10 DME FWE; Linkskurve und ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1420 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und OM nicht unter 1420 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

8. ILS-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°) bis HVL; Rechtskurve, auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis 12 DME HVL; Linkskurve, R 070 NUF erfliegen. Auf R 070 NUF (070°) bis 10 DME FWE; Linkskurve und ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1420 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und OM nicht unter 1420 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

9. ILS-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis 12 DME HVL; Linkskurve und ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,0°). Hierbei wird OM in 1420 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und OM nicht unter 1420 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 L

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

10. ILS-Anflug zur Landebahn 25 R, ausgehend von Kurskreuzung STENA
Abflug von STENA (IAF) auf R 345 FWE (165°); bei 7 DME FWE (R 081 TOF) Rechtskurve und ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,3°). Hierbei wird OM in 1560 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,7 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); OM nicht unter 1560 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 R

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	329 (185)	339 (195)	349 (205)	359 (215)
Anflug ohne Gleitwegführung	480 (340)			

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

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

11. ILS-Anflug zur Landebahn 25 R, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf R 285 FWE; ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,3°). Hierbei wird OM in 1560 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,7 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); OM nicht unter 1560 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 10
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

12. ILS-Anflug zur Landebahn 25 R, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 280 NUF (100°) bis NUF; Abflug von NUF auf R 070 NUF (070°) bis 10 DME FWE; Linkskurve und ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,3°). Hierbei wird OM in 1560 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,7 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); OM nicht unter 1560 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 10
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

13. ILS-Anflug zur Landebahn 25 R, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°) bis HVL; Rechtskurve, auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis 12 DME HVL; Linkskurve, R 070 NUF erfliegen. Auf R 070 NUF (070°) bis 10 DME FWE; Linkskurve und ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,3°). Hierbei wird OM in 1560 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,7 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); OM nicht unter 1560 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 10
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

14. ILS-Anflug zur Landebahn 25 R, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis 12 DME HVL; Linkskurve, R 070 NUF erfliegen. Auf R 070 NUF (070°) bis 10 DME FWE; Linkskurve und ILS-Landekurs (248°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,3°). Hierbei wird OM in 1560 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,7 %) auf dem ILS-Landekurs bei 14 DME FWE beginnen (FAF); OM nicht unter 1560 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25 R

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 10
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

15. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Nunsdorf VOR (NUF)
Abflug von NUF (IAF) auf R 260 NUF; bei 35 DME FWE Rechtskurve und Endanflugkurs 068° in Richtung MW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (4,9 %) bei 33 DME FWE beginnen (FAF); 29 DME FWE nicht unter 1800 und MW nicht unter 1350 überfliegen. Nach Überfliegen von MW Endanflug auf Kurs 068° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: Kreuzen des R 156 TOF (24 DME FWE)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
590 (440)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

16. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf Kurs 090°; Linkskurve und Endanflugkurs 068° in Richtung MW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (4,9 %) bei 33 DME FWE beginnen (FAF); 29 DME FWE nicht unter 1800 und MW nicht unter 1350 überfliegen. Nach Überfliegen von MW Endanflug auf Kurs 068° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: Kreuzen des R 156 TOF (24 DME FWE)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 15
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

17. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°); bei 18 DME HVL Rechtskurve auf R 295 NUF (115°); auf R 295 NUF bis zum Kreuzen des R 180 HVL; Linkskurve und Endanflugkurs 068° in Richtung MW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (4,9 %) bei 33 DME FWE beginnen (FAF); 29 DME FWE nicht unter 1800 und MW nicht unter 1350 überfliegen. Nach Überfliegen von MW Endanflug auf Kurs 068° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: Kreuzen des R 156 TOF (24 DME FWE)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 15
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

18. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 07 R, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 180 HVL bis 8 DME HVL; Linkskurve und Endanflugkurs 068° in Richtung MW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (4,9 %) bei 33 DME FWE beginnen (FAF); 29 DME FWE nicht unter 1800 und MW nicht unter 1350 überfliegen. Nach Überfliegen von MW Endanflug auf Kurs 068° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: Kreuzen des R 156 TOF (24 DME FWE)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 15
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

19. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Kurskreuzung STENA
Abflug von STENA (IAF) auf R 345 FWE (165°); bei 7 DME FWE (R 081 TOF) Rechtskurve und Endanflugkurs 248° in Richtung SL in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und SL nicht unter 1420 überfliegen. Nach Überfliegen von SL Endanflug auf Kurs 248° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: Kreuzen des R 140 TOF (22 DME FWE)
Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
610 (460)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

20. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)
Abflug von FWE (IAF) auf R 285 FWE; Endanflugkurs 248° in Richtung SL in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und SL nicht unter 1420 überfliegen. Nach Überfliegen von SL Endanflug auf Kurs 248° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: Kreuzen des R 140 TOF (22 DME FWE)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

21. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Kurskreuzung BELOX
Abflug von BELOX (IAF) auf R 280 NUF (100°) bis NUF; Abflug von NUF auf R 070 NUF (070°) bis 10 DME FWE; Linkskurve und Endanflugkurs 248° in Richtung SL in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und SL nicht unter 1420 überfliegen. Nach Überfliegen von SL Endanflug auf Kurs 248° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: Kreuzen des R 140 TOF (22 DME FWE)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

22. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Kurskreuzung IDKES
Abflug von IDKES (IAF) auf R 266 HVL (086°) bis HVL; Rechtskurve, auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis 12 DME HVL; Linkskurve, R 070 NUF erfliegen. Auf R 070 NUF (070°) bis 10 DME FWE; Linkskurve und Endanflugkurs 248° in Richtung SL in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und SL nicht unter 1420 überfliegen. Nach Überfliegen von SL Endanflug auf Kurs 248° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: Kreuzen des R 140 TOF (22 DME FWE)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

23. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 25 L, ausgehend von Kurskreuzung NUVEN
Abflug von NUVEN (IAF) auf R 300 HVL (120°) bis HVL; Abflug von HVL auf R 152 HVL (R 332 NUF) bis 12 DME HVL; Linkskurve,
R 070 NUF erfliegen. Auf R 070 NUF (070°) bis 10 DME FWE; Linkskurve und Endanflugkurs 248° in Richtung SL in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 14 DME FWE beginnen (FAF); 16 DME FWE nicht unter 2350 und SL nicht unter 1420 überfliegen. Nach Überfliegen von SL Endanflug auf Kurs 248° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: Kreuzen des R 140 TOF (22 DME FWE)

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 19
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Berlin-Schönefeld 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 Mindestreiseflughöhen festgelegt. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲= Pflichtmeldepunkt, △ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben zu schalten:

2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle:

a) BERLIN DEPARTURE CONTROL
für BKD2X, MELAN2X; MAG2X, POVEL2X, RISOK2X, NENSA2X, LUPAS1X,

b) BERLIN RADAR
für STENA2X, SUI3X, BKW2X, LUPAS1X, BKD3Y, MELAN2Y, MAG2Y, POVEL2Y, RISOK2Y, NENSA2Y, STENA2Y, GILAS2Y, SUI3Y, BKW2Y, LUPAS1Y

2.2 Frequenzen:

a) 119,300 MHz
b) 121,300 MHz

2.3 Sekundärradar:

Modus A oder Modus 3, Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahnen 07 L und 07 R

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF THREE YANKEE DEPARTURE (BKD3Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 3 DME FWE; Linkskurve, auf R 345 FWE bis 7 DME FWE; Linkskurve, auf R 091 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME in Richtung FWE in 3000 oder darüber überfliegen.	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME nordwestlich TGL verlassen; 30 DME nordwestlich TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO YANKEE DEPARTURE (MELAN2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 3 DME FWE; Linkskurve, auf R 345 FWE bis 7 DME FWE; Linkskurve, auf R 091 TGL bis TGL (▲); Rechtskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME in Richtung FWE in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME nordwestlich TGL verlassen; 30 DME nordwestlich TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.
MAGDEBURG TWO YANKEE DEPARTURE (MAG2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Rechtskurve, auf R 270 NUF bis 57 DME FWE; Linkskurve, auf R 239 HVL bis MAG (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME FWE in 3000 oder darüber überfliegen.		von 45 DME FWE bis MAG: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei 45 DME FWE verlassen; 55 DME FWE in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL TWO YANKEE DEPARTURE (POVEL2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Rechtskurve, auf R 270 NUF bis 57 DME FWE; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME FWE in 3000 oder darüber überfliegen.			
RISOK TWO YANKEE DEPARTURE (RISOK2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Rechtskurve, auf R 270 NUF bis 57 DME FWE; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲). Höhenbeschränkung: 13 DME FWE in 3000 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei 45 DME FWE verlassen; 55 DME FWE in FL 80 oder darüber überfliegen.
NENSA TWO YANKEE DEPARTURE (NENSA2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Rechtskurve, auf R 270 NUF bis 57 DME FWE; Linkskurve, auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲). Höhenbeschränkung:13 DME FWE in 3000 oder darüber überfliegen.			1. Bei Funkausfall 5000 bei 45 DME FWE verlassen; 55 DME FWE in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA TWO YANKEE DEPARTURE (STENA2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 3 DME FWE; Linkskurve, auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲).			Bei Funkausfall 5000 bei FWE verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.

GILAS TWO YANKEE DEPARTURE (GILAS2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis FWE(▲); Linkskurve, auf R 067 FWE bis GILAS (▲).	5000	von FWE bis GILAS: 4000 (FL 80)	1. Bei Funkausfall 5000 bei FWE verlassen; GILAS in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur Für Flüge über DENKO, B 20.
SUBI THREE YANKEE DEPARTURE (SUI3Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis FWE(▲); Abflug von FWE auf R 096 bis SUI (▲).		von FWE bis SUI: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei FWE verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW TWO YANKEE DEPARTURE (BKW2Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis FWE(▲); Rechtskurve, auf R 164 FWE über A 4 bis BKW (▲).			
LUPAS ONE YANKEE DEPARTURE (LUPAS1Y) Geradeaus bis SL; Rechtskurve, auf R 267 FWE bis 13 DME FWE; Rechtskurve, auf R 073 NUF bis NUF (▲); Linkskurve, auf R 212 NUF über W 10 bis LUPAS (▲).			Bei Funkausfall 5000 bei NUF verlassen; LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

2. Bei Benutzung der Startbahnen 25 L und 25 R

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF TWO X-RAY DEPARTURE (BKD2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 131 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf R 099 BKD bis BKD (▲).	5000		Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME nordwestlich TGL in FL 80 oder darüber überfliegen.
MELAN TWO X-RAY DEPARTURE (MELAN2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 131 HVL bis HVL (▲); Rechtskurve, auf R 336 HVL bis 12 DME HVL; Linkskurve, auf R 300 TGL bis GOLEV (▲); Linkskurve, auf Kurs 243° bis MELAN (▲):			1. Bei Funkausfall 5000 bei 20 DME TGL verlassen; 30 DME TGL in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Nur für Flüge in den oberen Luftraum über UW 88. 3. RNAV-Ausrüstung erforderlich gemäß FSAV.
MAGDEBURG TWO X-RAY DEPARTURE (MAG2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 259 FWE bis zum Erfliegen des R 240 HVL; auf R 240 HVL bis MAG (▲).		von 45 DME FWE bis MAG: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei 45 DME FWE verlassen; 55 DME FWE in FL 80 oder darüber überfliegen.
POVEL TWO X-RAY DEPARTURE (POVEL2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 259 FWE bis zum Erfliegen des R 240 HVL; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 282 MAG über W 96 bis POVEL (▲).			
RISOK TWO X-RAY DEPARTURE (RISOK2X) Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 259 FWE bis zum Erfliegen des R 240 HVL; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Rechtskurve, auf R 254 MAG über W 95 bis RISOK (▲).			

NENSA TWO X-RAY DEPARTURE **(NENSA2X)** Geradeaus bis MW; Rechtskurve, auf R 259 FWE bis zum Erfliegen des R 240 HVL; auf R 240 HVL bis MAG (▲); Linkskurve, auf R 230 MAG bis NENSA (▲).	5000	von 45 DME FWE bis MAG: 4000 (FL 80)	1. Bei Funkausfall 5000 bei 45 DME FWE verlassen; 55 DME FWE in FL 80 oder darüber überfliegen. 2. Bei Flügen, die über die ATS-Strecke R 10 geplant sind, ist das Eindrehen auf R 10 bei 17 DME FUL erforderlich.
STENA TWO X-RAY DEPARTURE **(STENA2X)** Geradeaus über MW bis 2000; Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 088 NUF; auf R 088 NUF bis zum Kreuzen des R 180 FWE; Linkskurve, auf R 164 FWE bis FWE (▲), auf R 345 FWE über A 4 bis STENA (▲). Höhenbeschränkung: R 070 NUF in 3500 oder darüber überfliegen.			Bei Funkausfall 5000 bei FWE verlassen; STENA in FL 80 oder darüber überfliegen.
SUBI THREE X-RAY DEPARTURE **(SUI3X)** Geradeaus über MW bis 2000; Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 088 NUF; auf R 088 NUF bis GORIG (▲); Linkskurve, auf Kurs 060° bis SUI (▲). Höhenbeschränkung: R 070 NUF in 3500 oder darüber überfliegen.		von GORIG bis SUI: 4000 (FL 80)	Bei Funkausfall 5000 bei GORIG verlassen; SUI in FL 80 oder darüber überfliegen.
BEESKOW TWO X-RAY DEPARTURE **(BKW2X)** Geradeaus über MW bis 2000; Linkskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Erfliegen des R 088 NUF; auf R 088 NUF bis zum Kreuzen des R 175 FWE; Rechtskurve, auf R 164 FWE bis BKW (▲). Höhenbeschränkung: R 070 NUF in 3500 oder darüber überfliegen.			
LUPAS ONE X-RAY DEPARTURE **(LUPAS1X)** Geradeaus über MW bis 2000; Linkskurve bis NUF (▲); Rechtskurve, auf R 212 NUF über W 10 bis LUPAS (▲).			Bei Funkausfall LUPAS in FL 80 oder darüber überfliegen.

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 19. August 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 28. Juli 1993

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

NfL I 231 – 240/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 19. August 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 231/93	18. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	450
I - 232/93	Bekanntmachung über Flüge militärischer Strahlflugzeuge unterhalb Flugfläche 100	450
I - 233/93	Flugplätze mit Tiefflug-Schutzzonen	451
I - 234/93	Gebührenordnung für die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn	451
I - 235/93	Genehmigungsänderung für den Verkehrslandeplatz Münster-Telgte	453
I - 236/93	Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Anspach	454
I - 237/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Lüsse	454
I - 238/93	Genehmigung des Sonderlandeplatzes Reinsdorf	455
I - 239/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Meschede-Schüren	455
I - 240/93	Bauarbeiten auf dem Flughafen Berlin-Tegel	456

Inhaltsangabe der NfL II 71/93 vom 19. August 1993

II - 71/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 72/93 vom 19. August 1993

II - 72/93	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

I - 231/93

Achtzehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 2. August 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827; NfL I-47/91), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 5. Juli 1993 (BAnz. S. 6446; NfL I-209/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II wird die Nummer 120 wie folgt geändert:

In Nummer 120.4 Beschränkung wird folgender Text angefügt:

ET-R 121 Heringsdorf

"Militärische Flüge auf dem Streckensegment 913 des Bundeswehr-Korridorsystems 1000 Fuß sind von den Beschränkungen ausgenommen."

Die Bekanntmachung tritt mit Wirkung vom 3. August 1993 in Kraft.

Bonn, den 02.08.93
LR 16/60.05.04/146 DFS 93 II

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 232/93

Bekanntmachung über Flüge militärischer Strahlflugzeuge unterhalb Flugfläche 100

Vom 5. August 1993

1. Allgemeines

Flüge mit militärischen Strahlflugzeugen werden überwiegend nach Sichtflugregeln durchgeführt. Sie sind dann, mit Ausnahme eines Teilbereichs im Norden des Fluginformationsgebietes Berlin, nicht an feste Strecken gebunden. Sie finden im allgemeinen an Werktagen statt. Es wird, sofern Tageszeit und Wetter es zuläßt, vor allem der Luftraum zwischen 1000 und 1500 Fuß GND genutzt.

Ab 1. September 1993 werden diese Flüge auch im Fluginformationsgebiet Berlin südlich des 52. Breitengrades durchgeführt.

2. Flüge militärischer Strahlflugzeuge unterhalb 1500 Fuß GND innerhalb der Fluginformationsgebiete Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, München sowie des Teils des Fluginformationsgebietes Berlin, der nicht mehr besonderen VFR-Beschränkungen unterliegt

2.1 VFR-Flüge militärischer Strahlflugzeuge am Tage unterhalb 1500 Fuß GND

Diese Flüge werden durchgeführt:

- während der militärischen Tagtiefflugbetriebszeiten - montags bis freitags (außer an Feiertagen) von 30 Minuten vor Sonnenaufgang, jedoch nicht vor 06:00 (05:00) Uhr UTC, bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang, jedoch nicht nach 16:00 (15:00) Uhr UTC,
- im unkontrollierten Luftraum (Klasse <G>) bei einer Mindestflugsicht von 5 km und 500 Fuß Abstand von Wolken,
- im kontrollierten Luftraum (Klasse <E>) nach den dort jeweils geltenden Sichtflugregeln.

2.2 Abweichungen

Im geringen Umfang werden VFR-Flüge militärischer Strahlflugzeuge auch unterhalb 1000 Fuß GND durchgeführt:

2.2.1 In einer Mindestflughöhe von 500 Fuß GND in den Fluginformationsgebieten Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, München und Berlin soweit der Luftraum nicht mehr besonderen VFR-Beschränkungen unterliegt.

2.2.2 In einer Mindestflughöhe von 250 Fuß GND in den 250-Fuß **Tiefluggebieten, die in den ICAO-Luftfahrtkarten 1:500.000 veröffentlicht sind**
und zwar

– montags im Tiefluggebiet 1	**Blatt Hannover**
– dienstags im Tiefluggebiet 2	**Blatt Hannover**
– mittwochs im Tiefluggebiet 3	**Blatt Hannover**
– donnerstags im Tiefluggebiet 5	**Blatt Hamburg**
– freitags im Tiefluggebiet 6	**Blatt Hamburg**
– **bei Bedarf im Tiefluggebiet 7**	**Blätter München/Nürnberg**
– **bei Bedarf im Tiefluggebiet 8**	**Blatt Düsseldorf**

zu folgenden Zeiten:
08:00 (07:00) – 11:30 (10:30) Uhr UTC und
12:30 (11:30) – 16:00 (15:00) Uhr UTC.

2.2.3 Weitere räumliche und zeitliche Abweichungen mit vermehrten Tiefflugaktivitäten sind insbesondere im Zusammenhang mit Übungen möglich und werden in den Nachrichten für Luftfahrer, im Luftfahrthandbuch und im VFR-Bulletin veröffentlicht.

3. Tiefflüge militärischer Strahlflugzeuge im Fluginformationsgebiet Berlin, soweit das Gebiet noch den besonderen VFR-Beschränkungen unterliegt

Im nördlichen Teil des Fluginformationsgebietes Berlin finden in einem eng begrenzten Umfang Tiefflüge der Bundesluftwaffe statt. Diese Flüge werden in 1000 Fuß GND während der üblichen Tagtiefflugzeiten (Ziff. 2.1) bei Flugsicht von mindestens 8 km, Abstand von Wolken 1,5 km waagerecht und 1000 Fuß senkrecht durchgeführt.

Die Flüge werden am Vortag über die Luftraumkoordinierungsstelle (LUKO) an die für die Durchführung des Fluginformationsdienstes zuständigen Flugverkehrskontrollstellen übermittelt.

4. Flüge bei Nacht

Diese Flüge werden durchgeführt

- montags bis freitags (außer an Feiertagen) von 30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 23:00 (22:00) Uhr UTC,
- auf festgelegten Nachttiefflugstrecken (siehe Streckenkarte "Unterer Luftraum"); mögliche Streckenänderungen werden mit NOTAM veröffentlicht,
- in festgelegten Flughöhen und als Konturflüge in 1000 Fuß GND,
- bei allen Wetterverhältnissen.

Staffelung von den Nachttiefflugstrecken erfolgt durch die Flugverkehrskontrolle nur im kontrollierten Luftraum.

Anmerkung:

Die in Klammern genannten Zeiten gelten während der gesetzlichen Sommerzeit. Als Bezugspunkt für Sonnenauf- und Sonnenuntergang wird Kassel festgelegt.

5. Sicherheitsempfehlungen

Sofern nach Wetterlage und Tageszeit mit VFR-Flügen militärischer Strahlflugzeuge zu rechnen ist, wird den zivilen Luftfahrzeugführern, die einen Flug nach Sichtflugregeln planen, empfohlen:

5.1 am Tage während der militärischen Tagtiefflugzeiten

- Überlandflüge soweit möglich und zulässig oberhalb 1500 Fuß GND durchzuführen,
- bei An- und Abflügen zu/von Landeplätzen und Segelfluggeländen das Höhenband 500 Fuß bis 1500 Fuß GND so schnell wie möglich zu durchfliegen.

5.2 bei Nacht

- Nachttiefflugstrecken unbedingt zu meiden,
- diese Strecken im rechten Winkel in 500 Fuß GND unter Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhe und des Mindestabstandes zu Hindernissen (§§ 6 und 12 LuftVO) zu unterqueren, nach Möglichkeit jedoch unter Beachtung der Vorschriften für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum zu überqueren.

6. Sonstige Hinweise

6.1 Das Luftwaffenamt hat an bestimmten Flugplätzen Schutzzonen eingerichtet, die von militärischen Strahlflugzeugen nicht unterhalb 1500 Fuß GND durchflogen werden dürfen. Die zivilen Flugplätze und zivil mitbenutzten Militärflugplätze mit Schutzzonen werden in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgegeben und zusätzlich im Luftfahrthandbuch Deutschland AIP VFR (RAC-Teil) veröffentlicht.

Die in den Nachrichten für Luftfahrer und im Luftfahrthandbuch Deutschland AIP VFR (RAC-Teil) ebenfalls veröffentlichten Regelungen zur Beantragung ständiger, periodisch befristeter oder zeitlich befristeter Schutzzonen gelten mit sofortiger Wirkung auch für das Fluginformationsgebiet Berlin.

6.2 Allgemeine Fragen zum militärischen Tiefflug können an die Flugbetriebs- und Informationszentrale (FLIZ) beim Luftwaffenamt, Postfach 90 25 00/501/11 in 51140 Köln schriftlich oder über Telefon (0130) 86 20 73 – gebührenfrei – gerichtet werden.

Die Bekanntmachung tritt am 1. September 1993 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Bekanntmachung über Flüge mit militärischen Strahlenflugzeugen unterhalb Flugfläche 100 vom 08.01.1992 (NfL I-34/92) außer Kraft.

Bonn, den 05. August 1993
LR 17/60.05.05/13 L 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

H i e r l

I - 233/93

Flugplätze mit Tiefflug-Schutzzonen

Die DFS gibt auf Grund von Entscheidungen des Luftwaffenamtes nachrichtlich folgende Neufassung der Liste von Flugplätzen mit Tiefflug-Schutzzonen bekannt. Diese gilt ab 1. August 1993:

1. Flugplätze mit **ständiger** Schutzzone:

Aachen-Merzbrück
Aalen-Heidenheim/Elchingen
Baden-Baden/Oos
Dahlemer Binz
Donauschingen-Villingen
Donauwörth (H)
Eggenfelden
Essen-Mühlheim
Freiburg i.Br.
Hartenholm
Herzogenaurach
Hildesheim
Hornberg (S)
Höxter-Holzminden
Karlsruhe-Forchheim
Kirchheim-Teck (S)
Koblenz-Winningen
Landshut
Boberg (S)
Bonn-Hangelar
Burg Feuerstein
Mannheim-Neuostheim
Mengen
Mönchengladbach
Mosbach-Lohrbach
Münster-Telgte
Oerlingshausen
Reichelsheim
Rendsburg-Schachtholm
Siegerland
Trier-Föhren
Uetersen
Varrelbusch
Wasserkuppe (S)
Worms

2. Flugplätze mit periodisch **befristeter** Schutzzone:

Bielefeld-Windelsbleiche
Borkum
Der Ring in Schwalmstadt
Dinslaken/Schwarze Heide
Gelnhausen
Helgoland Düne (Radius 1.5 km)
Juist
Kempten-Durach
Klippeneck (S)
Korbach
Langeoog
Marpingen, Wustweiler (S – Radius 3 sm um Mittelpunkt zwischen den Plätzen 49 26.5 N 07 03 O)
Norden-Norddeich
Nordeney
Rosenthal Field Plössen
Straubing
Waldeck/Edersee (S)
Wangerooge
Westerland/Sylt
Wyk auf Föhr

Die Angaben werden im AIP VFR und in der Luftfahrtkarte 1:500 000 veröffentlicht.

S = Segelfluggelände, H = Hubschrauberplatz, alle übrigen sind Landeplätze

Die Bekanntmachungen in NfL I-6/84 und NfL I-87/84 werden hiermit aufgehoben.

Offenbach a.M., den 26.07.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

D i e t z O l b e r t

I - 234/93

Gebührenordnung für die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn

Stand: 1. Juli 1993
Teil I
Landegebühren

1. Allgemeines

1.1 Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flugplatz ein Entgelt (Landegebühr) an die Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH (EBGH) zu entrichten.

1.2 Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

1.3 Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit der EGBH nachträglich entrichtet werden.

1.4 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 Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr beträgt je Vorgang

a) bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 2000 kg, die ausweislich eines Lärmzeugnisses nach NfL II-33/90 oder eines entsprechenden Lärmzeugnisses den erhöhten Schallschutzforderungen gem. der Verordnung vom 16. Aug. 1976 (mindestens 8 dB (A) unter dem Lärmgrenzwert)

	nicht entsprechen	**entsprechen**
bis 1200 kg	DM 12.00	DM 10.00
über 1200 kg bis 2000 kg	DM 22.00	DM 18.00

b) über 2000 kg

für nicht-strahlturbinengetriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber					
	die den Bedingungen von ICAO-Anhang 16, T. II, Kap. 3, 5, 6 (–4dB(A))**, Kap. 8 bzw. den LSL, Kap. III, V, VI.2.4, Kap. VIII entsprechen*	die den Bedingungen von ICAO Anhang 16, T. II, Kap. 6, 10 bzw. den LSL, Kap. VI.2.3, Kap. X entsprechen*		ohne Lärmzeugnis nach **** ICAO Annex 16, T. II oder den LSL	
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts				
		0600–2200	2200–2400	0600–2200	2200–2400***
Innerdeutsche Flüge	11.30	22.60	45.20	33.90	67.80
Grenzüberschreitende Flüge	15.20	30.40	60.80	45.60	91.20

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Teil II, Chapter 3, 5, 6, 8, 10 oder den LSL, sofern für sie 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 Gebührenberechnung ist die Vorlage des entsprechenden Lärmzertifikates (der Lutfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug zugelassen ist) durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Gebühren auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzeugnis nach ICAO-Annex 16, Teil II oder den LSL" berechnet.
**) Die Grenzwerte des ICAO-Annex 16, Teil II, Chapter 6 müssen um mindestens 4 dB (A) unterschritten werden.
***) Jeweils Ortszeit
****) Flugzeuge ohne Lärmzeugnis dürfen nur mit Sondergenehmigung durch BMV landen

für Strahlturbinen-Luftfahrzeuge				
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16		ohne Zulassung **** nach ICAO-Annex 16	
	die den Bedingungen von ICAO-Anhang 16, Chapter 3 entsprechen	die den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Chapter 2 entsprechen		
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts			
		0600–2200	2200–2400	0600–2200	2200–2400***
Innerdeutsche Flüge	11.30	22.60	45.20	33.90	67.80
Grenzüberschreitende Flüge	15.20	30.40	60.80	45.60	91.20

***) Jeweils Ortszeit

****) Flugzeuge ohne Lärmzeugnis dürfen nur mit Sondergenehmigung durch BMV landen

2.1.2 Die unter 2.1.1 a) und b) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um **50 %**.

Die ermäßigte Gebühr beträgt mindestens DM 10.00 ohne Lärmzeugnis, DM 8.00 mit Lärmzeugnis.

2.1.3 Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

2.2 Gebühren nach Zahl der an Bord befindlichen Personen

Der Teil der Landegebühr, 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 in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist **DM 4.50**
- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist **DM 6.50**

je Fluggast.

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden nicht einbezogen

- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz.

3. Begriffsbestimmungen

3.1 Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Nr. 2.1.1 sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Nr. 2.1.1 sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

3.2 Schulflüge im Sinne von Nr. 2.1.2 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.

3.3 Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 2.1.2 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. Ausnahmeregelungen

4.1 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flugplatz nicht ohnehin planmäßiger Zielflugplatz ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

4.2 Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr 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.

Teil II
Abstellgebühren

1. Allgemeines

1.1 Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flugplatz eine Abstellgebühr an die EBGH zu entrichten.

1.2 Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

1.3 Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit der EBGH nachträglich entrichtet werden.

1.4 Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und der EGBH vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

1.5 Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Gebühren

Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden bei Motorflugzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

– bis 1200 kg	DM 4.00
– über 1200 kg bis 2000 kg	DM 6.00
– über 2000 kg je angefangene 1000 kg	DM 3.00

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben. Dies gilt auch für zwischenzeitlich eingehallte Flugzeuge.

	Genehmigt:
Lautzenhausen, den 26.07.93	Mainz, den 30.07.93
Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Hahn mbH	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr I. A.
W a l t z i n g e r	O c h m a n n

I - 235/93

Genehmigungsänderung für den Verkehrslandeplatz Münster-Telgte

Am 16.06.1993 habe ich die am 13.04.1984 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Münster-Telgte (NfL I-163/84) wie folgt geändert:

Punkt 6 wird wie folgt geändert:

1. Punkt 6 a) wird durch folgenden Absatz ergänzt:

"Flugzeuge mit Turboprop-Antrieb und Reverse-Einrichtung über 2.000 kg – 4.500 kg MPW nur nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) bei dem derzeitigen Ausbauzustand von 620 m Länge"

2. Punkt 6 g) wird durch folgende Fassung ersetzt:

"g) Freiballone nur mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR)"

Münster, den 26.07.93

– 53.10.11-1.2/M 5 –

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

I - 236/93

Änderung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Anspach

Die Genehmigung des Sonderlandeplatzes Anspach, veröffentlicht in NfL I - 222/91, wird in Abschnitt I wie folgt geändert:

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung:
   Sonderlandeplatz Anspach/Taunus
2. Lage:
   ca. 2.5 km östlich der Gemeinde Anspach/Ts.,Hochtaunuskreis
3. Bezugspunkt:
   a) geographische Lage: 50 17 26 Nord
   08 32 12 Ost
   b) Höhe über NN: 330 m (1.082 ft)
4. Start- und Landebahn:

a) Richtung:	058°/238° rw
b) Länge:	640 m
c) Breite:	30 m
d) Belag:	Gras

5. Startbahn für Windenschlepp von Segelflugzeugen:

a) Richtung:	06	24
b) Länge:	50 m	50 m
c) Breite:	20 m	20 m
d) Belag:	Gras	Gras

6. Landebahn für Segelflugzeuge:

a) Richtung:	06
b) Länge:	250 m
c) Breite:	30 m
d) Belag:	Gras

7. Seilauslegebahn (Winde): mind. 800 m

Alle übrigen Angaben und Daten bleiben unberührt.

Darmstadt, den 23.07.93
IV 37 b – 66 m 08 – Anspach –

Regierungspräsidium Darmstadt
Im Auftrag

S p o r l e d e r

I - 237/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Lüsse

Nachstehend gebe ich die vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr der Flugplatzgemeinschaft Lüsse gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage bekannt. Die Bekanntmachung umfaßt die nach § 52 Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bestimmten Angaben der Genehmigung.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Lüsse
2. Lage:	Land Brandenburg, Kreis Belzig 800 m südöstlich der Ortschaft Lüsse
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	52 08 35 N 12 39 50 O
b) Höhe über NN:	65,5 m

4. Start- und Landebahn für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler:

a) Richtung	075°/255°
b) Länge	1100 m
c) Breite	40 m
d) Belag	Gras

5. Betriebsflächen für Segelflugzeuge/nicht selbststartende Motorsegler:

5.1 Startbahnen

a) Richtung	075°/255°
b) Länge	1250 m
c) Breite	20 m
d) Belag	Gras

5.2 Landebahn

a) Richtung	075°/255°
b) Länge	1600 m
c) Breite	75 m
d) Belag	Gras

5.3 Seilauslegebahn (plus Kraftfahrzeugschleppbahn)

a) Richtung	075°/255°
b) Länge	1250 m
c) Breite	30 m
d) Belag	Gras

6. Flugzeugschleppstarts werden auf der Start- und Landebahn für Motorflugzeuge durchgeführt.

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

1. Motorflugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse
2. Selbststartende Motorsegler
3. Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler; zugelassen sind:

a) Windenstart,
b) Flugzeugschleppstart
c) Kraftfahrzeugschleppstart

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit den unter II. genannten Luftfahrzeugen der Flugplatzgemeinschaft Lüsse (Platzhalter) und deren Mitgliedern sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR).

Potsdam, den 27.07.93
44-64 42/38

Ministerium für
Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
Im Auftrag

B a y r

I - 238/93

Genehmigung des Sonderlandeplatzes Reinsdorf

Nachstehend gebe ich die vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr der Flugplatz Reinsdorf Betriebs-GmbH, Reinsdorf, gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage bekannt. Die Bekanntmachung umfaßt die nach § 52 Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bestimmten Angaben der Genehmigung.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Reinsdorf

2. Lage: Land Brandenburg, Kreis Jüterbog
Gemarkung Reinsdorf
ca. 1,6 km südwestlich der
Ortslage Reinsdorf

3. Bezugspunkt:
a) geographische Lage: 51 54 05 N 13 11 46 E

b) Höhe über NN: 102,0 m

4. Start- und Landebahn für Flugzeuge, Ultraleichtflugzeuge und selbststartende Motorsegler:

a) Richtung 100°/280°
b) Länge 1280 m
c) Breite 40 m
d) Belag Gras

5. Betriebsflächen für Segelflugzeuge/nicht selbststartende Motorsegler:

a) Richtung 100°/280°
b) Länge 2000 m
c) Breite 100 m
d) Belag Gras

6. Flugzeugschleppstarts werden auf den Betriebsflächen für den Segelflug durchgeführt.

7. Hubschrauberstarts und -landungen werden auf der Start- und Landebahn für Motorflugzeuge oder auf der speziell markierten Hubschrauberlandefläche durchgeführt.

8. Fallschirmspringer landen im markierten Landefeld zwischen der Start- und Landebahn und dem Vorfeld.

9. Freiballone und Luftschiffe starten bzw. landen auf der Fläche zwischen der Start- und Landebahn und dem Vorfeld.

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

1. Motorflugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse

2. Hubschrauber (ohne Gewichtsbegrenzung)

3. Selbststartende Motorsegler

4. Segelflugzeuge und nicht selbststartende Motorsegler; zugelassen sind:

a) Windenstart,
b) Flugzeugschleppstart
c) Kraftfahrzeugschleppstart

5. nicht zulassungspflichtige Luftfahrzeuge

6. Personenfallschirme

7. Freiballone

8. Luftschiffe

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit den unter II. genannten Luftfahrzeugen des Flugplatzhalters sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR).

Potsdam, den 27.07.93
44-64 42/37

Ministerium für
Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
Im Auftrag

B a y r

I - 239/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Meschede-Schüren

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die 7. Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 18.12.1992 (BGBl. I S. 2391) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Meschede-Schüren folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverkehr mit Meschede-Schüren-**INFO** aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Gleichzeitiger Betrieb auf der Hartbelagbahn und der Segelflugbetriebsfläche ist nicht zulässig.

1.4 Die in der Umgebung des Landeplatzes liegenden Wohn- und Erholungsgebiete sind besonders lärmempfindlich. Ein Überfliegen ist zu vermeiden.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Motorgetriebene Luftfahrzeuge benutzen die in der Sichtanflugkarte dargestellte Platzrunde.

2.2 Das Wenden und Zurückrollen ist nur auf der Hartbelagbahn erlaubt.

2.3 Der Schutzstreifen ist von Luftfahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten.

2.4 Bei Segelflugbetrieb dürfen motorgetriebene Luftfahrzeuge nicht starten, wenn am Rollhalteort und/oder am Startpunkt der Start- und Landebahn für Motorflugzeuge die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist.

2.5 Bei Flugbetrieb auf der Start- und Landebahn **04** ist darauf zu achten, daß alle Flugzeugschleppstarts von der Hartbelagbahn durchgeführt werden.

2.6 Der Segelflugbereich im NW des Verkehrslandeplatzes ist zu meiden.

2.7 Bei Segelflugbetrieb sind Durchstartübungen (mit und ohne Bodenberührung) untersagt. Ein flugbetrieblich notwendiges Durchstarten hat **SE** versetzt von der **RWY** für Motorflug zu erfolgen. Nach dem Durchstarten ist die Platzrunde für motorgetriebene Luftfahrzeuge einzuhalten.

2.8 Flugübungen innerhalb der Motorflugplatzrunde sind nicht erlaubt.

2.9 Findet kein Segelflugbetrieb statt, so kann mit Zustimmung der Luftaufsicht die Hartbelagbahn in voller Länge genutzt werden.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Segelflug wird auf der Grundlage der Segelflugbetriebsordnung (SBO) des Deutschen-Aero-Clubs durchgeführt.

3.2 Flugzeugschlepp

3.2.1 Der Schleppflugbetrieb soll nordwestlich des Flugplatzes außerhalb der in der Sichtanflugkarte (AIP-VFR) eingezeichneten Platzrunde (Segelflugbereich) durchgeführt werden.

3.2.2 Anfliegende Schlepp-Flugzeuge haben sich in die Motorflug-Platzrunde einzuordnen.

3.2.3 Bei Benutzung der Startbahn **04** erfolgt der Flugzeugschleppstart auf der Hartbelagbahn.

3.3 Windenschlepp

3.3.1 Die Startart Windenschlepp ist auf der Grasfläche nordwestlich der Hartbelagbahn zu betreiben.

3.3.2 Wenn Windenseile ausliegen, darf auf der v. g. Grasfläche weder Flugzeugschlepp-Betrieb, noch Betrieb mit Ultraleicht (UL)-Flugzeugen durchgeführt werden.

3.3.3 Bei südöstlichen Winden darf kein Segelflug-Windenbetrieb stattfinden.

4. Hinweis

4.1 Bei UL-Flugbetrieb ist die jeweilige Erlaubnis zu beachten.

5. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

6. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den NfL in Kraft.

Münster, den 20.07.93
– 53.10.11-1.2/A 9 –

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

I - 240/93

Bauarbeiten auf dem Flughafen Berlin-Tegel

Vom 01.09.1993 bis voraussichtlich 31.10.1993 ist die Rollbahn RW (zwischen der Start/Landebahn 08R/26L und TWY SM) wegen Bauarbeiten gesperrt.

Eventuell notwendige Einschränkungen des Flugbetriebs auf der Start/Landebahn 08R/26L werden durch NOTAM bekanntgegeben.

Berlin, den 04.08.93
II E 5

Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe
Im Auftrag

S c h w a r z b a c h

NfL I 241 - 257/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 2. September 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 241/93	28. VO zur Änderung der 33. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart)..	458
I - 242/93	1. VO zur Änderung der 106. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt).....	459
I - 243/93	1. VO zur Änderung der 113. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Dresden).....	459
I - 244/93	1. VO zur Änderung der 121. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg)	460
I - 245/93	2. VO zur Änderung der 123. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum).....	461
I - 246/93	2. VO zur Änderung der 124. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum).....	464
I - 247/93	VO zur Aufhebung der 105. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig).....	466
I - 248/93	128. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle).....	466
I - 249/93	5. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	466
I - 250/93	6. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	467
I - 251/93	19. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	467
I - 252/93	2. Berichtigung der Neufassung der Bekanntmachung der Verfahren zur Meldung von störenden Flügen militärischer Luftfahrzeuge.....	467
I - 253/93	Einrichtung und Inbetriebnahme einer Gleitwinkelbefeuerungsanlage vom System PAPI (precision approach path indicator) auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden	468
I - 254/93	Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Eggersdorf.....	468
I - 255/93	Genehmigung des Flughafens Heringsdorf.....	469
I - 256/93	Änderung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Reutlingen-Betzingen	469
I - 257/93	Änderung der Flugbetriebsregelung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Reutlingen-Betzingen	469

Inhaltsangabe der NfL II 73/93 vom 2. September 1993

II - 73/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 74/93 vom 2. September 1993

II - 74/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1. - 31. Juli 1993)

Inhaltsangabe der NfL II 75 - 76/93 vom 2. September 1993

II - 75/93	Diebstahl von Avionik-Luftfahrtgeräten
II - 76/93	Ungültigkeitserklärung von Flugzeugdokumenten

I - 241/93

Achtundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Dreiunddreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 17. August 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Dreiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart) vom 8. Dezember 1970 (BAnz. Nr. 238 vom 22. Dezember 1970, NfL I-376/70), zuletzt geändert durch die Siebenundzwanzigste Änderungsverordnung hierzu vom 6. April 1992 (BAnz. S. 3654, NfL I-137/92), wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Nr. 2.2 wird wie folgt neu gefaßt:

"2.2 Frequenz:

125,050 MHz	119,200 MHz
MODAU3B, PSA3B, DKB4B, NKR3B, KRH1B MODAU1H, PSA1H, DKB2H, NKR1H, KRH1H	NDG1B, SUL1C, SUL3B, REUTL3B, NDG1H, SUL1H, REUTL3H

2. In Absatz 2 Nr. 1 wird folgende neue Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
KARLSRUHE ONE BRAVO DEPARTURE (KRH1B) Geradeaus bis zum Überfliegen von SY (4.5 DME SGD) und Durchfliegen von 3500; Rechtskurve, auf Steuerkurs 345° bis zum Durchfliegen des R 235 LBU; Linkskurve in Richtung NKR; beim Durchfliegen des R 270 LBU Linkskurve, Flug bis KRH (△).	5000		1. Nur für Flüge nach EDRS, ELLX oder Flüge, die in Ramstein TMA enden 2. Flughöhe maximal FL 80

3. In Absatz 2 Nr. 2 wird folgende neue Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
KARLSRUHE ONE HOTEL DEPARTURE (KRH1H) Geradeaus über SG bis 6 DME SGD; Linkskurve, auf R 168 LBU bis LBU; Linkskurve, auf R 279 LBU bis KRH (△).	5000		1. Nur für Flüge nach EDRS, ELLX oder Flüge, die in Ramstein TMA enden 2. Flughöhe maximal FL 80

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 17.08.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

R e c h t s t e i n e r

I - 242/93

Erste Verordnung zur Änderung der Einhundertsechsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt)

Vom 06. August 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertsechste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt) vom 2. August 1991 (BAnz. S. 5630; NfL I - 167/91) wird wie folgt geändert:

§§ 2 bis 4 werden wie folgt neu gefaßt:

"§ 2

Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. NOVEMBER (▲):	nordwestlich Walschleben
2. SIERRA (▲):	östlich Ingersleben

Anmerkung: Die aufgeführten Pflichtmeldepunkte sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Flughafen Erfurt sind bis zu einer Flughöhe von maximal 2000 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. Von NOVEMBER (▲) auf Kurs über Grund 165° zur nachstehend beschriebenen Warteschleife:
   Die Warteschleife liegt nördlich der Landebahn des Flughafens
   Ausrichtung: 095°/275°
   Kurvenführung: links

2. Von SIERRA (▲) auf Kurs über Grund 360° zur nachstehend beschriebenen Warteschleife:
   Die Warteschleife liegt südlich der Landebahn des Flughafens
   Ausrichtung: 095°/275°
   Kurvenführung: links

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Erfurt ist spätestens 5 Minuten vor den in Absatz 1 genannten Pflichtmeldepunkten aufzunehmen.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 aufgeführten Einflugstrecken und Warteschleifen sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Flughafen Erfurt sind bis zu einer Flughöhe von maximal 2000 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. Auf Kurs über Grund 345° bis NOVEMBER (▲)

2. Auf Kurs über Grund 180° bis SIERRA (▲)

Anmerkung: Die aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 06.08.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

D ö l p

I - 243/93

Erste Verordnung zur Änderung der Einhundertdreizehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Dresden)

Vom 06. August 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertdreizehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Dresden) vom 3. Februar 1992 (BAnz. S. 1157; NfL I - 49/92) wird wie folgt geändert:

§§ 2 bis 4 werden wie folgt neu gefaßt:

"§ 2

Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. NOVEMBER (▲):	Kreuzung BAB 13/Straße 177 (östlich Radeburg)
2. WHISKEY (▲):	nördlich Radebeul
3. SIERRA (▲):	Aussichtsturm auf dem Borsberg
4. ECHO (▲):	nordwestlich Radeberg

Anmerkung: Die aufgeführten Pflichtmeldepunkte sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Flughafen Dresden sind wie folgt durchzuführen:

1. Von NOVEMBER (▲) in südlicher Richtung rechts entlang der BAB 13 zur nachstehend beschriebenen Warteschleife; Flughöhe: maximal 1800 Fuß über NN
   Die Warteschleife liegt nördlich des Flughafens und der BAB 4
   Ausrichtung: 040°/220°
   Kurvenführung: links
   Flughöhe: maximal 1800 Fuß über NN.

2. Von WHISKEY (▲) auf Kurs über Grund 090° zur vorgenannten Warteschleife; Flughöhe: maximal 1800 Fuß über NN.

3. Von SIERRA (▲) auf Kurs über Grund 325° zur nachstehend beschriebenen Warteschleife; Flughöhe: maximal 2200 Fuß über NN.

Die Warteschleife liegt östlich des Flughafens
Ausrichtung: 040°/220°
Kurvenführung: links
Flughöhe: maximal 2200 Fuß über NN.

4. Von ECHO (▲) auf Kurs über Grund 274° zur nachstehend beschriebenen Warteschleife;
Flughöhe: maximal 1800 Fuß über NN.
Die Warteschleife liegt östlich des Flughafens
Ausrichtung: 040°/220°
Kurvenführung: links
Flughöhe: maximal 1800 Fuß über NN

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Dresden ist spätestens 5 Minuten vor den in Absatz 1 genannten Pflichtmeldepunkten aufzunehmen.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 aufgeführten Einflugstrecken und Warteschleifen sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Flughafen Dresden sind wie folgt durchzuführen:

1. In nördlicher Richtung rechts entlang der BAB 13 bis NOVEMBER (▲);
Flughöhe: maximal 1800 Fuß über NN.

2. Auf Kurs über Grund 270° bis WHISKEY (▲);
Flughöhe: maximal 1800 Fuß über NN.

3. Auf Kurs über Grund 145° bis SIERRA (▲);
Flughöhe: maximal 2200 Fuß über NN.

4. Auf Kurs über Grund 094° bis ECHO (▲);
Flughöhe: maximal 1800 Fuß über NN.

Anmerkung: Die aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 06.08.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

D ö l p

I - 244/93

Erste Verordnung zur Änderung der Hunderteinundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 17. August 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hunderteinundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Nürnberg) vom 24. Juni 1993 (BAnz. S. 6501; NfL I - 202/93) wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Nr. 2.2 wird wie folgt neu gefaßt:

"2.2 Frequenz:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
28	BAY3K, MBA1K, HAB2K, SAREN2K, LURIS1K	118,975
	WUR2K, RDG3K, ALB3K, DKB4K, WLD2K, MAH2K	119,525
10	BAY2M, MBA1M, HAB5M, SAREN2M, ERL2M, BAY2U, LURIS1M	118,975
	RDG1M, ALB1M, DKB4M, WUR5M, WLD2M, MAH2M	119,525

2. In Absatz 2 Nr. 1 wird folgende neue Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
LURIS ONE KILO DEPARTURE (LURIS1K) Geradeaus bis NB (5,3 DME NBG); Rechtskurve, auf Steuerkurs 360° R 255 ERL in Richtung ERL erfliegen; bei 3 DME SW ERL Linkskurve; auf R 349 ERL bis LURIS (△). Höhenbeschränkung: 6 DME südwestlich ERL in FL 70 oder darüber überfliegen (Mindeststeiggradient 430 ft/NM)	5000	von 40 DME ERL bis LURIS: 6500	

3. In Absatz 2 Nr. 2 wird folgende neue Abflugstrecke angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
LURIS ONE MIKE DEPARTURE (LURIS1M) Geradeaus bis 3 DME NBG; Linkskurve, auf Steuerkurs 035° R 148 ERL in Richtung ERL erfliegen; auf R 349 ERL bis LURIS (△).	5000	von 40 DME ERL bis LURIS: 6500	Bei Segelflugbetrieb ersetzt durch ERL2M

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 17.08.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Rechtsteiner

I - 245/93

Zweite Verordnung zur Änderung der Hundertdreiund-zwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

Vom 17. August 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S. 6653; NfL I - 206/93), geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 19. Juli 1993 (BAnz. S. 7086, NfL I - 214/93) wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

1. Die ATS-Strecken A 4, B 51, B 52 (Erfurt NDB - GOLAT) und B 52 (Gompitz NDB - Boxberg NDB) werden wie folgt neu gefaßt:

1	2	3	4	5	6
A 4 1) ▲ SEGAL (FIR BDRY) 5450 N 1241 O ▲ SARLI 5441 N 1256 O ▲ Trent VOR (TRT) 543045 N 131502 O ▲ Friedland VOR (FLD) 534552 N 133405 O ▲ RAKIT 52 NM DME - R 345 FWE 531450 N 134720 O Δ ANKER 530412 N 135130 O ▲ RENKI 5259 N 1354 O 35 NM DME - R 345 FWE ▲ STENA 524134 N 140118 O ▲ LAKOL 2) 523300 N 140436 O ▲ Fürstenwalde VOR/DME (FWE) 522447 N 140758 O ▲ Beeskow NDB (BKW) 520957 N 141506 O Δ KOBUS 514700 N 142500 O ▲ Boxberg NDB (BOG) 512440 N 143443 O ▲ URSUL 511330 N 143000 O 18 NM DME - R 015 HDO ▲ Hermsdorf VOR/DME (HDO) (FIR BDRY) 505546 N 142215 O					1) Breite A 4: 8 NM 2) Schnittpunkt mit W 90
	133 313	13	FL 240 3500ftMSL (FL 80)		
		15			
	165 345	46			
		32	FL 240 4500ftMSL (FL 80)		
		11	FL 200 4000ftMSL (FL 80)		
		6			
		18	FL 240 4000ftMSL (FL 80)		
		9			
		8			
	164 344	15	FL 240 4000ftMSL		
		24			
		23	FL 240 4000ftMSL (FL 80)		
	195 015	12			
		18	FL 240 5000ftMSL		

B 51 ▲ Warburg VOR/DME 513025 N 090642 O ▲ NENSA 512900 N 104800 O ▲ GOTEM R 272 - 44 DME LEG 512800 N 111725 O ▲ Leipzig VOR/DME (LEG) 512614 N 122829 O ▲ AMAKO 8 DME - R 118 LEG 512225 N 123940 O ▲ OSTRA 511240 N 130850 O ▲ Gompitz NDB (GPZ) 510226 N 133817 O ▲ WELEN 505815 N 140605 O ▲ Hermsdorf VOR/DME (HDO) (FIR BDRY) 505546 N 142215 O					
	092 272	63	FL 240 5500ftMSL	↓ ↑	
		19			
		44			
	118 298	8	FL 240 4000ftMSL		
		21			
		21	FL 240 5000ftMSL		
	104 284	18			
		11			
B 52 ▲ Erfurt NDB (RF) 505816 N 110455 O ▲ WEMAR 505730 N 111540 O ▲ MAGDA 505630 N 112640 O ▲ IRBAG 505430 N 115100 O ▲ GOLAT 505330 N 120325 O					
	097 277	7	FL 240 5000ftMSL	↓ ↑	
		7			
		15			
		8			
B 52 ▲ Gompitz NDB (GPZ) 510226 N 133817 O ▲ Dresden NDB (FS) 511139 N 135107 O ▲ Boxberg NDB (BOG) 512440 N 143443 O					
	040 220	12	FL 240 5000ftMSL	↓ ↑	
	065 245	30			

2. Bei der ATS-Strecke B 293 wird in Spalte 6 folgende Anmerkung ergänzt:

"Nicht für Flüge von Berlin TMA nach EDDK oder EDDL"

3. Nach der ATS-Strecke W 10 wird folgende neue ATS-Strecke eingefügt:

1	2	3	4	5	6
W 21 Δ Luburg VOR/DME (LBU) 485451 N 092028 O Δ AALEN R 122 - 36 DME LBU (R 122 LBU - R 189 DKB) 483610 N 100710 O	<u>122</u> 302	36	<u>FL 130</u> 5500ftMSL	↓ ↑	

4. Bei der ATS-Strecke W 90 wird in Spalte 6 die Anmerkung "1) Schnittpunkt mit A 4" eingefügt sowie der Meldepunkt LAKOL in Spalte 1 durch die zugehörige Bezugszahl "1)" ergänzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 17.08.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Rechtsteiner

I - 246/93

Zweite Verordnung zur Änderung der Hundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Vom 17. August 1993

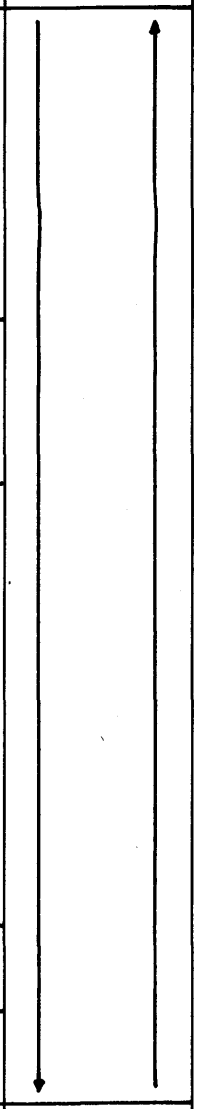
Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S. 6613; NfL I - 208/93), geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 19. Juli 1993 (BAnz. S. 7086, NfL I - 215/93) wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

1. Die ATS-Strecke UA 4 wird wie folgt neu gefaßt:

1	2	3	4	5	6
UA 4 1) ▲ SEGAL (UIR BDRY) 5450 N 1241 O ▲ SARLI 5441 N 1256 O ▲ Trent VOR (TRT) 543045 N 131502 O ▲ Friedland VOR (FLD) 534552 N 133405 O ▲ RAKIT 52 NM DME - R 345 FWE 531450 N 134720 O Δ 'ANKER 530412 N 135130 O ▲ RENKI 5259 N 1354 O 35 NM DME - R 345 FWE ▲ STENA 524134 N 140118 O ▲ LAKOL 2) 523300 N 140436 O ▲ Fürstenwalde VOR/DME (FWE) 522447 N 140758 O ▲ Beeskow NDB (BKW) 520957 N 141506 O Δ KOBUS 514700 N 142500 O ▲ Boxberg NDB (BOG) 512440 N 143443 O ▲ URSUL 511330 N 143000 O 18 NM DME - R 015 HDO ▲ Hermsdorf VOR/DME (HDO) (UIR BDRY) 505546 N 142215 O	<u>133</u> 313 <u>165</u> 345 <u>164</u> 344 <u>195</u> 015	13 15 46 32 11 6 18 9 8 15 24 23 12 18	<u>FL 410</u> FL 250 <u>FL 410</u> FL 290 <u>FL 410</u> FL 250 <u>FL 410</u> FL 290 <u>FL 410</u> FL 250		1) Breite UA 4: 8 NM 2) Schnittpunkt mit UR 6

2. Bei der ATS-Strecke UA 109 wird die Anmerkung in Spalte 6 gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 17.08.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

R e c h t s t e i n e r

I - 247/93

Verordnung zur Aufhebung der Einhundertfünften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig)

Vom 06. August 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertfünfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig) vom 25. Juni 1991 (BAnz. S. 4521; NfL I - 131/91) wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., 06. August 1993

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

D ö l p

I - 248/93

Hundertachtundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle)

Vom 06. August 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

Bei Flügen nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle sind die in §§ 2 bis 4 festgelegten Flugverfahren zu befolgen.

§ 2

Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. NOVEMBER (▲): Schnittpunkt BAB 9 mit zweigleisiger Eisenbahnlinie Delitzsch-Halle
2. SIERRA (▲): Schnittpunkt BAB 9 mit eingleisiger Eisenbahnlinie (nordwestlich der Ortschaft Dölzig)

§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Flughafen Leipzig/Halle sind bis zu einer Flughöhe von maximal 1500 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. Von NOVEMBER (▲) in südlicher Richtung rechts entlang der BAB 9 zur nachstehend beschriebenen Warteschleife;
   Die Warteschleife liegt nördlich des Flughafens und der BAB 14
   Ausrichtung: 105°/285° mißweisend
   Kurvenführung: links.
2. Von SIERRA (▲) in nördlicher Richtung rechts entlang der BAB 9 zur nachstehend beschriebenen Warteschleife;
   Die Warteschleife liegt westlich der BAB 9 und südlich der Bahnlinie Schkeuditz-Halle,
   Ausrichtung: 105°/285° mißweisend
   Kurvenführung: links.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Leipzig ist spätestens 5 Minuten vor den in Absatz 1 genannten Pflichtmeldepunkten aufzunehmen.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 aufgeführten Einflugstrecken und Warteschleifen sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Flughafen Leipzig/Halle sind bis zu einer Flughöhe von maximal 1500 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. In nördlicher Richtung rechts entlang der BAB 9 bis NOVEMBER (▲);
2. In südlicher Richtung rechts entlang der BAB 9 bis SIERRA (▲);
   Flughöhe: maximal 1500 Fuß über NN.

Anmerkung: Die aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 5

Diese Verordnung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 06.08.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

D ö l p

I - 249/93

Fünfte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 6. August 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I-66/93), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsbekanntmachung hierzu vom 13. Juli 1993 (BAnz. S. 6798; NfL I-216/93), wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt II Nummer 4.1 werden

a) die Angaben zur Kontrollzone Neuhausen gestrichen;

b) die Angaben zur Kontrollzone Brüggen durch folgende Fassung ersetzt:

"Brüggen (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Brüggen 51 12 00 N 06 07 55 O)

Der auf deutschem Hoheitsgebiet liegende Teil der Kontrollzone:

Seitliche Begrenzung:
51 14 40 N 06 05 05 O – 51 16 25 N 06 22 50 O –
51 09 50 N 06 24 30 O – 51 07 40 N 06 05 00 O –
entlang der deutsch-niederländischen Grenze bis
51 14 40 N 06 05 05 O.

Obere Begrenzung:
853 m (2800 Fuß) über NN.

Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich."

2. In Abschnitt II Nummer 5 werden

a) nach der Beschreibung des Nahverkehrsbereiches Heidelberg die nachfolgenden Angaben eingefügt:

"Holzdorf
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
51 44 30 N 12 37 00 O – 51 53 00 N 12 43 00 O –
51 51 00 N 13 28 00 O – 51 38 00 N 13 27 00 O –
51 40 00 N 12 37 00 O – 51 44 30 N 12 37 00 O."

b) nach der Beschreibung des Nahverkehrsbereiches Nürnberg die nachfolgenden Angaben eingefügt:

"Preschen
Sektor A

Seitliche Begrenzung:
51 47 50 N 14 10 30 O – 51 51 00 N 14 36 30 O –
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis
51 30 00 N 14 50 10 O – 51 30 00 N 14 37 00 O –
51 24 00 N 14 37 00 O – 51 24 00 N 14 17 00 O –
51 25 30 N 14 21 00 O – 51 47 50 N 14 10 30 O."

c) die Angaben zum Nahverkehrsbereich Neuhausen gestrichen.

Diese Bekanntmachung tritt am 14. Oktober 1993 in Kraft.

Bonn, den 06.08.93
LR 16/60.05.02/230 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 250/93

Sechste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 19. August 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I - 66/93), zuletzt geändert durch die Fünfte Änderungsbekanntmachung hierzu vom 6. August 1993 (BAnz. S. 7567; NfL I - 249/93) wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II Nummer 4.1 werden die Angaben zur Kontrollzone Werneuchen gestrichen.

Diese Bekanntmachung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Bonn, den 19.08.93
LR 16/60.05.02/253 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 251/93

Neunzehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 17. August 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827, NfL I - 47/91), zuletzt geändert durch die Achtzehnte Änderungsbekanntmachung vom 02.08.1993 (BAnz. S. 7207, NfL I - 231/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II wird die Ziffer 93.1 (seitliche Begrenzung des ET-R 93/Annaburg) wie folgt geändert:

"93.1 Seitliche Begrenzung
51 43 28 N 12 59 52 O – 51 43 23 N 13 03 30 O –
51 44 03 N 13 03 30 O – 51 44 24 N 13 08 19 O –
51 43 09 N 13 10 04 O – 51 43 05 N 13 12 00 O –
51 39 00 N 13 12 00 O – 51 35 00 N 13 07 00 O –
51 35 00 N 13 00 00 O – 51 43 28 N 12 59 52 O."

Diese Bekanntmachung tritt am 1. September 1993 in Kraft.

Bonn, den 17.08.93
LR 16/60.05.04/249 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 252/93

2. Berichtigung der Neufassung der Bekanntmachung der Verfahren zur Meldung von störenden Flügen militärischer Luftfahrzeuge

Die Neufassung der Bekanntmachung der Verfahren zur Meldung von störenden Flügen militärischer Luftfahrzeuge vom 13. Februar 1992 (NfL I - 70/92), berichtigt am 8. Januar 1993 (NfL I - 37/93), wird erneut wie folgt berichtigt:

Nummer 2 Absatz 2 wird durch folgende Fassung ersetzt:
"Diese Service-Nummer ist seit Juli 1993 auch aus den neuen Bundesländern anwählbar."

Die neue Postanschrift unter Nummer 2 Absatz 3 lautet wie folgt:

Luftwaffenamt
Abteilung Flugbetrieb in der Bundeswehr
Flugbetriebs- und Informationszentrale - FLIZ
Postfach 90 25 00501
51140 Köln

Nummer 3 Absatz 1 wird durch folgende Fassung ersetzt:
"Sind durch militärischen Flugbetrieb Schäden entstanden, so sind diese bei dem zuständigen Amt für Verteidigungslasten anzumelden. Die Adresse des zuständigen Amtes kann über das Bürgertelefon (0130-862073) erfragt werden."

Bonn, den 19.08.93
LR 16/60.05.05/20 L 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

Bäuschlein

I - 253/93

Einrichtung und Inbetriebnahme einer Gleitwinkelbefeuerungsanlage vom System PAPI (precision approach path indicator) auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden

Die Flughafen GmbH Calden hat auf dem Verkehrslandeplatz Kassel-Calden eine Gleitwinkelbefeuerungsanlage vom System PAPI eingerichtet.

Die Gleitwinkelbefeuerung besteht aus einer Reihe von vier Feuern links der Landebahn bzw. Startbahn 22 in einer Entfernung von 146,67 m von der Schwelle 22. Der Gleitwinkel beträgt 3 Grad, die Mindestaugenhöhe über der Schwelle (MEHT) 31 ft.

Aufgrund des Ergebnisses der Abnahmeprüfung nach § 44 i.V. mit § 47 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist die Inbetriebnahme der neuen Anlage gestattet und wird hiermit bekanntgegeben.

Kassel, den 12.08.93
37 b - 66 m 08/01

Regierungspräsidium Kassel
Im Auftrag

Steinmetz

I - 254/93

Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Eggersdorf

Nachstehend gebe ich die vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr der Flugplatz Eggersdorf/Müncheberg Betriebsgesellschaft mbH, Fürstenwalder Chaussee, 15374 Müncheberg, gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Verbindung mit § 10 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Verkehrslandeplatzes für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage bekannt. Die Bekanntmachung umfaßt die nach § 52 Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) bestimmten Angaben der Genehmigung.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Bezeichnung:	Verkehrslandeplatz Eggersdorf
2. Lage:	Land Brandenburg, Kreis Strausberg 3 km südwestlich der Stadt Müncheberg
3. Flugplatzbezugspunkt:	
a) geographische Lage:	52 28 50 N 14 05 07 O
b) Höhe über NN:	67 m (219 ft)

4. Start- und Landebahn für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge:

a) Richtung:	060°/240°
b) Länge:	2.380 m
c) Breite:	40 m
d) Belag:	Gras mit befestigten Aufsetzpunkten Richtung 24 - 400 m Asphalt Richtung 06 - 100 m Asphalt

5. Betriebsflächen für Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler:

a) Richtung:	060°/240°
b) Länge:	1.200 m
c) Breite:	150 m
d) Belag:	Gras

6. Flugzeugschleppstarts werden auf den Betriebsflächen für Segelflugzeuge durchgeführt.

7. Hubschrauberstarts und -landungen werden auf der Start- und Landebahn für Flugzeuge oder auf der speziell markierten Hubschrauberlandefläche durchgeführt.

8. Fallschirmspringer landen im markierten Landefeld zwischen Start- und Landebahn für Flugzeuge und dem Vorfeld.

9. Freiballone und Luftschiffe starten bzw. landen auf der Fläche südöstlich vom Vorfeld.

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

1. Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse,
2. Hubschrauber (keine Gewichtsbegrenzung),
3. selbststartende Motorsegler,
4. Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler; zugelassen sind:

a) Windenstart,
b) Flugzeugschleppstart,
c) Kraftfahrzeugschleppstart,

5. Personenfallschirme,
6. nichtzulassungspflichtige Luftfahrzeuge,
7. Freiballone,
8. Luftschiffe.

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr mit den unter II. genannten Luftfahrzeugen (Verkehrslandeplatz).

IV. Bauschutzbereich:

Der vorhandene (militärische) Bauschutzbereich bleibt wirksam, bis durch die Genehmigungsbehörde ein Bauschutzbereich nach LuftVG bestimmt ist.

Potsdam, den 21.07.93
44-64 42/35

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
Im Auftrag

L a b o o r

I - 255/93

Genehmigung des Flughafens Heringsdorf

Nachstehend gebe ich die am 05.05.1976 erteilte Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens Heringsdorf zur Durchführung von Flugbetrieb nach Sichtflugregeln am Tage und in der Nacht bekannt.

I. Beschreibung des Geländes:

1. Lage:	4 NM S Seebad Heringsdorf/Usedom
2. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	53 52 48,97 N 14 09 15,30 O
b) Höhe über NN:	70,6 ft (21,522 m)
3. Start- und Landebahn:	
a) Richtung:	106°/286° rw
b) Länge:	2300 m
c) Breite:	35 m
d) Belag:	Asphalt
Höhe Schwelle 28	26,754 m
Höhe Schwelle 10	23,299 m

4. Start- und Landefläche für Hubschrauber

Auf der Start- und Landebahn.

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

1. Flugzeuge bis zu 64 000 kg höchstzulässiger Abflugmasse

2. Hubschrauber

Andere Luftfahrzeuge PPR.

III. Zweck des Landeplatzes:

Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr (Verkehrsflughafen).

Schwerin, den 08.07.93
V 630 -623.17-1

Der Wirtschaftsminister
des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. R o m m e l

I - 256/93

Änderung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Reutlingen-Betzingen

Die mit NfL I - 130/82 veröffentlichte Betriebszeit (SR-SS PPR) wird gestrichen.
Der Hubschrauber-Sonderlandeplatz ist für Tag- und Nachtflugbetrieb nach Sichtflugregeln genehmigt.

Tübingen, den 03.08.93
27-21/3848-RT-BT

Regierungspräsidium Tübingen

L a u t e r

I - 257/93

Änderung der Flugbetriebsregelung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Reutlingen-Betzingen

Die Flugbetriebsregelung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Reutlingen-Betzingen vom 21.06.1982, 24-14/8521/1-RT-Betzingen, (NfL I - 141/82) wurde unter Punkt 1.1 wie folgt geändert:

"1.1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln am Tag und bei Nacht durchgeführt werden."

Tübingen, den 03.08.93
27-21/3848-RT-BT

Regierungspräsidium Tübingen

L a u t e r

NfL I 258 - 276/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 16. September 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 258/93	20. VO zur Änderung der 11. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken)	472
I - 259/93	20. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	474
I - 260/93	Berichtigung der Bekanntmachung über die Festlegung von Fluginformationsgebieten	474
I - 261/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	474
I - 262/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 39 a	475
I - 263/93	Nachrichtliche Bekanntmachung zur Festlegung der Gebührensätze und Transatlantiktarife nach dem Internationalen Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL)	475
I - 264/93	Luftsicherheitsgebühr	479
I - 265/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Siegerland	480
I - 266/93	Einrichtung und Inbetriebnahme einer Anflugbefeuerung für die Bahn 16 des Sonderflughafens Lemwerder	482
I - 267/93	Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neuostheim – Gestattung der Betriebsaufnahme	482
I - 268/93	Genehmigung für den Sonderlandeplatz Soest/Bad Sassendorf	482
I - 269/93	Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis	483
I - 270/93	Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis	483
I - 271/93	Regelung des Flugbetriebs auf dem Sonderlandeplatz Arnbruck	483
I - 272/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Bautzen	483
I - 273/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Freiburg	484
I - 274/93	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Großrückerswalde	484
I - 275/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Trier/Föhren	485
I - 276/93	Aufhebung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Konstanz, AEG	485

Inhaltsangabe der NfL II 77/93 vom 16. September 1993

II - 77/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 78/93 vom 16. September 1993

II - 78/93	Anerkannte (Flug-)Verfahren Übungsgeräte – Nachtrag zu NfL II - 39/93

I - 258/93

Zwanzigste Verordnung zur Änderung der Elften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 20. August 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Elfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Saarbrücken) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Juli 1985 (BAnz. S. 9166, NfL I-138/85), zuletzt geändert durch die Neunzehnte Änderungsverordnung hierzu vom 14. Januar 1992 (BAnz. S. 689, NfL I-25/92), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 3 wird die Liste der Meldepunkte wie folgt ergänzt:

"Meldepunkt PELOT R 085 – 16 DME SAA
49° 14' 29" N 07° 31' 15" O

Meldepunkt DISKI R 113 – 12 DME LUX
49° 32' 48" N 06° 29' 16" O"

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden

aa) die Einflugstrecke AALEN ONE ALFA ARRIVAL (AALEN1A) gestrichen.

bb) die nachfolgenden Einflugstrecken angefügt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
LUBURG ONE JULIETT ARRIVAL (LBU1J)				1. Max. FL 80 zwischen KRH und SAA 2. Nur für Flüge von Flugplätzen innerhalb der FIRs Frankfurt oder München
△ Luburg VOR/DME				
△ Karlsruhe VOR/DME	279	30	5000	
△ PELOT	290	44		
△ Saarbrücken VOR/DME	265	16	4000	
LUXEMBURG ONE ALFA ARRIVAL (LUX1A)				Nur für Flüge von ELLX
△ Luxemburg VOR/DME				
△ DISKI	113	12	3000	
△ TOMPI		24	4000	
△ Saarbrücken VOR/DME	170	11		
NECKAR ONE JULIETT ARRIVAL (NKR1J)				1. Max. FL 80 zwischen NKR und SAA 2. Normalerweise stehen zwischen NKR und SAA nur FL 70 und FL 80 zur Verfügung. 3. Nur für Flüge von Flugplätzen innerhalb der FIRs Frankfurt oder München
△ Neckar NDB				
△ PELOT	265	48	5000	
△ Saarbrücken VOR/DME		16	4000	

b) In Absatz 5 Nr. 1 wird die Tabelle der Hindernisfreihöhen wie folgt neu gefaßt:

"Luftfahrzeugkategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	1214 (160)	1224 (170)	1234 (179)	1244 (189)
Anflug ohne Gleitwegführung	1460 (410)			

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

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nr. 1 werden

aa) die Abflugstrecke AALEN ONE WHISKEY DEPARTURE (AALEN1W) gestrichen

bb) folgende neue Abflugstrecken angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
LUBURG ONE WHISKEY DEPARTURE (LBU1W) Rechtskurve, auf R 085 SAA bis PELOT; Rechtskurve, auf R 290 KRH bis KRH (△); Linkskurve, auf R 099 KRH bis LBU (△).	4000		1. Nach PELOT Steigflug auf 5000 2. Max. FL 80 zwischen SAA und KRH 3. Nur für Flüge, die in Frankfurt oder München FIR enden
NECKAR ONE ROMEO DEPARTURE (NKR1R) Rechtskurve, auf R 085 SAA über PELOT bis NKR (△).	4000		1. Nach PELOT Steigflug auf 5000 2. Max. FL 80 zwischen SAA und NKR 3. Nur für Flüge, die in Frankfurt oder München FIR enden
LUXEMBURG ONE WHISKEY DEPARTURE (LUX1W) Rechtskurve, auf Kurs 350° von SBN bis TOMPI; Linkskurve, auf R 113 LUX über DISKI bis LUX (△).	4000		Nur für Flüge nach ELLX

b) in Absatz 2 Nr. 2 werden

aa) die Abflugstrecke AALEN ONE ECHO DEPARTURE (AALEN1E) gestrichen.

bb) folgende neue Abflugstrecken angefügt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflughöhe	
1	2	3	4
LUBURG ONE ECHO DEPARTURE (LBU1E) Auf R 085 SAA bis PELOT; Rechtskurve, auf R 290 KRH bis KRH (△); Linkskurve, auf R 099 KRH bis LBU (△).	4000		1. Nach PELOT Steigflug auf 5000 2. Max. FL 80 zwischen SAA und KRH 3. Nur für Flüge, die in Frankfurt oder München FIR enden
NECKAR ONE SIERRA DEPARTURE (NKR1S) Auf R 085 SAA über PELOT bis NKR (△).	4000		1. Nach PELOT Steigflug auf 5000 2. Max. FL 80 zwischen SAA und NKR 3. Nur für Flüge, die in Frankfurt oder München FIR enden

LUXEMBURG ONE ECHO DEPARTURE (LUX1E) Linkskurve, auf Kurs 350° von SBN bis TOMPI; Linkskurve, auf R 113 LUX über DISKI bis LUX (△).	4000		Nur für Flüge nach ELLX

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 16. September 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 20.08.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

R e c h t s t e i n e r

I - 259/93

Zwanzigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkung im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 6. September 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827, NfL I - 47/91), zuletzt geändert durch die Neunzehnte Änderungsbekanntmachung vom 17. August 1993 (BAnz. S. 8248, NfL I - 251/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. In Nummer 22 (ET-R 18) wird die Nummer 22.2 wie folgt neu gefaßt:

"22.2 Obere Begrenzung
2500 Fuß über NN"

2. Die Angaben "34. ET-R 30 (Wismar)" und
"120. ET-R 121 (Heringsdorf)"
werden gestrichen.

Diese Bekanntmachung tritt am 11. Oktober 1993 in Kraft.

Bonn, den 06.09.93
LR 16/60.05.04/87 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 260/93

Berichtigung der Bekanntmachung über die Festlegung von Fluginformationsgebieten

Vom 18. August 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Fluginformationsgebieten vom 26. Februar 1991 (BAnz. Nr. 78 a vom 25.04.1991; NfL I - 48/91) wird wie folgt berichtigt:

1. In Nummer 6 wird in der Überschrift die Bezeichnung "(FIR) Paris" berichtigt in "(FIR) Reims".

2. In Nummer 7 wird in der Überschrift die Bezeichnung "(FIR) Zürich" berichtigt in "(FIR) Switzerland".

3. In Nummer 12 wird in der Überschrift die Bezeichnung "(UIR) Zürich" berichtigt in "(UIR) Switzerland".

Bonn, den 18.08.93
LR 16/60.05.01/252 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 261/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

Vom 1. September 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird im Fluginformationsgebiet BERLIN vorübergehend das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit

1.1 Ausdehnung

Der Luftraum innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 1 km um den Punkt

51 38 40 N 13 02 40 O
von Grund bis 2.500 Fuß über NN.

1.2 Daten und Zeiten:

30. September 1993 von 07.00 Uhr bis 14.30 Uhr UTC

2. Art der Flugbeschränkungen

In dem unter Ziffer 1.1 genannten Gebiet sind Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln nur mit vorheriger Genehmigung durch die

Luftraumkoordinierungsstelle der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nebenstelle Wünsdorf
Postfach 59
15801 Zossen
Telefon: Zossen (0 33 77) - 24 11 bzw. - 23 74

möglich.

3. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich geahndet.

Bonn, den 01.09.93
LR 16/60.05.04/268 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 262/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 39 a

Vom 31. August 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird im Fluginformationsgebiet Bremen sowie in dem oberen Fluginformationsgebiet Hannover das Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 39 (Unterlüß) um das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen (ED-R 39 a) erweitert:

1. Räumliche Ausdehnung

Der Luftraum begrenzt durch die Koordinaten
52 51 00 N 10 15 00 O – 52 51 00 N 10 19 40 O –
52 45 30 N 10 17 00 O – 52 45 30 N 10 16 00 O –
52 51 00 N 10 15 00 O

vom Grund bis 40.000 Fuß über NN.

2. Zeitliche Wirksamkeit

Vom 1. November bis 12. November und vom 29. November bis 17. Dezember 1993, jeweils Montag bis Freitag 0600 bis 1600 UTC.

3. Beschränkungen

Durchflug ist nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) über Sprechfunk durch Bremen ACC/Hannover/Maastricht UACC zulässig.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 Luftverkehrsgesetz strafrechtlich verfolgt.

Bonn, den 31.08.93
LR 16/60.05.04/262 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 263/93

Nachrichtliche Bekanntmachung zur Festlegung der Gebührensätze und Transatlantiktarife nach dem Internationalen Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL)

Die nachstehende im Bundesgesetzblatt Teil II. Seite 1288 am 28. August 1993 veröffentlichte Bekanntmachung vom 6. August 1993 wird hiermit nachrichtlich bekanntgegeben.

Bonn, den 30.08.93
LR 10/23.83.07-06/155 Va 93 II

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

Dr. G r a u m a n n

Bekanntmachung zur Festlegung der Gebührensätze und Transatlantiktarife nach dem Internationalen Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL)

Vom 6. August 1993

Die Ständige Kommission für Flugsicherung, erweitert um die Vertreter der am FS-Streckengebührensystem beteiligten Nichtmitgliedstaaten, hat am 30. Juli 1993 beschlossen, daß mit Wirkung vom 1. September 1993 die Gebührensätze und Transatlantiktarife neu festgelegt werden.

Der Beschluß wird hiermit nach Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 2. Februar 1984 zu dem Protokoll vom 12. Februar 1981 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über die Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt "EUROCONTROL" vom 13. Dezember 1960 und zu der Mehrseitigen Vereinbarung vom 12. Februar 1981 über Flugsicherungs-Streckengebühren (BGBl. 1984 II S. 69) in Verbindung mit § 2 Abs. 2 der FS-Strecken-Gebühren-Verordnung vom 14. April 1984 (BGBl. I S. 629), geändert durch Verordnung vom 10. September 1986 (BGBl. I S. 1524), bekanntgemacht.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 10. Dezember 1992 (BGBl. II S. 1212).

Bonn, 6. August 1993

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

Dr. G r a u m a n n

Beschluß Nr. 23 zur Festlegung der Gebührensätze und Transatlantiktarife für den am 1. September 1993 beginnenden Erhebungszeitraum

Die ständige Kommission für Flugsicherung, erweitert um die Vertreter der am FS-Streckengebührensystem beteiligten Nichtmitgliedstaaten.

gestützt auf das am 12. Februar 1981 in Brüssel geänderte Internationale Übereinkommen über die Zusammenarbeit in der Flugsicherung (EUROCONTROL), insbesondere auf dessen Artikel 5 Absatz 2;

gestützt auf die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren vom 12. Februar 1981, insbesondere auf deren Artikel 3 Absatz 1(a) und 2(e) sowie Artikel 6 Absatz 1(a).

faßt folgenden Beschluß:

Einziger Artikel

Die in der Anlage zu diesem Beschluß aufgeführten Gebührensätze und Transatlantiktarife werden genehmigt und treten am 1. September 1993 in Kraft.

Geschehen zu Den Haag am 30. Juli 1993

Für den Minister für Verkehr und Wasserwirtschaft,
Präsident der erweiterten Kommission a.i.,

J. P. P r o n k

Gebührensätze (Basissätze)
(ab 1. September 1993)

	Nationaler Gebührensatz	Verwaltungskostensatz	Globaler Gebührensatz
	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)
Belgien/Luxemburg	84,92 ECU	0,35 ECU	85,27 ECU
Deutschland	70,71 ECU		71,06 ECU
Frankreich	62,09 ECU		62,44 ECU
Vereinigtes Königreich	95,92 ECU		96,27 ECU
Niederlande	57,43 ECU		57,78 ECU
Irland	23,64 ECU		23,99 ECU
Schweiz	70,06 ECU		70,41 ECU
Portugal	42,05 ECU		42,40 ECU
Österreich	57,53 ECU		57,88 ECU
Spanien			
– Kontinentalgebiet	49,21 ECU		49,56 ECU
– Kanarische Inseln	52,51 ECU		52,86 ECU
Portugal – Santa Maria	10,72 ECU		11,07 ECU
Griechenland	26,52 ECU		26,87 ECU
Türkei	30,59 ECU		30,94 ECU
Malta	74,81 ECU		75,16 ECU
Zypern	13,90 ECU		14,25 ECU
Ungarn	13,83 ECU		14,18 ECU

Ermäßigter globaler Gebührensatz für Inlandsflüge in der Türkei 20,35 ECU

Angewandter Wechselkurs:

1 ECU = BEF 42,0743
= DEM 2,04243
= FRF 6,89232
= GBP 0,714185
= IEP 0,766221
= NLG 2,30310
= CHF 1,82743

1 ECU = PTE 172,911
= ATS 14,3758
= ESP 129,976
= GRD 250,515
= TRL 9 519,40
= MTL 0,411384
= CYP 0,587855
= HUF 106,080

Tarife ab 1. September 1993
für Flüge gemäß Artikel 8 der Anwendungsbedingungen
für Luftfahrzeuge mit dem Gewichtsfaktor eins
(50 metrische Tonnen)

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	ECU
(1)	(2)	(3)
ZONE I		
– zwischen 14° WL und 110° WL und nördlich von 55° NB ausgenommen Island	Frankfurt	1 397,92
	London	942,72
	Paris	1 225,68
	Prestwick	493,87
ZONE II		
– zwischen 40° WL und 110° WL und zwischen 28° NB und 55° NB	Abidjan	143,36
	Amman	1 664,52
	Amsterdam	914,31
	Athinai	1 247,42
	Bale-Mulhouse	934,98
	Banjul	138,93
	Barcelona	763,47
	Belfast	209,77
	Beograd	1 517,75
	Berlin	1 018,01
	Birmingham	515,60
	Bordeaux	522,00
	Bristol	510,96
	Bruxelles	869,63
	Budapest	1 455,60
	Cairo	1 462,31
	Cardiff	322,99
	Casablanca	347,28
	Dakar	138,82
	Dublin	138,55
	Düsseldorf	1 041,87
	East Midlands	571,20
	Frankfurt	1 128,48
	Geneva	899,61
	Glasgow	318,14
	Hamburg	1 048,48
	Helsinki	549,45
	Istanbul/Atatürk	1 538,64
	Jeddah	1 601,42
	Kiev	1 069,96
	København	828,16
	Köln-Bonn	1 062,49
	Lagos	139,59
	Lamezia Terme	1 169,65
	Las Palmas, Gran Canaria	485,51
	Leeds and Bradford	508,63
	Lille	756,30
	Lisboa	396,53
	London	598,11
	Luxembourg	1 022,87
	Lyon	924,28
	Maastricht	956,48
	Madrid	553,38
	Malaga	632,87
	Manchester	465,53
	Manston	676,88
	Marseille	929,45
	Milano	1 036,94
	Monrovia	138,93
	Moskva	592,99
	München	1 306,93
	Nantes	485,93

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	ECU
(1)	(2)	(3)
	Napoli-Capodichino	1 046,43
	Newcastle	490,36
	Nice	936,49
	Oostende	765,35
	Oslo	613,23
	Paris	729,38
	Ponta Delgada, Açores	144,13
	Porto	290,46
	Praha	1 310,97
	Prestwick	318,14
	Riyadh	1 573,82
	Roma	1 073,37
	Sal I., Cabo Verde	138,82
	Santa Maria, Açores	154,21
	Santiago, España	254,07
	Shannon	91,16
	Sofia	1 593,49
	Stockholm	613,23
	Stuttgart	1 146,21
	Tel-Aviv	1 629,46
	Tenerife	445,07
	Torino	1 092,71
	Toulouse-Blagnac	691,66
	Venezia	1 234,44
	Warszawa	940,00
	Wien	1 436,63
	Zürich	1 064,87
ZONE III – westlich von 110° WL und zwischen 28° NB und 55° NB	Amsterdam	1 050,71
	Düsseldorf	1 143,60
	Frankfurt	1 170,22
	Geneva	1 365,28
	Hamburg	762,55
	København	860,65
	London	880,81
	Luxembourg	1 285,18
	Madrid	439,79
	Manchester	699,15
	Milano	1 073,72
	Paris	995,05
	Prestwick	440,92
	Shannon	86,84
	Zürich	1 448,62
ZONE IV – westlich von 40° WL und zwischen 20° NB und 28° NB einschließlich Mexiko	Amsterdam	878,48
	Barcelona	870,78
	Berlin	1 061,02
	Bruxelles	893,75
	Düsseldorf	999,75
	Frankfurt	1 062,46
	Göteborg	736,74
	Hamburg	1 038,13
	Helsinki	543,93
	København	868,99
	Köln-Bonn	1 018,92
	Lisboa	450,06
	London	586,09
	Madrid	638,32
	Manchester	417,84
	Milano	979,69

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	ECU
(1)	(2)	(3)
	München	1 189,24
	Oslo	550,66
	Paris	654,50
	Praha	1 243,22
	Roma	1 099,75
	Sal I., Cabo Verde	90,66
	Santa Maria, Açores	155,09
	Shannon	170,81
	Stockholm	606,96
	Wien	1 380,32
	Zürich	988,28
ZONE V – westlich von 40° WL und zwischen Äquator und 20° NB	Amsterdam	1 040,45
	Bale-Mulhouse	993,30
	Barcelona	905,05
	Bordeaux	710,98
	Düsseldorf	1 155,96
	Frankfurt	1 104,89
	Hamburg	1 175,86
	Helsinki	705,08
	Köln-Bonn	1 082,10
	Las Palmas, Gran Canaria	620,50
	Lisboa	533,51
	London	807,06
	Lyon	946,16
	Madrid	721,36
	Manchester	624,24
	Marseille	1 121,87
	Milano	1 117,18
	München	1 181,28
	Nantes	669,37
	Paris	825,22
	Porto	518,69
	Porto Santo, Madeira	319,70
	Prestwick	393,23
	Roma	1 235,56
	Santa Maria, Açores	202,91
	Santiago, España	522,63
	Shannon	264,32
	Stockholm	1 255,43
	Tenerife	615,22
	Toulouse-Blagnac	669,37
	Zürich	1 095,62

I - 264/93

Luftsicherheitsgebühr

In Abänderung der Bekanntmachung in den NfL I - 121/93 bitte ich zur Kenntnis zu nehmen, daß sich die Luftsicherheitsgebühr auf den Flughäfen Hamburg und Frankfurt ab 1. November 1993 wie folgt erhöht:

Flugplätze in	Bisherige Gebühr DM	Neue Gebühr DM
Hamburg	3,50	6,50
Hessen	5,00	6,50

Bonn, den 24.08.93
LR-S/60.01.33-01/163 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

M e n d e l

I - 265/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Siegerland

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 Flugplatzunternehmer zu entrichten.

1.2 Für Flugzeuge, Hubschrauber und selbststartende Motorsegler bemißt sich die Landegebühr nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und nach seiner Lärmkategorie.

1.3. Die Landegebühr ist grundsätzlich spätestens vor dem auf die Landung folgenden Start in Deutscher Mark zu entrichten.

Dabei ist die Lärmkategorie des Luftfahrzeuges gemäß Anhang durch Vorlage eines Lärmzeugnisses nach NfL II - 33/90 oder eines entsprechenden ausländischen Lärmzeugnisses nachzuweisen.

Wenn die Lärmkategorie des Luftfahrzeuges nicht nachgewiesen werden kann, ist die höchste Landegebühr in der zutreffenden Gewichtsklasse zu entrichten.

1.4 Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

1.5 Eine Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten zu entrichten.

1.6 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.

2. Gebühren

2.1 Gebühren nach Höchstabfluggewicht

2.1.1 Propellerflugzeuge bis 9.000 kg und selbststartende Motorsegler

Lärmkategorie A

Für die in die Lärmkategorie A (gemäß Anhang) einzuordnenden Luftfahrzeuge beträgt die Landegebühr 100% der Grundgebühr, im einzelnen:

- bei einem Höchstabfluggewicht

bis	1.000 kg	DM 7,05
über	1.000 kg bis 1.200 kg	DM 8,26
über	1.200 kg bis 1.400 kg	DM 14,00
über	1.400 kg bis 2.000 kg	DM 20,95

- bei einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg

  je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts DM 11,66

Lärmkategorie B

– entfällt –

Lärmkategorie C

Für die in die Lärmkategorie C (gemäß Anhang) einzuordnenden Luftfahrzeuge sowie für Drehflügler beträgt die Landegebühr 130% der Grundgebühr, im einzelnen:

- bei einem Höchstabfluggewicht

bis	1.000 kg	DM 9,16
über	1.000 kg bis 1.200 kg	DM 10,73
über	1.200 kg bis 1.400 kg	DM 18,20
über	1.400 kg bis 2.000 kg	DM 27,23

- bei einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg

  je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts DM 15,16

2.1.2 Propellerflugzeuge über 9.000 kg und Strahlflugzeuge

Lärmkategorie D

Für die in der Lärmkategorie D (gemäß Anhang) einzuordnenden Luftfahrzeuge beträgt die Landegebühr 100% der Grundgebühr, im einzelnen:

- bei einem Höchstabfluggewicht

bis	1.000 kg	DM 7,05
über	1.000 kg bis 1.200 kg	DM 8,26
über	1.200 kg bis 1.400 kg	DM 14,00
über	1.400 kg bis 2.000 kg	DM 20,95

- bei einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg

  je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes DM 11,66

Lärmkategorie E

Für die in die Lärmkategorie E (gemäß Anhang) einzuordnenden Luftfahrzeuge sowie für Drehflügler beträgt die Landegebühr 130% der Grundgebühr, im einzelnen:

- bei einem Höchstabfluggewicht

bis	1.000 kg	DM 9,16
über	1.000 kg bis 1.200 kg	DM 10,73
über	1.200 kg bis 1.400 kg	DM 18,20
über	1.400 kg bis 2.000 kg	DM 27,23

- bei einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg

  je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes DM 15,16

2.1.3 Segelflugzeuge

Die Landegebühr beträgt DM 2,00

2.2 Ausnahmeregelungen

2.2.1 Ermäßigte Landegebühr für Schul- und Einweisungsflüge

Sofern Start oder Landung nicht außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten erfolgen, werden für Schul- und Einweisungsflüge Ermäßigungen gewährt.

Die ermäßigte Landegebühr beträgt

- bei einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg
  50% des nach 2.1 maßgebenden Satzes,
  mindestens jedoch DM 5,70 (Lfz. der Lärmkategorien A und D), bzw. DM 7,50 (Lfz. der Lärmkategorien C und E)
- bei einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg
  35% des nach 2.1 maßgebenden Satzes.

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 Ausbildungsflüge für CVFR- und IFR-Berechtigungen. Wird bei einem diesen Voraussetzungen entsprechenden Schulflug eines Segelflugzeuges ein Schleppflugzeug

verwendet, so wird der Flug des Schleppflugzeuges für die Gebührenberechnung einem Schulflug gleichgestellt.

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.

2.2.2 Notlandungen

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist **keine** Landegebühr zu entrichten.

2.2.3 Dienstflüge

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 5.700 kg Höchstabfluggewicht, sofern für jeden derartigen Flug eine amtliche Luftfahrtbehörden-Dienstflug-Bescheinigung vorgelegt wird.

Teil II – Abstellgebühren

1. Allgemeines

1.1 Für die Abstellung von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Abstellgebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzunternehmer zu entrichten.

1.2 Für Flugzeuge, Hubschrauber und selbststartende Motorsegler bemißt sich die Abstellgebühr nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht.

1.3 Die Abstellgebühr ist spätestens vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten.

1.4 Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Gebühren

Die Abstellgebühr beträgt je angefangenem Tag

– bei einem Höchstabfluggewicht

bis 1.000 kg	DM 2,98
über 1.000 kg bis 1.200 kg	DM 3,53
über 1.200 kg bis 1.400 kg	DM 4,19
über 1.400 kg bis 2.000 kg	DM 5,58

– bei einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg

je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts DM 2,98

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen Landung bzw. Beendigung der Unterstellung und dem Start des Luftfahrzeuges wird keine Abstellgebühr erhoben.

Teil III - Luftschiffgebühren

1. Allgemeines

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist eine Ankermastgebühr und eine Landegebühr zu entrichten. Die Ankermastgebühr und die Landegebühr sind Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Gebühren

2.1 Ankermastgebühren

Die Ankermastgebühr wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig und beträgt je angefangenen Tag

– für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge	DM 119,00
– für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge	DM 176,00
– für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge	DM 233,00

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

2.2 Landegebühr

Die Landegebühr wird mit der Landung des Luftschiffes fällig und beträgt

– für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge	DM 50,00
– für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge	DM 60,00
– für Luftschiffe über 60 m Gesamtlänge	DM 80,00

Teil IV - Inkrafttreten

Die Gebührenordnung tritt mit Wirkung vom 01. Oktober 1993 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Gebührenordnung vom 01.05.1990 (NfL I - 108/90) außer Kraft.

Düsseldorf, den 10.08.93
IIA 1 - 16 - 00/1

Ministerium für
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

H ü n e r m a n n

Anhang

Lärmkategorien

Bei der folgenden Einteilung in Lärmkategorien wird auf die Lärmgrenzwerte Bezug genommen, die

- in der Bekanntmachung der Neufassung der Lärmschutzanforderungen für Luftfahrzeuge des LBA vom 01. Januar 1991 (im folgenden mit LSL abgekürzt)
- bzw. im ICAO-Annex 16, 2. Ausgabe - 1988 (im folgenden mit Ann. 16 abgekürzt)

veröffentlicht sind.

Lärmkategorie A

Der vom Luftfahrzeug ausgehende maximale Lärmpegel darf folgenden Wert nicht überschreiten:

- den um 4 dB(A) abgeminderten Lärmgrenzwert nach Kapitel VI.2.4 der LSL
- oder den um 4 dB(A) abgeminderten Lärmgrenzwert nach Kapitel X.2.4 der LSL

bzw.

- den um 8 dB(A) abgeminderten Lärmgrenzwert nach Kapitel 6 des Ann. 16

Lärmkategorie B - entfällt -

Lärmkategorie C

Der vom Luftfahrzeug ausgehende maximale Lärmpegel überschreiten die Lärmgrenzwerte der Lärmkategorie A.

Lärmkategorie D

Die vom Luftfahrzeug ausgehenden maximalen Lärmpegel dürfen folgende Werte nicht überschreiten:

– die Lärmgrenzwerte nach Kapitel III der LSL

bzw.

– die Lärmgrenzwerte nach Kapitel 3 des Ann. 16.

Lärmkategorie E

Die vom Luftfahrzeug ausgehenden maximalen Lärmpegel überschreiten die Lärmgrenzwerte der Lärmkategorie D.

I - 266/93

Einrichtung und Inbetriebnahme einer Anflugbefeuerung für die Bahn 16 des Sonderflughafens Lemwerder

Die Deutsche Aerospace Airbus GmbH hat für die Anflugrichtung 16 auf dem Sonderflughafen Lemwerder eine 300 m lange Anflugbefeuerung erstellen lassen. Die Anflugbefeuerung besteht aus dem 300 m-Querbalken mit 10 Feuern sowie 5 Mittellinienfeuern mit einem Abstand von 60 m untereinander.

Aufgrund des Ergebnisses der Abnahmeprüfung nach § 44 LuftVZO ist die Inbetriebnahme mit Wirkung vom 01.05.1993 gestattet und wird hiermit bekanntgegeben.

Hannover, den 23.08.93
404-23.10

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft Technologie und Verkehr
Im Auftrag

H a h n

I - 267/93

Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neuostheim

– Gestattung der Betriebsaufnahme –

Gem. § 44 Abs. 1 LuftVZO wird die Betriebsaufnahme auf dem mit Genehmigung vom 04.02.93 gem. § 6 LuftVG genehmigten bzw. mit Planfeststellungsbeschluß vom 22.02.93 gem. §§ 8 - 10 planfestgestellten Teil der ausgebauten Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mannheim-Neuostheim gestattet.

Karlsruhe, den 02.08.93
27-3846.1-1/MA/Gen.

Regierungspräsidium Karlsruhe

H i l p p

I - 268/93

Genehmigung für den Sonderlandeplatz Soest/Bad Sassendorf

Gemäß § 6 Abs. 4 LuftVG habe ich der Flugsportgemeinschaft Soest e.V. die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Soest/Bad Sassendorf erteilt.

Angaben nach §§ 52 (2) und 42 (2) LuftVZO:

1. Bezeichnung: Sonderlandeplatz Soest/Bad Sassendorf

2. Lage: 1.080 NM (2 km) südöstlich Bad Sassendorf

3. Flugplatzbezugspunkt (FBP):

a) geographische Koordinaten: 51 34 47,2 N 08 12 56,7 O
b) Höhe: 393,70 ft (120 m) ü. NN

4. Status des Flugplatzes: Sonderlandeplatz

5. Abmessung der Betriebsflächen

a) **Motorflug:**

Start- und Landefläche:
Richtung: 074°/254° rw.
Länge: 920 m
Breite: 60 m

Start- und Landebahn:
Richtung: 074°/254° rw.
Länge: 860 m, unbefestigt
Breite: 30 m

b) **Segelflug (Winden- und Flugzeugschlepp):**

Start- und Landefläche:
Richtung: auf der
Länge: Start- und
Breite: Landebahn
für Motor-
Start- und Landebahn: flugzeuge
Richtung:
Länge:
Breite:

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Sonderlandeplatz verkehren dürfen:

a) Motorflugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MPW) von 5.700 kg, über 2.000 kg mit **zusätzlicher** Zustimmung des Platzhalters;
b) selbststartende Motorsegler;
c) Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten;
d) Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschlepp;
e) Starts mit Freiballonen.

7. Zweck des Sonderlandeplatzes:

Ausübung des Luftsports, eingeschränkter gewerblicher Luftverkehr und Werksluftverkehrs nach VFR am Tage und nur mit vorheriger Zustimmung der Platzhalterin.

Bezüglich der Einschränkungen wurden Nutzungsmöglichkeiten in der Flugbetriebsordnung gemäß Auflage 8 festgelegt.

8. Für den Militärflugplatz Soest-Salamanca ist ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG ausgewiesen.

In Nachfolge dieses **militärischen** Bauschutzbereiches wird mit Inkrafttreten dieser Genehmigung ein beschränkter **ziviler** Bauschutzbereich wirksam, bis die Genehmigungsbehörde etwas anderes bestimmt.

Münster, den 29.07.93
- 53.10.11-1/A 19 -

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

I - 269/93

Änderung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis

Die Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis, veröffentlicht in NfL I - 193/93, wird in Abschnitt I Nr. 3 wie folgt geändert:

"3. Bezugspunkt:
a. geographische Lage: 51 17 40 N 13 21 32 O
b. Höhe: 98 m (322 ft) über NN"

Dresden, den 29.07.93
64-3846.1

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit
Im Auftrag

K r e l l e r

I - 270/93

Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBL I. S. 2117) zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18.12.1992 BGBL S. 2391 wird für die Durchführung des Flugbetriebs am Verkehrslandeplatz Riesa-Göhlis folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1. Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit "Riesa-Info" aufzunehmen.

1.2. Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3. Platzrunden sind entsprechend der Sichtanflugkarte zu fliegen.

2. Betrieb von Motorflugzeugen und Motorseglern

Die Platzrunde ist südlich des Landeplatzes in 1200 ft MSL zu fliegen.

3. Fallschirmsprungbetrieb

3.1. Fallschirmsprungbetrieb ist nur mit Zustimmung der Luftaufsicht zulässig.

3.2. Vor dem Absetzen der Fallschirmspringer hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer die Zustimmung der Luftaufsicht einzuholen und sich davon zu überzeugen, daß kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug zu erwarten ist.

4. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

5. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntgabe in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft, zum gleichen Zeitpunkt wird NfL I - 169/92 aufgehoben.

Dresden, den 02.09.93
64-3846.4-4

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit
Im Auftrag

K r e l l e r

I – 271/93

Regelung des Flugbetriebs auf dem Sonderlandeplatz Arnbruck

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Arnbruck folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Die in AIP VFR veröffentlichte Sichtanflugkarte ist Bestandteil dieser Regelung.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Die Platzrunde ist westlich des Platzes in 3000 ft MSL zu fliegen.

2.2 Überflüge lärmempfindlicher Gebiete sind zu vermeiden.

2.3 Die Flugzeugschlepp- und Abflugrouten sind einzuhalten.

3. Segelflug

3.1 Die Platzrunde ist östlich des Platzes in 2500 ft MSL zu fliegen.

3.2 Bei Anflügen zur Landebahn 17 sind an der nördlichen Position Rechtskreise, bei Anflügen zur Landebahn 35 an der südlichen Position Linkskreise zu fliegen.

4. Ordnungswidrigkeiten

Zuwiderhandlungen gegen diese Flugbetriebsregelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 i.V.m. § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

5. Inkrafttreten

Diese Flugbetriebsregelung tritt 14 Tage nach der Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft. Gleichzeitig wird die Regelung des Flugbetriebs vom 26.03.1984 (NfL I - 91/84) aufgehoben.

München, den 22.09.92
315/5

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Im Auftrag

Dr. L i e b e r k n e c h t

I – 272/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Bautzen

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117) zuletzt

geändert durch die Verordnung vom 18.12.1992 (BGBl. I S. 2391) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Bautzen folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist mindestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit "Bautzen-Info" aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Platzrunden sind entsprechend der Sichtanflugkarte zu fliegen.

2. Betrieb von Motorflugzeugen und Motorseglern

Die Platzrunde ist südlich des Landeplatzes in 1300 ft MSL zu fliegen.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Die Platzrunde ist nördlich zu fliegen.

3.2 Bei der Startart Flugzeugschlepp ist dieser in der Motorflugplatzrunde durchzuführen.

3.3 Gleichzeitiger Betrieb von Segel- und Ultraleichtflugzeugen ist nicht gestattet.

4. Betrieb von Ultraleichtflugzeugen

Die Platzrunde ist innerhalb der Motorflugplatzrunde in 1000 ft MSL zu fliegen.

5. Fallschirmsprungbetrieb

5.1 Fallschirmsprungbetrieb ist nur mit Zustimmung der Luftaufsicht zulässig.

5.2 Vor dem Absetzen der Fallschirmspringer hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer die Zustimmung der Luftaufsicht einzuholen und sich davon zu überzeugen, daß kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug zu erwarten ist.

6. Anmerkung

Am Flugplatz ist mit starkem Hubschrauberverkehr durch den Bundesgrenzschutz zu rechnen.

7. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

8. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntgabe in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft.

Dresden, den 02.09.93
64-3846.4-4

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit
Im Auftrag

K r e l l e r

I – 273/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Freiburg

Die Bekanntmachung über die Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Freiburg vom 06.05.1981, Az.: 24/52/5072-4 (NfL I - 169/81) wird wie folgt geändert:

1. Ziff. 1.1 und 6.3 werden ersatzlos gestrichen.

2. Beim Hinweis unter Ziff. 3.3 wird das Wort "militärischen" gestrichen.

Diese Änderung tritt am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Freiburg, den 20.08.93
27-3846 VLP Freiburg 4

Regierungspräsidium Freiburg

A s t

I – 274/93

Regelungen des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Großrückerswalde

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18.12.1992 (BGBl. S. 2391), wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Großrückerswalde folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist Sprechfunkverbindung mit Großrückerswalde INFO spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehrs ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3 Die Platzrunde ist entsprechend der Sichtanflugkarte zu fliegen.

1.4 Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

2. Betrieb von Motorflugzeugen und Motorseglern

Die Platzrunde ist südlich des Flugplatzes in 3000 ft MSL zu fliegen.

3. Segelflugbetrieb

3.1 Die Platzrunde ist nördlich des Flugplatzes zu fliegen.

3.2 Gleichzeitiger Betrieb von Segel- und Ultraleichtflugzeugen ist nicht gestattet.

4. Betrieb von Ultraleichtflugzeugen

Die Platzrunde ist innerhalb der Motorflugplatzrunde in 2700 ft MSL zu fliegen.

5. Fallschirmsprungbetrieb

Fallschirmsprungbetrieb ist nur mit Zustimmung der Luftaufsicht zulässig.

6. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

7. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntgabe in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Dresden, den 16.08.93
64-3846.I/olb.

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit

Dr. V o g t

I – 275/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Trier/Föhren

Gem. § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch Verordnung vom 08.06.1993 (BGBl. I S. 758) wird die Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandesplatz Trier/Föhren vom 13.07.1983 (NfL I - 157/83) wie folgt geändert:

2. Fallschirmsprungbetrieb

Unter Ziff. 2.1 ist nach Zeile 3 als Klammervermerk einzusetzen:

"(In der Zeit von 13.00-15.00 Uhr: PPR)"

Die Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Trier, den 18.08.93
336 – 100

Bezirksregierung Trier
Im Auftrag

Dr. M i c k

I – 276/93

Aufhebung der Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Konstanz, AEG

Die Genehmigung des Regierungspräsidium Freiburg vom 19.09.1991, abgedruckt NfL I - 208/91 und GABl. Ba-Wü 1991/1069, ist mit Wirkung vom 23.08.1993 erloschen.

Freiburg, den 27.08.93
27-3846 H Konstanz-2

Regierungspräsidium Freiburg

M u l t h o f f

NfL I 277-288/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 30. September 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 277/93	11. VO zur Änderung der 95. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt)	488
I - 278/93	4. VO zur Änderung der 110. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle)	488
I - 279/93	8. VO zur Änderung der 111. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Erfurt)	489
I - 280/93	1. VO zur Änderung der 122. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)	490
I - 281/93	3. VO zur Änderung der 123. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)	490
I - 282/93	3. VO zur Änderung der 124. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)	491
I - 283/93	129. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München)	492
I - 284/93	21. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	493
I - 285/93	Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin	493
I - 286/93	7. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	494
I - 287/93	1. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen	495
I - 288/93	Sonderdruck "Luftverkehrs-Ordnung"	495

Inhaltsangabe der NfL II 79/93 vom 30. September 1993

II - 79/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-31. August 1993)

Inhaltsangabe der NfL II 80/93 vom 30. September 1993

II - 80/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 81-82/93 vom 30. September 1993

II - 81/93	Liste der Ergänzungen zur Musterzulassung (NfL II - 74/92)
II - 82/93	Ungültigkeitserklärungen von Flugzeugdokumenten

I – 277/93

Elfte Verordnung zur Änderung der Fünfundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 15. September 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Fünfundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt) vom 12. März 1986 (BAnz. S. 3813, NfL I-41/86), zuletzt geändert durch die Zehnte Änderungsverordnung hierzu vom 16. November 1992 (BAnz. S. 9053, NfL I-359/92), wird wie folgt geändert:

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

a) In Nummer 1 und 2 wird der ILS-Landekurs, in Nummer 3 und 4 der Endanflugkurs jeweils von "239°" in "238°" geändert.

b) In Nummer 5 wird der Endanflugkurs von "059°" in "058°" geändert.

2. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke WARBURG ONE X-RAY DEPARTURE (WRB1X) wie folgt neu gefaßt:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs-flughöhe	Mindestreiseflug-höhe	
1	2	3	4
WARBURG TWO X-RAY DEPARTURE (WRB2X) Geradeaus bis 3 DME PAD oder Durchfliegen von 2400, je nachdem, was später erreicht wird; Rechtskurve, auf R 310 WRB bis WRB (Δ).	5000		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. Oktober 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 15. 09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I – 278/93

Vierte Verordnung zur Änderung der Einhundertzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 16. September 1993

Aufgrund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) der durch den Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle) vom 27. November 1991 (BAnz. S. 7945, NfL I-244/91), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 8. Juni 1993 (BAnz. S. 5733, NfL I-167/93), wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 wird die Einflugstrecke OSTRA ONE ALFA ARRIVAL (OSTRA1A) wie folgt neu gefaßt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
OSTRA TWO ALFA ARRIVAL (OSTRA2A)				
▲ OSTRA				
		21		
▲ AMAKO	298		4000	
		8		
▲ Leipzig VOR/DME				

2. Absatz 5 Nummer 2 und 4 wird wie folgt neu gefaßt:

"2. ILS-Anflug zur Landebahn 29, ausgehend von Leipzig VOR/DME (LEG)
Abflug von LEG (IAF) auf R 105 LEG; bei 2 DME LEG Rechtskurve und ILS-Landekurs (284°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM in 1740 überflogen. Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) bei 8 DME LED beginnen (FAF). 5 DME LED nicht unter 2100, OM nicht unter 1740 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 29

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	636 (177)	646 (187)	656 (197)	666 (207)
Anflug ohne Gleitwegführung	790 (330)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 3000; Rechtskurve, Flug bis LEG und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

4. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 29, ausgehend von Leipzig VOR/DME (LEG)
Abflug von LEG (IAF) auf R 105 LEG; bei 2 DME LEG Rechtskurve und Endanflugkurs (284°) in Richtung MA in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei 8 DME LED beginnen (FAF). 5 DME LED nicht unter 2100, MA nicht unter 1740 überfliegen. Nach Überfliegen von MA Endanflug auf Kurs 284° fortsetzen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME LED

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
	800	(340)	

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nr. 2"

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. Oktober 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 16.09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I – 279/93

Achte Verordnung zur Änderung der Einhundertelften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung

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

Vom 16. September 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, 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 die Siebte Änderungsverordnung hierzu vom 16. Juni 1993 (BAnz. S. 6053, NfL I-183/93), wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 2 Nr. 1 wird die Abflugstrecke GOTEM THREE WHISKEY DEPARTURE (GOTEM3W) gestrichen.

2. In Absatz 2 Nr. 2 wird die Abflugstrecke GOTEM THREE ECHO DEPARTURE (GOTEM3E) gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. Oktober 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 16.09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I – 280/93

Erste Verordnung zur Änderung der Hundertzweiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 15. September 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710), neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertzweiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf) vom 24. Juni 1993 (BAnz. S. 6503, NfL I- 204/93) wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 5 Nr. 2 wird wie folgt neu gefaßt:

"2. ILS-Anflug zur Landebahn 05, ausgehend von Düsseldorf VOR/DME (DUS)

Abflug von DUS (IAF) auf R 242 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie A) bzw. R 250 DUS (für Luftfahrzeuge der Kategorie B, C und D) und Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 12 DME DUS Linkskurve und ILS-Landekurs (055°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM (4,1 DME DUS) in 1470 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9 DME DUS beginnen (FAF). 7 DME DUS nicht unter 2400 und OM (4,1 DME DUS) nicht unter 1470 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 05

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	271 (152)	281 (162)	290 (171)	300 (181)
Anflug ohne Gleitwegführung	510 (400)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2000; Linkskurve, Flug bis Lima NDB und Steigflug auf 4000 fortsetzen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. Oktober 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 15. 09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I – 281/93

Dritte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

Vom 15. September 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S. 6653, NfL I-206/93), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 17. August 1993 (BAnz. S. 8302, NfL I-245/93) wird wie folgt geändert:

§ 1 wird wie folgt geändert:
In Absatz 1 wird die ATS-Strecke R 152 wie folgt neu gefaßt:

1	2	3	4	5	6
R 152 Alsie VOR (ALS) 545422 N 095941 O FIR Boundary 544830 N 095745 O Δ EKERN R 347 - 51 DME HAM 543030 N 095200 O Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O Δ AMLUH R 165-16 DME HAM (R 165 HAM / R 119 LBE) 532540 N 101915 O Δ Hehlingen DVORTAC (HLZ) 522151 N 104747 O	192 012 167 347 165 345	6 18 51 16 66	FL 240 4000ftMSL FL 240 4500ftMSL (FL 160)		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. Oktober 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 15.09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I – 282/93

Dritte Verordnung zur Änderung der Hundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Vom 15. September 1993

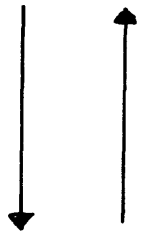
Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S. 6613, NfL I- 208/93), zuletzt geändert durch die Zweite Änderungsverordnung hierzu vom 17. August 1993 (BAnz. S. 8302, NfL I-246/93), wird wie folgt geändert:

§ 1 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 wird nach der ATS-Strecke UR 110 folgende neue Strecke eingefügt:

1	2	3	4	5	6
UR 152 Alsie VOR (ALS) 545422 N 095941 O UIR Boundary 544830 N 095745 O Δ EKERN R 347 - 51 DME HAM 543030 N 095200 O Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O Δ Hehlingen DVORTAC (HLZ) 522151 N 104747 O	 192 012 167 347 165 345	 6 18 51 82	 FL 450 FL 250	 	

Offenbach a.M., den 15.09.93

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. Oktober 1993 in Kraft.

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I – 283/93

Hundertneunundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München)

Vom 15. September 1993

Aufgrund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) der durch den Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

Bei An- und Abflügen nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München sind von den Luftverkehrsteilnehmern, die zur Nutzung des Verkehrsflughafens berechtigt sind, die in §§ 2 bis 4 festgelegten Flugverfahren zu befolgen.

§ 2

Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. FOXTROT 1 (▲): Kraftwerk Anglberg/Amper
2. FOXTROT 2 (▲): BAB A92
3. OSCAR (▲): westlich von Moosburg
4. HOTEL (▲): östlich der Sendemasten Ismaning.

§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln sind wie folgt durchzuführen:

Von FOXTROT 1 (▲) auf Kurs über Grund 175° (mw) über FOXTROT 2 (▲) in die nachfolgend beschriebene Warteschleife; Flughöhe: maximal 2500 Fuß über NN.
Die Warteschleife liegt nördlich der Landebahn 08 L/26 R, östlich der Staatsstraße 2084, mit
- Ausrichtung: 083°/263° (mw)
- Kurvenführung: links
- Flughöhe: maximal 2500 Fuß über NN.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle München ist spätestens 5 Minuten vor FOXTROT 1 (▲) aufzunehmen.

(3) VFR-Anflüge sind so einzurichten, daß Landungen

- auf der Landebahn 08 L querab Rollweg A 4
- auf der Landebahn 26 R querab Rollweg A 9
- auf der Landebahn 08 R querab Rollweg B 7
- auf der Landebahn 26 L querab Rollweg B 9

erfolgen können.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln sind wie folgt durchzuführen:

1. In nordöstlicher Richtung über FOXTROT 2 (▲); nördlich entlang der BAB A92 zum Sempt-Kanal; von hier auf Kurs über Grund 360° (mw) bis OSCAR (▲); Flughöhe: maximal 2500 Fuß über NN.

2. In südlicher Richtung auf Kurs über Grund 175° (mw) bis HOTEL (▲);
Flughöhe: maximal 2500 Fuß über NN.

Freigaben für VFR-Abflüge über HOTEL (▲) richten sich besonders nach der Verkehrslage am Militärflugplatz Erding.

Anmerkung:
Die aufgeführten Flugverfahren werden im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 5

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 15.09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 284/93

Einundzwanzigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 16. September 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827, NfL I - 47/91), zuletzt geändert durch die Zwanzigste Änderungsbekanntmachung vom 6. September 1993 (BAnz. S. 8917, NfL I - 259/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Nach der Nummer 120 werden die folgenden Nummern 121 und 122 angefügt:

"121. ET-R 122 (Wustrow)

121.1 Seitliche Begrenzung
54 37 00 N 12 31 00 O – 54 31 00 N 12 40 00 O –
54 12 00 N 12 25 00 O – 54 21 00 N 12 02 00 O –
54 21 10 N 12 08 40 O – 54 26 40 N 12 16 45 O –
54 36 40 N 12 23 18 O – 54 37 00 N 12 31 00 O.

121.2 Obere Begrenzung
Flugfläche 330 (10.050 m STD)

121.3 Untere Begrenzung
1000 Fuß (300 m) MSL

121.4 Zeitliche Wirksamkeit
Montags bis donnerstags jeweils 0600 (0500) Uhr bis 2300 (2200) Uhr UTC sowie freitags 0600 (0500) Uhr bis 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und gesetzlichen deutschen Feiertagen.

121.5 Beschränkungen
Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung – fernmündlich oder über Sprechfunk – durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst) zulässig.

122. ET-R 123 (Lübben)

122.1 Seitliche Begrenzung
52 06 00 N 13 32 00 O – 52 03 45 N 14 05 10 O –
51 50 30 N 14 03 30 O – 51 52 30 N 13 29 30 O –
52 06 00 N 13 32 00 O.

122.2 Obere Begrenzung
Flugfläche 100 (3.050 m STD)

122.3 Untere Begrenzung
2.500 Fuß (762 m) über Grund

122.4 Zeitliche Wirksamkeit
Montags bis donnerstags jeweils 0600 (0500) Uhr bis 2300 (2200) Uhr UTC sowie freitags 0600 (0500) Uhr bis 1400 (1300) Uhr UTC, außer an GUS- und deutschen Feiertagen.

122.5 Beschränkungen
Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung – fernmündlich oder über Sprechfunk – durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst) zulässig."

Diese Bekanntmachung tritt am 11. November 1993 in Kraft.

Bonn, den 16.09.1993
LR 16/60.05.04/90 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 285/93

Bekanntmachung über die Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln innerhalb des Fluginformationsgebietes Berlin

Vom 15. September 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird im Fluginformationsgebiet Berlin das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen für zivile Flüge nach Sichtflugregeln festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung

1.1 Seitliche Begrenzung:
54 28 35 N 13 08 55 O – 53 58 30 N 13 32 30 O –
53 47 30 N 13 17 30 O – 53 48 45 N 12 55 00 O –
53 31 30 N 12 59 45 O – 53 32 00 N 13 34 00 O –
53 46 00 N 13 58 00 O – 53 42 00 N 14 15 00 O –
entlang der deutsch/polnischen Grenze bis
52 58 00 N 14 10 00 O – 52 56 00 N 14 02 00 O –
52 57 00 N 13 48 00 O – 52 42 30 N 13 54 00 O –
52 51 10 N 12 47 30 O – 53 11 00 N 11 46 50 O –
53 36 00 N 11 25 00 O – 53 54 00 N 11 28 00 O –
53 52 00 N 11 41 30 O – 53 56 00 N 11 42 30 O –
54 10 00 N 11 40 00 O – 54 28 00 N 12 30 00 O –
54 28 35 N 13 08 55 O.

1.2 Vertikale Begrenzung:
Der Luftraum oberhalb von 1000 ft (300 m) über Grund bis FL 100.

2. Zeitliche Wirksamkeit:
Montags 0600 (0500 während der gesetzlichen Sommerzeit) Uhr bis freitags 1400 (1300 während der gesetzlichen Sommerzeit) Uhr UTC außer an deutschen gesetzlichen und GUS-Feiertagen (s. GEN-1-21/22).

3. Art der Flugbeschränkungen

3.1 Zivile Flüge nach Sichtflugregeln dürfen in dem Luftraum unter Ziff. 1 nur mit vorheriger Genehmigung* durch die Luftraumkoordinierungsstelle (LUKO) durchgeführt werden.

* Der Antrag zu einer solchen Genehmigung ist durch frühzeitige Abgabe eines Flugplans bei der jeweils zuständigen Flugberatungsstelle zu stellen (möglichst bis 1600 (1500 während der gesetzlichen Sommerzeit) Uhr UTC des Tages vor dem beabsichtigten Flug).

3.2 Flüge durch den unter Ziff. 1 genannten Luftraum dürfen auch außerhalb der unter Ziff. 2 genannten Zeiten nur unter Beachtung der folgenden Auflagen durchgeführt werden:

a) Bereits ab einer Flughöhe von 450 m (1500 ft) über Grund sind die erhöhten Wetterminima des kontrollierten Luftraumes der Klasse E einzuhalten (vgl. Anlage 5 zur LuftVO).

b) Der Luftfahrzeugführer hat vor Antritt seines Fluges bei der Luftraumnutzungszentrale Frankfurt die Telefonansage über die im Luftraum unter Ziff. 1 eventuell aktivierten Kontrollzonen an GUS-Flugplätzen und die dort geplanten Flugaktivitäten mit GUS-Transportflugzeugen abzuhören. Die Telefon-Nummern des Anrufbeantworters lauten wie folgt:

(01 30) 82 00 66
oder (0 69) 69 49 11

Begründung: Da auch an Wochenenden und Feiertagen und zu Zeiten, in denen von der LUKO eine Genehmigung vorliegt, GUS-Transportflüge in begrenztem Umfang in dem hier angesprochenen Luftraum stattfinden und deren Besatzungen in der Anwendung der deutschen luftverkehrsrechtlichen Vorschriften (z.B. Ausweichregeln) wenig erfahren sind, ist für die zivilen Luftfahrzeugführer bei Flügen nach Sichtflugregeln besondere Aufmerksamkeit bei der Beobachtung des Luftraumes geboten.

Hinweis: Die innerhalb des unter Ziff. 1 beschriebenen Luftraumes geltenden Bestimmungen für kontrollierte Lufträume und andere Flugbeschränkungsgebiete bleiben unberührt.

Die Bekanntmachung tritt am 11. November 1993 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Bekanntmachung vom 18. Mai 1993 (BAnz. S. 5166; NfL I - 160/93) außer Kraft.

Bonn, den 14.09.93
LR 16/60.05.04/88 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 286/93

Siebte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 20. September 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I-66/93), zuletzt geändert durch die Sechste Änderungsbekanntmachung vom 19. August 1993 (BAnz. S. 8248; NfL I-250/93), wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt II Nummer 3.2.1 werden die Angaben zum Kontrollbezirk Berlin durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Berlin

Seitliche Begrenzung:
54 55 00 N 14 22 00 O – 53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze bis
50 19 10 N 12 07 00 O – 50 24 00 N 12 04 00 E –
50 29 20 N 11 33 00 O – 50 31 30 N 11 22 00 E –
50 20 00 N 10 35 00 O – 50 37 00 N 10 04 00 O –
51 11 20 N 10 16 00 O – 51 20 00 N 09 56 10 O –
51 34 00 N 10 42 00 O – 52 00 00 N 10 40 00 O –
52 03 30 N 10 58 00 O – 52 10 00 N 11 06 00 O –
52 27 30 N 11 04 00 O – 52 50 00 N 10 47 00 O –
52 53 30 N 11 25 00 O – 53 02 30 N 11 37 00 O –
53 23 30 N 10 39 00 O – 53 40 00 N 11 00 00 O –
53 44 00 N 10 45 00 O – 53 59 00 N 10 55 00 O –
54 27 00 N 12 00 00 O – 54 55 00 N 12 51 00 O –
54 55 00 N 14 22 00 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 245

Untere Begrenzung:
762 m (2500 Fuß) über Grund, sofern nicht in einzelnen Nahverkehrsbereichen oder Teilen davon eine niedrigere untere Begrenzung festgelegt ist.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
53 36 00 N 11 25 00 O – 53 01 30 N 12 15 30 O –
53 11 00 N 11 46 50 O – 53 36 00 N 11 25 00 O
steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 85 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung.

Im Gebiet innerhalb der Koordinaten
54 55 00 N 14 22 00 O – 53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis
52 42 20 N 14 24 30 O – 52 42 20 N 14 07 40 O –
54 30 50 N 13 22 05 O – 54 55 00 N 13 30 25 O –
54 55 00 N 14 22 00 O

sowie

im Gebiet innerhalb der Koordinaten
54 47 00 N 12 36 30 O – 54 28 35 N 13 08 55 O –
52 42 30 N 13 53 55 O – 52 51 10 N 12 47 30 O –
53 01 30 N 12 15 30 O – 53 36 00 N 11 25 00 O –
53 54 00 N 11 28 00 O – 54 08 00 N 11 15 30 O –
54 27 00 N 12 00 00 O – 54 47 00 N 12 36 30 O
steht jedoch der Luftraum zwischen 2500 Fuß über Grund und Flugfläche 245 nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung."

2. In Abschnitt II Nummer 3.2.2 werden die Angaben zum Oberen Kontrollbezirk Berlin durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Berlin

Seitliche Begrenzung:
54 55 00 N 14 22 00 O – 53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze bis
50 19 10 N 12 07 00 O – 50 24 00 N 12 04 00 O –
50 29 20 N 11 33 00 O – 50 31 30 N 11 22 00 O –
50 20 00 N 10 35 00 O – 50 37 00 N 10 04 00 O –
51 11 20 N 10 16 00 O – 51 20 00 N 09 56 10 O –
51 34 00 N 10 42 00 O – 52 00 00 N 10 40 00 O –
52 03 30 N 10 58 00 O – 52 10 00 N 11 06 00 O –
52 27 30 N 11 04 00 O – 52 50 00 N 10 47 00 O –
52 53 30 N 11 25 00 O – 53 02 30 N 11 37 00 O –
53 23 30 N 10 39 00 O – 53 40 00 N 11 00 00 O –
53 44 00 N 10 45 00 O – 53 59 00 N 10 55 00 O –
54 27 00 N 12 00 00 O – 54 55 00 N 12 51 00 O –
54 55 00 N 14 22 00 O.

Obere Begrenzung:
unbegrenzt

Untere Begrenzung:
Flugfläche 245

im Gebiet innerhalb der Koordinaten
54 55 00 N 14 22 00 O – 53 55 46 N 14 13 42 O –
entlang der deutsch-polnischen Grenze bis
52 42 20 N 14 24 30 O – 52 42 20 N 14 07 40 O –
54 30 50 N 13 22 05 O – 54 55 00 N 13 30 25 O –
54 55 00 N 14 22 00 O

sowie

im Gebiet innerhalb der Koordinaten
54 47 00 N 12 36 30 O – 54 28 35 N 13 08 55 O –
52 42 30 N 13 53 55 O – 52 51 10 N 12 47 30 O –
53 01 30 N 12 15 30 O – 53 36 00 N 11 25 00 O –
53 54 00 N 11 28 00 O – 54 08 00 N 11 15 30 O –
54 27 00 N 12 00 00 O – 54 47 00 N 12 36 30 O
steht jedoch der Luftraum nur nach Absprache mit den GUS-Streitkräften zur Verfügung."

3. In Abschnitt II Nummer 4.1 werden

a) die Angaben zur zeitlichen Wirksamkeit der Kontrollzone Faßberg durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2300 (2200) Uhr UTC, außer an Feiertagen."

b) die Angaben zur zeitlichen Wirksamkeit der Kontrollzone Laage durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Zeitliche Wirksamkeit:
24 Stunden täglich."

c) die Angaben zur Kontrollzone Lahr gestrichen.

d) die Angaben zur Kontrollzone Oldenburg gestrichen.

e) die Angaben zur oberen Begrenzung der Kontrollzone Sperenberg durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Obere Begrenzung:
914 m (3000 Fuß) über NN."

4. In Abschnitt II Nummer 5.3 werden

a) die Angaben zum Nahverkehrsbereich Laage durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Laage
Sektor A
Seitliche Begrenzung:
53 59 30 N 11 57 30 O – 53 56 00 N 12 40 00 O –
53 54 00 N 12 51 30 O – 53 45 00 N 12 46 30 O –
53 49 00 N 11 52 30 O – 53 59 00 N 11 55 00 O –
53 59 30 N 11 57 30 O."

b) die Angaben zum Nahverkehrsbereich Lahr gestrichen.

5. In Abschnitt II Nummer 6 wird die Unternummer 6.1 aufgehoben.

Die in der Bekanntmachung unter der Nummer 3 Buchstabe a und b genannten Änderungen treten am 1. Oktober 1993, die unter Nummer 3 Buchstabe c und Nummer 4 Buchstabe b genannten Änderungen treten am 3. Oktober 1993 in Kraft. Die unter Nummer 1 und 2, Nummer 3 Buchstabe d und e, Nummer 4 Buchstabe a sowie unter Nummer 5 genannten Änderungen der Bekanntmachung treten am 11. November 1993 in Kraft.

Bonn, den 20.09.93
LR 16/60.05.02/89 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 287/93

Erste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen

Vom 20. September 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen vom 17. März 1993 (NfL I-95/93) wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 wird nach der Kontrollzone Bückeburg die Kontrollzone Faßberg eingefügt.

2. In Nummer 3 wird die Kontrollzone Faßberg gestrichen.

Diese Bekanntmachung tritt am 1. Oktober 1993 in Kraft.

Bonn, den 20.09.93
LR 16/60.05.02/91 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 288/93

Sonderdruck "Luftverkehrs-Ordnung"

Die Neufassung der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der geltenden Fassung ist ab sofort als Sonderdruck lieferbar.

Der Bezugspreis beträgt DM 9,50.

Bestellungen sind zu richten an die Firma

R. Eisenschmidt GmbH
Postfach 11 07 61
60042 Frankfurt/Main

Tel.: (069) 7 30 60 40

NfL I-18/79 wird hiermit aufgehoben.

Offenbach a.M., den 20.09.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

In Vertretung

W a l d i n g e r O l b e r t

NfL I 289 - 300/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 14. Oktober 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 289/93	VO zur Aufhebung der 120. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg)	498
I - 290/93	130. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg)	498
I - 291/93	VO zur Aufhebung der 100. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede)	499
I - 292/93	131. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede)	499
I - 293/93	Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld	500
I - 294/93	Anwendung reduzierter Staffelungsmindestwerte auf dem Parallelsystem des Flughafens Frankfurt	501
I - 295/93	Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen München	501
I - 296/93	Änderung der Bekanntmachung über Flugverkehrskontrollfreigaben für den Flugplatzverkehr des Sonderlandeplatzes Bad Windsheim in der Kontrollzone Illesheim	502
I - 297/93	Bekanntmachung der Betriebsaufnahme des Verkehrslandeplatzes Eggersdorf	502
I - 298/93	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Schloß Berg, Nennig	502
I - 299/93	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz Schloß Berg, Nennig	503
I - 300/93	5. VO zur Änderung der 99. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau)	503

Inhaltsangabe der NfL II 83/93 vom 14. Oktober 1993

II - 83/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 84/93 vom 14. Oktober 1993

II - 84/93	Mitwirkung des Luftfahrt-Bundesamtes bei der Durchführung des Umsatzsteuergesetzes

Inhaltsangabe der NfL II 85/93 vom 14. Oktober 1993

II – 85/93	Verzeichnis der nach § 33 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO) anerkannten Luftfahrttechnischen Betriebe und der selbständigen Prüfer von Luftfahrtgerät

I – 289/93

Verordnung zur Aufhebung der Einhundertzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg)

Vom 20. September 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg) vom 18. Dezember 1992 (BAnz. 1993 S. 98, NfL I-9/93), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 20.09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 290/93

Hundertdreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg)

Vom 20. September 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) der durch den Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

Während der Betriebszeiten der Flugplatzkontrollstelle Neubrandenburg sind bei Flügen nach Sichtflugregeln zum und vom Flugplatz Neubrandenburg die in den §§ 2 bis 4 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Hierbei sind Kurse in Grad (mißweisend) angegeben.

§ 2

Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. ECHO (▲): Nordostspitze des Neetzkaer Sees
2. NOVEMBER (▲): Schnittpunkt der Hochspanungsleitung mit der Bundestraße 96 (südöstlich Altentreptow)

§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Flugplatz Neubrandenburg sind bis zu einer Flughöhe von maximal 1000 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. Zur Landebahn 09:

1.1 von ECHO (▲) auf Kurs über Grund 305°;
1.2 von NOVEMBER (▲) rechts entlang der Bundesstraße 96;

2. Zur Landebahn 27:

2.1 von ECHO (▲) auf Kurs über Grund 305°;
2.2 von NOVEMBER (▲) rechts entlang der Bundesstraße 96.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Neubrandenburg ist spätestens 5 Minuten vor den in Absatz 1 genannten Pflichtmeldepunkten aufzunehmen.

(3) Bei Anflügen nach Absatz 1 Nr. 1.1 und 2.2 ist die Platzrunde nördlich der Start- und Landebahn zu benutzen.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Flugplatz Neubrandenburg sind bis zu einer Flughöhe von maximal 1000 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. Von der Startbahn 09:

1.1 auf Kurs über Grund 125° bis ECHO (▲);
1.2 über die Platzrunde bis zu einem Standort unmittelbar vor der Bundesstraße 96; danach rechts entlang der Bundesstraße 96 bis NOVEMBER (▲);

2. Von der Startbahn 27:

2.1 über die Platzrunde bis querab Schwelle 27; danach auf Kurs über Grund 125° bis ECHO (▲);
2.2 rechts entlang der Bundesstraße 96 bis NOVEMBER (▲).

Anmerkung:
Die in §§ 2 bis 4 aufgeführten Meldepunkte und Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 5

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Offenbach a. M., den 20.09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 291/93

Verordnung zur Aufhebung der Einhundertsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede)

Vom 20. September 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. September 1987 (BAnz. S. 13730, NfL I-177/87), geändert durch die Erste Änderungsverordnung hierzu vom 17. Dezember 1987 (BAnz. 1988 S. 141, NfL I-37/88), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt amTage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 20.09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 292/93

Hunderteinunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede)

Vom 20. September 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) der durch den Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

Während der Betriebszeiten der Flugplatzkontrollstelle Dortmund sind bei Flügen nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede die in den §§ 2 bis 4 festgelegten Flugverfahren zu befolgen.

§ 2

Folgende Pflichtmeldepunkte werden festgelegt:

1. WHISKEY (▲): Südlich der BAB A 2, östlich der Eisenbahnlinie Lünen-Dortmund
2. SIERRA (▲): Ruhrbrücke bei Geisecke
3. NOVEMBER (▲): BAB Abfahrt Kamen/Bergkamen
4. ECHO (▲): Kreuzung der Eisenbahnlinie Schwerte-Fröndenberg mit der Bundesstraße 233

§ 3

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede sind bis zu einer Flughöhe von maximal 2500 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. Zur Landebahn 06:

1.1 von SIERRA (▲) in nordwestlicher Richtung bis zur Ruhrschnellweg-Abfahrt Sölde;
1.2 von WHISKEY (▲) in südlicher Richtung bis zur Eisenbahnlinie Körne-Unna.

2. Zur Landebahn 24:

2.1 von NOVEMBER (▲) in südlicher Richtung bis zur Eisenbahnlinie Körne-Unna;
2.2 von ECHO (▲) in nordwestlicher Richtung bis zum BAB-Kreuz Dortmund-Unna.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Dortmund ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen der in Absatz 1 genannten Pflichtmeldepunkte aufzunehmen.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede sind bis zu einer Flughöhe von maximal 2500 Fuß über NN und wie folgt durchzuführen:

1. Von der Startbahn 06:

1.1 in nördlicher Richtung bis NOVEMBER (▲);
1.2 in östlicher Richtung rechts entlang der BAB bis BAB-Kreuz Dortmund/Unna, dann in südlicher Richtung rechts entlang der Bundesstraße 233 bis ECHO (▲);

2. Von der Startbahn 24:

2.1 in nördlicher Richtung, westlich des Ortes Asseln und östlich des Ortes Brackel, bis WHISKEY (▲);
2.2 von der Ruhrschnellweg-Abfahrt Sölde in südöstlicher Richtung bis SIERRA (▲).

Anmerkung:
Die in §§ 2 bis 4 aufgeführten Meldepunkte und Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, AIP VFR, in Kartenform dargestellt.

§ 5

Diese Verordnung tritt amTage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Offenbach a. M., den 20.09.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 293/93

Änderung der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld

Einführung örtlicher Flugbeschränkungen

Zur Verminderung der Umweltauswirkungen, insbesondere der Lärmauswirkungen, auf die Umgebung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld wird die letztmalig am 20.09.1990 erteilte Genehmigung für den Betrieb des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des LuftVG vom 23.07.1992 (BGBl. I S. 1370), im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und mit Zustimmung der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe Berlin wie folgt geändert:

1. Beschränkungen des Nachtflugverkehrs

1.1 Strahlflugzeuge ohne Lärmzulassung nach ICAO Anhang 16

Starts und Landungen sind auf allen Start- und Landebahnen in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

1.2 Strahlflugzeuge mit Lärmzulassung nach ICAO Anhang 16, Band I, Kapitel 2

1.2.1 Starts und Landungen sind auf der Start- und Landebahn 07L/25R in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

1.2.2 Starts und Landungen sind auf der Start- und Landebahn 07R/25L in der Zeit von 24.00 Uhr (23.50 Uhr off blocks) bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

1.2.3 Für verspätete Starts und Landungen im Fluglinien- und planmäßigen Bedarfsluftverkehr gilt im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Flugbeschränkungen nach Nr. 1.2.2 bis 01.00 Uhr Ortszeit als erteilt. Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen ist in jedem Einzelfall der Luftaufsicht des Flughafens darzulegen und auch nachzuweisen.

1.3 Strahlflugzeuge mit Lärmzulassung nach ICAO Anhang 16, Band I, Kapitel 3

1.3.1 Starts und Landungen sind auf der Start- und Landebahn 07L/25R in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.

1.3.2 Von diesen Beschränkungen sind Starts und Landungen ausgenommen, wenn bei:

- Havarie- und Notfällen,
- Schneeräumarbeiten,
- Instandhaltungsarbeiten und
- Arbeiten an technischen Einrichtungen der Start- und Landebahn einschließlich der Wartung der ILS-Anlage

eine Sperrung der Start- und Landebahn 07R/25L und deren Zu- und Abrollwege notwendig ist.

1.4 Von den Beschränkungen sind ausgenommen:

1.4.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen als Ausweichflugplatz anfliegen,

1.4.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich in medizinischen Hilfeleistungs- oder Katastropheneinsätzen befinden oder die für Vermessungs- und Kontrollflüge eingesetzt werden.

1.5 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann die Genehmigungsbehörde 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:

Luftaufsichtsstelle
Flughafen Berlin-Schönefeld

12521 Berlin-Schönefeld - Germany
Tel.: (030) 6091-5098
Telefax: (030) 6091-5007

Der Antrag muß enthalten:

- Name und Anschrift der Lufverkehrsgesellschaft oder des Luftfahrzeughalters,
- Abflug- oder Bestimmungsflugplatz,
- Funkrufzeichen des Luftfahrzeugs,
- Baumuster, Baujahr und Lärmzeugnis gemäß § 11 c Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) des Luftfahrzeugs,
- Zeitpunkt des Starts oder der Landung, für den die Ausnahme erbeten wird.

1.6 In den Sperrzeiten vom Flugverkehrskontrolldienst erteilte Freigaben beinhalten nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung der Genehmigungsbehörde.

Der Flugverkehrskontrolldienst übermittelt über Sprechfunk grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen für Nachtlandungen innerhalb der Sperrzeiten; die aus Sicherheitsgründen erteilten Freigaben durch den Flugverkehrskontrolldienst enthält daher noch keine Entscheidung der Genehmigungsbehörde über die Zulässigkeit der Nachtlandung. Bei einer von der Genehmigungsbehörde nicht genehmigten verspäteten bzw. verfrühten Landung hat sich der Luftfahrzeugführer unmittelbar nach der Landung zur Luftaufsicht zu begeben und die Zulässigkeit der Nachtlandung zu rechtfertigen.

2. Beschränkung des Platzflugbetriebs

2.1 Platzrundenflüge sowie zu Übungszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende, wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs sind zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit nicht zulässig.

2.2 Von diesen Einschränkungen sind ausgenommen:

2.2.1 Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind, bis 23.00 Uhr Ortszeit,

2.2.2 Vermessung- und Kontrollflüge, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit erforderlich sind.

3. Schubumkehr

Schubumkehr darf in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Einstellung "Leerlauf-Schubumkehr" wird von dieser Regelung nicht erfaßt.

4. Triebwerksprobeläufe mit Strahltriebwerken

4.1 Probeläufe mit Strahltriebwerken dürfen nur auf den in der Flughafenbenutzungsordnung ausgewiesenen Triebwerksprobelaufplätzen durchgeführt werden.

4.2 Zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit dürfen Probeläufe mit Strahltriebwerken mit Genehmigung der Luftaufsicht durchgeführt werden, wenn sie infolge unaufschiebbarer Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen aus Sicherheitsgründen vor einem Start am frühen Morgen notwendig sind.

4.3 Probeläufe mit der Schubeinstellung "Leerlauf" sind von diesen Regelungen ausgenommen.

5. Die zuvor genannten Flugbeschränkungen treten mit Wirkung vom 01. November 1993 in Kraft und sind bis zum 31. Oktober 2003 befristet.

Potsdam, den 16.09.93
44-6441/1/1

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
Im Auftrag

B a y r

I - 294/93

Anwendung reduzierter Staffelungsmindestwerte auf dem Parallelsystem des Flughafens Frankfurt

In Abweichung von AIP Deutschland, RAC 1-4-3, Nr. 6, wird ab 01.10.1993 ein zeitlich befristeter Probebetrieb mit folgenden Bedingungen durchgeführt:

1. Bei Anflügen auf das Parallelsystem 07/25 in Frankfurt beträgt der Mindestwert für die Radarstaffelung im Endanflug zwischen Voreinflugzeichen und Landebahnschwelle unter den nachfolgenden Voraussetzungen 2,5 NM.

a) Das vorausfliegende Luftfahrzeug hat die gleiche oder geringere Gewichtklasse, wobei Luftfahrzeuge der Kategorie HEAVY incl. B 757 als **vorausfliegendes** Luftfahrzeug ausgeschlossen sind,

b) die Abrollpunkte der Landebahn können vom Kontrollturm aus visuell eingesehen werden,

c) die Landebahn ist trocken,

d) die Einhaltung der Staffelung wird mittels Radar überwacht.

2. Der reduzierte Staffelungswert kann auch zwischen versetzten Anflügen zu den parallelen Landebahnen angewendet werden. In diesen Fällen ist weder die Einsehbarkeit der Abrollwege (Punkt 1b) noch der Landebahnzustand (Punkt 1c) als Voraussetzung zu berücksichtigen.

Offenbach, den 30.09.93

DFS Deutsche Flugsicherungs GmbH

A n g e n e n d t

I - 295/93

Regelung der Entgelte für den Verkehrsflughafen München gültig ab 1. Oktober 1993

Teil I

LANDEENTGELTE

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich nach dem in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

3.a) Der nach dem Höchstabfluggewicht bemessene Teil der Landegebühr beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

–	bis 5700 kg	
	mit Lärmzeugnis	DM 170,—*
	ohne Lärmzeugnis	DM 230,—
–	über 5700 kg - 25000 kg	Grundgebühr DM 260,—
	über 25000 kg	Grundgebühr DM 350,—
	und zusätzlich bei Flügen	
	im innerdeutschen Verkehr	DM 12,50
	im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 15,70

je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts.

* DM 130,—, wenn die Lärmgrenzwerte nach ICAO Annex 16 Chapter 6 oder 10 um mindestens 8 dB(A) unterschritten werden.

Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Lärmzeugnisses durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

b) Die in Absatz a) genannten Gebührensätze je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts 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 in der Zeit
  nach 6.00 Uhr und vor 22.00 Uhr Ortszeit um 90 %
  von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Ortszeit um 125 %
- ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 um 350 %

* 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 Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

4. Der Teil der Landegebühr, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt bei Flügen

– im innerdeutschen Verkehr	DM 6,45
– im grenzüberschreitenden Verkehr	DM 10,50

je Fluggast.

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

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Desgleichen ist für Luftfahrzeuge, die von einem Bedien-

steten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, keine Landegebühr 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.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 Umsatzsteuergesetz. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Teil II

ABSTELLENTGELTE

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt

für jede angefangenen 24 Stunden und für jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichts	DM 3,70

sie beträgt mindestens DM 30,— je angefangene 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird keine Abstellgebühr erhoben. Bei der Ermittlung der gebührenpflichtigen Abstellzeit bleibt die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr außer Ansatz.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

6. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

NfL I - 300/92 wird aufgehoben

München, den 15.09.93
Nr. 8426 - VII/8c - 41108

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

G r a b h e r r

I - 296/93

Änderung der Bekanntmachung über Flugverkehrskontrollfreigaben für den Flugplatzverkehr des Sonderlandeplatzes Bad Windsheim in der Kontrollzone Illesheim

Die Bekanntmachung über Flugverkehrskontrollfreigaben für den Flugplatzverkehr des Sonderlandeplatzes Bad Windsheim in der Kontrollzone Illesheim vom 22. Februar 1993 (NfL I - 77/93) wird wie folgt geändert:

Die obere Begrenzung des in Nr. 1.1 beschriebenen Kontrollzonensektors wird auf **2500 Fuß über NN** festgelegt.

Diese Änderungsbekanntmachung tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Offenbach a.M., den 14.09.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
In Vertretung

H a r t w i g O l b e r t

I - 297/93

Bekanntmachung der Betriebsaufnahme des Verkehrslandeplatzes Eggersdorf

Der Flugplatz Eggersdorf/Müncheberg Betriebsgesellschaft mbH wurde vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr am 18. Juli 1993 die Genehmigung zum Betrieb eines Verkehrslandeplatzes gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) erteilt (vgl. NfL I-254/93).

Nach der Abnahmeprüfung gemäß § 53 in Verbindung mit § 44 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wurde am 14. September 1993 die Aufnahme des Betriebes des Landeplatzes für den allgemeinen Verkehr (Verkehrslandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln **am Tage** gestattet.

Potsdam, 20.09.93
44-6442/35

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg
Im Auftrag

B a y r

I - 298/93

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Schloß Berg, Nennig

Die Regierung des Saarlandes - Ministerium für Wirtschaft - hat der Saarland-Sporttoto GmbH, 66117 Saarbrücken, mit Bescheid vom 24.09.1991, neugefaßt am 18.08.1993, die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Hubschrauber-Sonderlandeplatzes erteilt. Die Genehmigung wird hiermit gemäß §§ 42 Abs. 4 und 44 Abs. 2 i.V.m. §§ 52 Abs. 3 und 53 Abs. 1 LuftVZO wie folgt bekanntgegeben:

I.

1.	Bezeichnung:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Casino Schloß Berg
2.	Lage:	Ca. 0,8 km nordöstlich des Ortsteiles Nennig der Gemeinde Perl am Schloß Berg
3.	Bezugspunkt:	
3.1	geographische Lage:	49 32 16 N 06 23 19 O
3.2	Höhe über NN:	183,32 m (601 Fuß über NN)
4.	Start- und Landefläche:	
4.1	An- und Abflug-grundlinien:	005°/185° rwN und 051°/231° rwN
4.2	Abmessungen:	rund, 15 m Durchmesser
4.3	Belag:	Hartbelag
5.	Benutzungsumfang:	Flüge nach Sichtflugregeln mit Hubschraubern bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5.700 kp MTOW bei Tag und Nacht
6.	Zweck des Landeplatzes:	Sonderlandeplatz Benutzung PPR (06866/790)

II.

Aufgrund der am 20.07.1993 gemäß § 44 i.V.m. § 53 Abs. 1 LuftVZO durchgeführten Abnahmeprüfung wurde dem Platzhalter die Betriebsaufnahme auf dem Sonderlandeplatz gestattet.

Der Hubschraubersonderlandeplatz ist mit einer Bodenfunkstelle (Frequenz 129,950 MHz) ausgestattet.

Saarbrücken, den 21.09.93
D/8-208-Ru/Ve

Regierung des Saarlandes
-Ministerium für Wirtschaft-
Im Auftrag

S c h m i t t

I - 299/93

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz Casino Schloß Berg in Perl/Nennig (Saarland)

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung und Bekanntmachung vom 14.11.69 (BGBl. I S. 2117) zuletzt geändert durch die Verordnung vom 26.05.1993 (BGBl. I. S. 750 ff) wird die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Hubschrauber-Sonderlandeplatz Casino Schloß Berg wie folgt geregelt:

1. Allgemeines

1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz kann nur nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR: 06866/790) angeflogen werden.

1.2 Bei Anflügen ist Sprechfunkverbindung mit "Casino Info" (Freq. 129.950 MHz) spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes aufzunehmen.

1.3 An- und Abflüge sind entlang den in der Sichtanflugkarte veröffentlichten An- und Abfluggrundlinien (005°/185°; 051°/231° rwN) durchzuführen.

1.4 Der Flugplatz liegt 1,5 km östlich des Pflichtmeldepunktes Sierra für VFR-Anflüge nach Luxemburg. Mit entsprechend dichtem VFR-Verkehr muß also gerechnet werden.

2. Spezielle Flugplatzregelungen

2.1 Nach der Landung auf der gekennzeichneten Landefläche ist auf Anweisung der Flugleitung eine entsprechende Parkposition einzunehmen.

2.2 Triebwerke dürfen nur angelassen werden, wenn Sprechfunkkontakt zu der Flugleitung hergestellt wurde und eine entsprechende Freigabe von dort erfolgte.

2.3 An- und Abflüge, vor allem bei Nacht, sind so lärmarm wie möglich durchzuführen.

2.4 Starts sind nur von der gekennzeichneten Betriebsfläche aus erlaubt.

3. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

4. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Saarbrücken, den 21.09.93
D/8 - 208 - Ru/Ve

Ministerium für Wirtschaft
des Saarlandes
Im Autrag

S c h m i t t

I - 300/93

Fünfte Verordnung zur Änderung der Neunundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau)

Vom 6. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch den Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Neunundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau) vom 27. März 1987 (BAnz. S. 4493, NfL I-72/87), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 29. Oktober 1992 (BAnz. S. 8706, NfL I-333/92), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe "NOTAM Class I" in "NOTAM" geändert.

   b) In Absatz 3 werden die Koordinaten des Meldepunktes IRKIS von
   53 13 30 N 10 53 20 O in 53 14 41 N 10 53 23 O geändert.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Nach Absatz 4 wird folgender neuer Absatz 5 eingefügt:
   "(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) mittels Radarführung bis zum Erfliegen des ILS-Landekurses (262°) in 2000 (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM in 1290 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) aus 2000 auf dem Landekurs bei 29 DME SWG beginnen (FAF). 28 DME SWG nicht unter 1690 und OM (27 DME SWG) nicht unter 1290 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 26

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B
Betriebsstufe I	303 (214)	313 (224)
Anflug ohne Gleitwegführung	460 (370)	

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 1500, Rechtskurve, Flug bis Kiel NDB und Steigflug auf 2500 fortsetzen.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von Kiel NDB (KIL)

Abflug von KIL (IAF) auf Kurs 278° (Luftfahrzeuge der Kategorie A), bzw. auf Kurs 282° (Luftfahrzeuge der Kategorie B). Bei 16 DME SWG Linkskurve und ILS-Landekurs (085°) in 2000 erfliegen (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird OM in 1300 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) aus 2000 auf dem Landekurs bei 17 DME SWG beginnen (FAF). 18 DME SWG nicht unter 1700 und OM (19 DME SWG) nicht unter 1300 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 08

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B
Betriebsstufe I	286 (187)	296 (197)
Anflug ohne Gleitwegführung	510 (410)	

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 1000, Linkskurve, Flug bis Kiel NDB und Steigflug auf 2500 fortsetzen.

3. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Kiel NDB (KIL)

Abflug von KIL (IAF) mittels Radarführung nicht unter 2000 bis zum Erfliegen des Endanflugkurses 260° in Richtung auf KIL (IF). Sinkflug aus 2000 bei 29 DME SWG beginnen (FAF). 28 DME SWG nicht unter 1690 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 23,5 DME SWG

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B
580 (480)	580 (480)

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

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1"

b) Absatz 5 wird in Absatz 6 umbenannt und wie folgt neu gefaßt:

"(6) Für den radargeführten Anflug werden der nachstehende Endanflugkurs, die Hindernisfreihöhen, der Fehlanflugpunkt und das Fehlanflugverfahren festgelegt:

SRE-Anflug zur Landebahn 26

(Sinkrate 5,0%≙300 ft/NM Endanflugkurs 262°)

Hindernisfreihöhen:

A	B
440 (350)	440 (350)

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

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 26

Fehlanflugverfahren: wie unter Absatz 5 Nr. 1

c) Die Anmerkung am Ende des § 2 wird wie folgt neu gefaßt:

"**Anmerkung:** Die unter Absatz 1 bis 6 aufgeführten Einflugstrekken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. Oktober 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 06.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

NfL I 301 - 316/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 28. Oktober 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 301/93	4. VO zur Änderung der 123. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)	506
I - 302/93	4. VO zur Änderung der 124. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)	506
I - 303/93	8. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	515
I - 304/93	12. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	516
I - 305/93	22. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	516
I - 306/93	Bekanntmachung der Landeplätze mit zeitlicher Einschränkung des Flugbetriebs zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm	516
I - 307/93	Örtliche Flugbeschränkungen am Verkehrsflughafen Saarbrücken	517
I - 308/93	Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf	517
I - 309/93	Neufassung der Genehmigung für den Sonderlandeplatz Bohmte-Bad Essen	520
I - 310/93	Genehmigung für den Sonderlandeplatz Mellenthin	521
I - 311/93	Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Reichelsheim	521
I - 312/93	Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Reichelsheim	522
I - 313/93	Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Wismar-Müggenburg	522
I - 314/93	Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Wismar-Müggenburg	523
I - 315/93	Neuregelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos	523
I - 316/93	Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Calden	524

Inhaltsangabe der NfL II 86/93 vom 28. Oktober 1993

II - 86/93	LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 87/93 vom 28. Oktober 1993

II - 87/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-30. September 1993)

I-301/93

Vierte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

Vom 12. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S. 6653, NfL I-206/93), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 15. September 1993 (BAnz. S. 8302, NfL I-281/93) wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

1. Bei der ATS-Strecke R 12 wird die Anmerkung in Spalte 6 wie folgt neu gefaßt:

"Der Streckenabschnitt zwischen den Meldepunkten JUIST und Helgoland VORTAC steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung.

* während der gesetzlichen Sommerzeit."

2. Die ATS-Strecke W 21 wird in "B 104" umbenannt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 12.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I-302/93

Vierte Verordnung zur Änderung der Hundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Vom 12. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S. 6613, NfL I- 208/93), zuletzt geändert durch die Dritte Änderungsverordnung hierzu vom 15. September 1993 (BAnz. S. 9214, NfL I-282/93), wird wie folgt geändert:

§ 1 wird wie folgt geändert:

1. Der Satz "Peilungen und Kurse sind in Grad (mißweisend) angegeben." wird gestrichen.

2. Unter "Anmerkungen" wird die Nummer 1 wie folgt neu gefaßt:

   "1. Um einen sicheren und verzögerungsfreien Ablauf des Fluges zu gewährleisten, ist es notwendig, die Flugplanung entsprechend den veröffentlichten Standardstreckenführungen vorzunehmen."

3. In Absatz 1 wird nach der Überschrift folgender Hinweis eingefügt:

   "Hinweis: Peilungen und Kurse sind in Grad (mißweisend) angegeben."

4. In Absatz 1 wird bei der ATS-Strecke UR 152 die Flugrichtung in Spalte 5 zwischen UIR Boundary und EKERN wie folgt neu festgelegt:

   von UIR Boundary nach EKERN: gerade
   von EKERN nach UIR Boundary: ungerade

5. Absatz 2 wird wie folgt neu gefaßt:

   "(2) Flächennavigationsstrecken (RNAV-Strecken)

   Hinweis 1: Strecken mit rechtweisenden Anfangskursen
   Hinweis 2: Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV

Streckenführungen/ Meldepunkte			Reiseflughöhen		
Bezeichnung	Rechtweisender Anfangskurs	Entfernung in NM	Höchste / Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung ungerade	in Flugrichtung gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5		6
UL 23						
Δ TIMEN R 189 - 62 DME LBE 523755 N 092145 O	225	35	FL 450 FL 250	↓		
Δ LORTI R 088 OSN/R 340 WRB 521245 N 084115 O	044 234	51				
Δ Dortmund DVORTAC (DOM) 514241 N 073519 O	053					
UL 24						
Δ TIMEN R 189 - 62 DME LBE 523755 N 092145 O	202	26	FL 450 FL 250	↓		
Δ RINTA R 268-29 DME DLE 521340 N 090540 O	022 216	78				
Δ Germinghausen DVOR (GMH) 511018 N 075335 O	035					
UL 73						
Δ FUSSE R 139-14 DME KPT (R 139 KPT/R 091 ZUE) 473420 N 103500 O	098	34	FL 450 FL 250	↓		
UIR Boundary 472922 N 112400 O		22				
Rattenberg NDB (RTT) 472553 N 115626 O						
UL 92						Diese Strecke steht sowohl als Alternative für Abflüge von EDDF via FOXTO als auch für Überflüge zur Verfügung.
Vesta VOR/DME (VES) 553613 N 081804 O	158	45				
ATTUS (UIR BDRY) 545357 N 084706 O	339	80	FL 450 FL 310	↓	↑	
Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O						
UW 88						Zwischen TIMEN und OSN ist normalerweise FL 280 und darüber verfügbar. Für Flüge, die unterhalb dieser Flugfläche durchgeführt werden sollen, ist mit einer Umleitung über ROBEG zu rechnen.
▲ Tegel DVORTAC (TGL) 523346 N 131719 O	273	29	FL 410 FL 290	↓		
Δ RADEL 523500 N 123000 O		56	FL 410 FL 250			
Δ MELAN 523700 N 105900 O		58	FL 450 FL 250			
Δ TIMEN R 189-62 DME LBE 523755 N 092145 O	090 237	47	FL 450 FL 250			
Δ Osnabrück DVOR(OSN) 521206 N 081712 O	056					

UW 101 Gedser VOR (GES) 543705 N 115602 O UIR Boundary 542635 N 115027 O Δ Hehlingen DVORTAC (HLZ) 522151 N 104747 O	 197 016 	 11 130 	 FL 450 FL 250 	 ↑ 	Die Strecke steht nur zwischen Freitag 1700 (1600*) Uhr UTC und Montag 0700 (0600*) Uhr UTC zur Verfügung. * während der gesetzlichen Sommerzeit

6. Nach Absatz 2 wird folgender neuer Absatz 3 angefügt:

"(3) Fernverbindungsstrecken (ATS-Trunk Routes)

Hinweis 1: Strecken mit rechtweisenden Anfangskursen
Hinweis 2: Benutzbar nur mit RNAV-Ausrüstung gemäß FSAV

Streckenführungen/ Meldepunkte			Reiseflughöhen		
Bezeichnung	Rechtweisender Anfangskurs	Entfernung in NM	Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flugrichtung unge- gerade	gerade	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6
UL 601 Pampus VOR (PAM) 522009 N 050534 O Nyke NDB (NYK) 521354 N 053036 O ARKON R 199 RKN/R 295-37 DME DOM (R 114-62 DME PAM) 515657 N 064013 O UIR Boundary 515510 N 064650 O Δ Dortmund VORTAC (DOM) 514248 N 073520 O Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O Δ LOHRE R 091 - 33 DME FFM 500330 N 092920 O Δ SULUS R 091 - 71 DME FFM 500350 N 102815 O UIR Boundary 500405 N 121600 O Cheb VOR (OKG) 500400 N 122431 O	 111 292 112 293 158 339 088 271 	 17 45 5 32 107 33 38 69 6 	 FL 450 FL 310 <

UL 602					
Cheb VOR (OKG) 500356 N 122427 O	287	7			
UIR Boundary 500555 N 121340 O	105	106			
Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O	318	35	FL 450 FL 310		
Δ EEDER R 319 - 35 DME FUL 510120 N 085650 O		31			
Δ BIGGE R 139 - 37 DME HMM 512420 N 082300 O	137	37			
Δ Hamm DVOR/DME (HMM) 515129 N 074232 O	296	37			
UIR Boundary 520720 N 064815 O	115	2			
Rekken VOR (RKN) 520803 N 064553 O					
UL 603					
Pampus VOR (PAM) 522009 N 050534 O	111	17			
Nyke NDB (NYK) 521354 N 053036 O	292	45			
ARKON R 199 RKN/R 295-37 DME DOM (R 114-62 DME PAM) 515657 N 064013 O	112	5			
UIR Boundary 515510 N 064650 O	293	32			
Δ Dortmund VORTAC (DOM) 514248 N 073520 O	158	107			
Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O	339 131	40			
Δ HAREM R 132 - 40 DME FFM 493655 N 092500 O		43	FL 450 FL 310		
Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) 490838 N 101422 O	312 132	85			
Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O	313 136	44			
UIR Boundary 473900 N 123530 O		80			
Villach VOR/DME (VIW) 464145 N 135500 O	317				

UL 604					1) Schnittpunkt mit UG 104; Entfernung bis STAUB 29 NM
Graz VOR/DME (GRZ) 465721 N 152702 O	318				
Δ UIR/FIR BDRY Rhein/Wien 4825,3 N 1326,0 O					
Δ RENKA 1) 4830,9 N 1317,9 O	136	52	FL 450 FL 250		
Δ Roding DVORTAC (RDG) 490229 N 123141 O	305				
	124	65			
Δ Erlangen VORTAC (ERL) 493923 N 110908 O	313				
		36			
Δ SULUS R 134 - 47 DME FUL 500350 N 102815 O					
	132	47			
Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O	318				
		35			
Δ EEDER R 319 - 35 DME FUL 510120 N 085650 O			FL 450 FL 310		
		31			
Δ BIGGE R 139 - 37 DME HMM 512420 N 082300 O					
		37			
	137				
Δ Hamm DVOR/DME (HMM) 515129 N 074232 O	296				
		37			
UIR Boundary 520720 N 064815 O					
	115	2			
Rekken VOR (RKN) 520803 N 064553 O					
UL 605					
Δ Nattenheim VORTAC (NTM) 500101 N 063157 O	088				
		81			
	269				
Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O	131				
		40			
Δ HAREM R 132 - 40 DME FFM 493655 N 092500 O			FL 450 FL 310		
	312	43			
Δ Dinkelsbühl DVORTAC (DKB) 490838 N 101422 O	132				
		85			
Δ München VORTAC (MUN) 481053 N 114903 O	313				
	087	46			
UIR Boundary 481220 N 125725 O					
	269				
Linz VOR/DME (LNZ) 481350 N 140616 O					

UL 607 Sprimont DVOR (SPI) 503056 N 053729 O UIR Boundary 501255 N 061040 O Δ Nattenheim VORTAC (NTM) 500101 N 063157 O Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) 485933 N 083506 O Δ Tango DVORTAC (TGO) 483710 N 091537 O Δ Kempten DVOR/DME (KPT) 474447 N 102104 O UIR Boundary 473420 N 103500 O BRENO 465830 N 112230 O	130 311 127 308 130 310 140 321 138 318	18 101 35 68 14	FL 450 FL 310	↓	Nicht verfügbar für Flüge nach EHBK
UL 608 Rattenberg NDB (RTT) 472553 N 115626 O UIR Boundary 473045 N 113240 O Δ Kempten DVOR/DME (KPT) 474447 N 102104 O Δ Tango DVORTAC (TGO) 48 37 10 N 09 15 37 O Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) 485933 N 083506 O Δ Nattenheim VORTAC (NTM) 500101 N 063157 O UIR Boundary 501600 N 061500 O BATTY R 328 - 46 DME NTM 503900 N 055100 O	287 106 321 140 310 130 308 127 326 145	16 50 68 35 101 18 28	FL 450 FL 310	↓	Nicht verfügbar für Flüge nach EHBK

UM 726 1)

Δ Michaelsdorf DVOR (MIC)
541826 N 110024 O

Δ TOSPA
R 184-11 DME MIC
540730 N 105930 O

Δ IRKIS
R 004-53 DME HLZ
531441 N 105323 O

Δ Hehlingen DVORTAC (HLZ)
522151 N 104747 O

Δ LASTO 2)
511810 N 105645 O

Δ LIDVI 3)
504150 N 110150 O

Δ Erlangen DVORTAC (ERL)
493923 N 110908 O

Δ Allersberg VOR/DME (ALB)
491256 N 111323 O

Δ München VORTAC (MUN)
481053 N 114903 O

UIR Boundary
473030 N 113120 O

Innsbruck NDB (INN)
471353 N 112414 O

184	11	FL 410 FL 250	↓ ↑
	53		
004	53		
175	64		
	36		
355	63		
174	27	FL 450 FL 310	↑
354			
159	66		
339			
196	42		↓ ↑
	17		
016			

1) Flüge zwischen ERL und MUN nur in nördliche Richtung möglich. Alternative für Flüge in südliche Richtung: HAM - UG 5 - FUL - UB 230 - DKB - UB 1 - MUN

2) Schnittpunkt mit UR 10

3) Schnittpunkt mit UW 27

UN 850					
SAXOX R 195 NOA - R 036 MIC 544930 N 113830 O	216	20			
UIR Boundary 543315 N 111830 O	035	18			
Δ Michaelsdorf DVOR (MIC) 541826 N 110024 O	232	32			
Δ SEBER R 053 - 31 DME LBE 535845 N 101735 O	051	31			
Δ Elbe VORTAC (LBE) 533921 N 093546 O	188	8			
Δ ESTAD R 189 - 8 DME LBE 533140 N 093400 O		54			
Δ TIMEN R 189 - 62 DME LBE 523755 N 092145 O		24	FL 450 FL 310		
Δ ROBEG R 009 - 44 DME WRB (R 268 - 23 DME DLE) 521400 N 091645 O	008	44			
Δ Warburg VORTAC (WRB) 513026 N 090642 O	192 011	89			
Δ Frankfurt DVORTAC (FFM) 500318 N 083817 O	182	16			
Δ NISTE R 183 - 16 DME FFM 494720 N 083730 O	002	48			
Δ Karlsruhe DVOR/DME (KRH) 485933 N 083506 O	184	25			
Δ HERBI R 186 - 25 DME KRH 483440 N 083220 O		22			
Δ DIKMI R 006 - 31 DME TRA R 117 - 41 DME STR 481211 N 082944 O		26			
Δ UIR Boundary 474620 N 082650 O	004	5			
Δ Trasadingen VOR/DME (TRA) 474127 N 082620 O					

UN 851 Gedser VOR (GES) 543705 N 115602 O					Wegen der geringen Ausmaße des zur Verfügung stehenden Luftraumes ist zwischen HAM und GES genaue Navigation und Einhaltung der Mittellinie der Streckenführung erforderlich.
	228	13			
UIR Boundary 542800 N 113900 O		23		↑	
Δ AMICH abeam MIC (R 138 MIC-R 048 LUB) 541225 N 110935 O		24			
Δ Lübeck DVOR (LUB) 535632 N 104009 O	047	22			
Δ Hamburg DVORTAC (HAM) 534114 N 101223 O	188	87			
Δ Leine DVOR/DME (DLE) 521506 N 095303 O	008 187	63			
Δ Lichtenau NDB (LAU) 511220 N 094131 O	007	37	FL 450 FL 310		
Δ Fulda DVORTAC (FUL) 503537 N 093424 O	186	32			
Δ LOHRE R 187 - 32 DME FUL 500330 N 092920 O		27			
Δ HAREM R 187 - 59 DME FUL 493655 N 092500 O	006	60			
Δ Tango DVORTAC (TGO) 48 37 10 N 09 15 37 O	196	52			
UIR Boundary 474700 N 085400 O	016	12			
Zürich East VOR (ZUE) 473537 N 084908 O					
UN 857 Alsie VOR (ALS) 545422 N 095941 O					
	230	6			
UIR Boundary 545015 N 095130 O		135	FL 450 FL 310	↓	
UIR Boundary 532015 N 065940 O		16			
Eelde VOR/DME (EEL) 530954 N 064002 O	047				

UN 858 Spijkerboor VORTAC (SPY) 523229 N 045115 O BEDUM R 056 - 79 DME SPY 532059 N 063522 O UIR Boundary 532950 N 064902 O Δ JUIST R 225 - 51 DME DHE 533352 N 065515 O Δ Helgoland VORTAC (DHE) 541113 N 075436 O UIR Boundary 545130 N 091200 O Odin VOR/DME (ODN) 553450 N 103920 O	052 233 042 224 047 230	79 12 5 51 60 66	FL 450 FL 310		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 12.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamtes
In Vertretung

F r i t z

I - 303/93

Achte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 6. Oktober 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I-66/93), zuletzt geändert durch die Siebte Änderungsbekanntmachung vom 20. September 1993 (BAnz. S. 9306; NfL I-286/93), wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt II Nummer 4.1 werden die Angaben zur Kontrollzone Fulda gestrichen.

2. In Abschnitt II Nummer 5.3 werden

a) die Angaben zum Nahverkehrsbereich Dresden durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Dresden
Sektor A
Seitliche Begrenzung:
51 20 20 N 14 05 20 O – 51 06 00 N 14 05 00 O –
51 00 00 N 13 55 00 O – 50 51 30 N 13 30 00 O –
50 59 50 N 13 17 00 O – 51 16 00 N 13 45 00 O –
51 20 20 N 14 05 20 O."

b) die Angaben zum Nahverkehrsbereich Fulda gestrichen.

c) die Angaben zum Nahverkehrsbereich München Sektor A 3 durch nachstehende Fassung ersetzt:

"Sektor A 3

Seitliche Begrenzung:
47 39 30 N 09 14 00 O – 47 47 30 N 09 14 00 O –
47 50 50 N 09 14 00 O – 47 50 50 N 09 41 25 O –
47 46 30 N 09 45 00 O – 47 43 00 N 09 48 00 O –
47 34 00 N 09 45 00 O – an der deutsch-österreichischen Grenze entlang bis 47 39 30 N 09 14 00 O."

Diese Bekanntmachung tritt am 9. Dezember 1993 in Kraft.

Bonn, den 06.10.93
LR 16/60.05.02/316 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 304/93

Zwölfte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 12. Oktober 1993

Abschnitt II Nr. 24.2 der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 4. Dezember 1991 (BAnz. Nr. 237a vom 21. Dezember 1991, NfL I-15/92), die zuletzt durch die Elfte Änderungsbekanntmachung vom 3. Juni 1993 (BAnz. S. 5415, NfL I - 169/93) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Die Angabe
"5 486 m (18 000 Fuß) über NN"
wird durch die Angabe "3 048 m (10 000 Fuß) über NN"

ersetzt.

Diese Bekanntmachung tritt am 28. Oktober 1993 in Kraft.

Bonn, den 12.10.93
LR 16/60.05.04/17 A 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 305/93

Zweiundzwanzigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 27. September 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827, NfL I-47/91), zuletzt geändert durch die Einundzwanzigste Änderungsbekanntmachung vom 16. September 1993 (BAnz. S. 9200, NfL I-284/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II werden die Nummern

22. ET-R 18 (Jüterbog)
32. ET-R 28 (Speck)
57. ET-R 55 (Halberstadt)
88. ET-R 86 (Raddusch)

ersatzlos gestrichen.

Diese Bekanntmachung tritt am 9. Dezember 1993 in Kraft.

Bonn, den 27.09.93
LR 16/60.05.04/92 Va 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 306/93

Bekanntmachung der Landeplätze mit zeitlicher Einschränkung des Flugbetriebs zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm

Aufgrund des § 3 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976 (NfL I-371/76) gebe ich die Landeplätze, die infolge der Anzahl der Flugbewegungen im Jahr 1992 oder einer Entscheidung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde Einschränkungen des Flugbetriebs unterliegen, wie folgt bekannt:

Brandenburg
Schönhagen
Oehna

Baden-Württemberg
Baden-Baden/Oos
Donauschingen-Villingen
Freiburg i. Br.
Friedrichshafen
Karlsruhe-Forchheim
Leutkirch-Unterzeil
Mannheim-Neuostheim
Mosbach-Lohrbach

Bayern
Aschaffenburg
Augsburg-Mühlhausen
Bayreuth
Burg Feuerstein
Eggenfelden
Herzogenaurach
Jesenwang
Kempten-Durach
Landshut
Rosenthal-Field-Plössen
Straubing-Wallmühle
Vilshofen

Hessen
Allendorf/Eder
Breitscheid
Gelnhausen
Gießen-Lützellinden
Kassel-Calden
Korbach
Reichelsheim

Niedersachsen
Borkum
Damme
Ganderkesee/Atlas Airfield
Juist
Oldenburg-Hatten
Osnabrück-Atterheide
Wangerooge

Nordrhein-Westfalen
Arnsberg
Bielefeld-Windelsbleiche
Bonn-Hangelar
Dinslaken-Schwarze Heide
(ausgen. Flugzeugschleppbetrieb)
Dortmund-Wickede
Essen-Mülheim
Marl-Loemühle
Mönchengladbach
Münster-Telgte
Oerlinghausen
Porta-Westfalica
Stadtlohn-Wenningfeld

Rheinland-Pfalz
Koblenz-Winningen
Pirmasens/Zweibrücken
Speyer
Trier-Föhren
Worms

Schleswig-Holstein
Hartenholm
Kiel-Holtenau
Rendsburg-Schachtholm
Uetersen

Sachsen-Anhalt
Magdeburg

Die Bekanntmachung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Gleichzeitig werden die Bekanntmachungen vom 2. September 1992 (NfL I-297/92) und vom 7. Dezember 1992 (NfL I-10/93) aufgehoben.

Bonn, den 30.09.93
LR 11/60.88/3 St. 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

S c h w a r z

I - 307/93

Örtliche Flugbeschränkungen am Verkehrsflughafen Saarbrücken

1. a) Luftfahrzeuge, die Flüge durchführen, die der Flugplankoordination unterliegen, dürfen in der Zeit von 21.30 bis 05.30 Uhr (20.30 bis 04.30) nicht starten und landen.

b) Luftfahrzeuge, die andere Flüge als unter 1a aufgeführt, durchführen, dürfen von 21.00 bis 06.00 Uhr (20.00 bis 05.00 Uhr) nicht starten und landen.

1.1 Von dieser Bestimmung sind ausgenommen:

a) die Benutzung des Flughafens Saarbrücken als Not- oder Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen, sofern die Betriebsbereitschaft des Flughafens gesichert ist.
b) die Benutzung des Flughafens Saarbrücken im Katastrophen oder medizinischen Hilfeleistungseinsatz
c) Vermessungsflüge der DFS

d) Verspätete Starts und Landungen im Fluglinien- und im planmäßigen Bedarfsluftverkehr, wenn die planmäßige Abflug- oder Ankunftszeit vor 21.30 Uhr (20.30 Uhr) und der verspätete Start oder die verspätete Landung bis 23.00 Uhr (22.00 Uhr) durchgeführt wird.

1.2 Ferner kann das Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes abweichend von den vorstehend aufgeführten Regelungen in begründeten Fällen Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

2. Zusätzlich gilt für Ausbildungs-, Übungs- und Überprüfungsflüge folgendes:

2.1 Ausbildungs-, Übungs- und Platzrundenflüge sowie Überprüfungsflüge, die nach luftrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder die Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer oder für die Überprüfung von Luftfahrtgerät vorgeschrieben oder erforderlich sind, sind nicht zulässig, täglich zwischen 21.00 und 06.00 Uhr (20.00 und 05.00).

2.2 Platzrundenflüge (auch wiederholte Anflüge ohne Landung) sind ebenfalls nicht zulässig, täglich zwischen 11.00 bis 12.30 Uhr (10.00 bis 11.30 Uhr). Gleiches gilt auch für Ausbildungs-, Übungsflüge sowie Überprüfungsflüge gem. Definition unter 2.1, die nicht direkt von einem anderen Flughafen kommen bzw. direkt zu einem anderen Flughafen führen.

2.3 Zu Übungszwecken unmittelbar aufeinander folgende wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges sind außerdem zu folgenden Zeiten nicht zulässig:

MON-FRI 19.00 - 07.00 Uhr (18.00 - 06.00 Uhr)
SAT 11.00 - Mon 07.00 Uhr (Sat 10.00 - Mon 06.00)
und HOL

Als wiederholte Anflüge gelten hier mehr als drei Anflüge eines Luftfahrzeuges innerhalb von 6 Stunden auf dem Flughafen Saarbrücken.

2.4 Platzrundenflüge mit Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken, die die Lärmgrenzwerte des ICAO Annex 16 Chapter III überschreiten, sind zu folgenden Zeiten nicht zulässig

MON-FRI 12.00 bis 14.00 (11.00 bis 13.00) und 19.00-07.00 (18.00-06.00)
SAT 11.00 (10.00) bis Mon 07.00 (06.00) und HOL

2.5 Ausgenommen sind Flüge, die in begründeten Einzelfällen vom Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes bzw. nach dessen näherer Weisung von der Luftaufsicht am Flughafen Saarbrücken zugelassen werden.

2.6 Bei allen Flügen sind die zur Lärmminderung festgelegten Verfahren möglichst einzuhalten.

2.7 Eine vom Flugverkehrskontrolldienst erteilte Flugverkehrsfreigabe beinhaltet nicht die nach vorstehenden Ziffern 2.1 bis 2.5. ggfs. erforderlichen Ausnahmezustimmungen der Luftaufsicht.

Vorstehende Regelungen treten mit Datum der Veröffentlichung in Kraft (alle Zeitangaben UTC, Klammerwerte gelten für die gesetzliche Sommerzeit). NfL I-127/90 wird hiermit aufgehoben.

Saarbrücken, den 12.10.93
D/8-Kl/Ve-

Ministerium für Wirtschaft
Saarland
Im Auftrag

S c h m i t t

I - 308/93

Gebührenordnung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf

Landegebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landegebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Landegebühr bemißt sich

a) 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.
b) und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord befindlichen Fluggäste.

3. a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr beträgt für

Propellerflugzeuge und Hubschrauber			
bei Flügen im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr	bis 2.000 kg Höchstabfluggewicht		
	die den folgenden Bedingungen entsprechen *) ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 6 (–4 dB (A) **)) Kap. 8 Kap. 10 (–3 bis –8 dB (A) ***)) **LSL:** Kap. VI .2.4 Kap. VIII Kap. X .2.4	die den folgenden Bedingungen entsprechen *): ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 6 **LSL:** Kap. VI .2.3 Kap. X .2.3	ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL
	DM je Landung		
bis 1.200 kg	18,10	36,20	108,30
über 1.200 kg bis 2.000 kg	36,10	72,20	108,30

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 6, 8 und 10 oder den LSL, Kapitel VI, VIII und 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. Maßgebend für die Gebührenberechnung 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 des entsprechenden Nachweises, so werden die Gebühren 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.

Propellerflugzeuge und Hubschrauber			
bei Flügen	über 2.000 kg Höchstabfluggewicht		
	die den folgenden Bedingungen entsprechen *) ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 3; Kap. 5; Kap. 6 (–4 dB (A) **)); Kap. 8; Kap. 10 (–3 bis –8 dB (A) ***)) **LSL:** Kap. III, Kap. V; Kap. VI .2.4; Kap. VIII; Kap. X .2.4	die den folgenden Bedingungen entsprechen *): ICAO Anhang 16, Bd. I: Kap. 2 Kap. 6 **LSL:** Kap. VI .2.3 Kap. X .2.3	ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL
	Propellerflugzeuge und Hubschrauber über 2.000 kg bis 25.000 kg		
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts		
im innerdeutschen Verkehr	12,50	42,15	56,25
im grenzüberschreitenden Verkehr	16,90	56,95	76,05
	Propellerflugzeuge und Hubschrauber über 25.000 kg		
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts zuzüglich einer Grundgebühr von DM 200,00 je Landung		
im innerdeutschen Verkehr	11,45	40,10	57,25
im grenzüberschreitenden Verkehr	14,90	52,15	74,50

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 2, 3, 5, 6, 8 und 10 oder den LSL, Kapitel III, V, VI, VIII und 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.
Maßgebend für die Gebührenberechnung 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 des entsprechenden Nachweises, so werden die Gebühren 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.

Strahlflugzeuge						
bei Flügen	mit Zulassung nach ICAO Anhang 16 oder LSL				ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16 oder LSL	
	die den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 3 oder LSL, Kapitel III, entsprechen*)		die den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 2 oder LSL, Kapitel II, entsprechen*)			
	Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind**)	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind	Tagesverkehr 06.00 h bis 21.59 h	Nachtverkehr 22.00 h bis 05.59 h	Tagesverkehr 06.00 h bis 21.59 h	Nachtverkehr 22.00 h bis 05.59 h
	Strahlflugzeuge bis 25.000 kg					
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes					
im innerdeutschen Verkehr	12,50	–	42,15	59,40	56,25	71,40
im grenzüberschreitenden Verkehr	16,90	–	56,95	70,60	76,05	85,90
	Strahlflugzeuge über 25.000 kg					
	DM je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts zusätzlich einer Grundgebühr von DM 200,00 je Landung					
im innerdeutschen Verkehr	11,45	17,20	40,10	56,50	57,25	72,70
im grenzüberschreitenden Verkehr	14,90	22,35	52,15	64,65	74,50	84,15

*) 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 Gebührenberechnung 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 für ein Flugzeug zur Eingruppierung in die Kategorie "Kapitel 3" bzw. "Kapitel III" kein dementsprechender Nachweis, so werden die Gebühren auf der Grundlage der Kategorie "Kapitel 2" bzw. "Kapitel II" berechnet. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Gebühren 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 (alle Versionen),	Boeing B737-300,
Airbus A310 (alle Versionen),	Boeing B737-400,
Airbus A320 (alle Versionen),	Boeing B737-500,
Airbus A340 (alle Versionen),	Boeing B747-400,
McDonnell Douglas DC8-70,	Boeing B757 (alle Versionen),
McDonnell Douglas DC10 (alle Versionen),	Boeing B767 (alle Versionen),
McDonnell Douglas MD11 (alle Versionen),	BAe 146 (alle Versionen),
Lockheed Tristar L1011 (alle Versionen),	Fokker 100.
Grumman Gulfstream IV	

b) Die in Abs. a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht
bis 3.000 kg um 40%
über 3.000 kg um 55%
Die ermäßgte Gebühr beträgt mindestens DM 15,35.

c) Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Abs. a) sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

d) 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 Prüfordnung für 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. Der Teil der Landegebühr, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt beträgt:

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 7,00

- sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist DM 9,50

je Fluggast.

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

5. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

6. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Landegebühr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

7. Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist keine Landegebühr 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, keine Landegebühr 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.

8. Die Landegebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sich nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

9. Die Landegebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Abstellgebühren

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

3. Die Abstellgebühr beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts DM 3,35.

Die Abstellgebühr beträgt mindestens DM 8,35 je angefangene 24 Stunden.

4. Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird keine Abstellgebühr erhoben.

5. Die Abstellgebühr ist vor dem Start in Deutscher Mark zu entrichten; in besonderen Fällen kann sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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. Die Abstellgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Inkrafttreten

Diese Gebührenordnung tritt am 01. Oktober 1993 in Kraft, NfL I-109/92 wird hiermit aufgehoben.

Düsseldorf, den 23.09.93
II A1 - 16-00/2

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Im Auftrag

H ü n e r m a n n

I - 309/93

Neufassung der Genehmigung des Sonderlandeplatzes Bohmte-Bad Essen

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat die dem Luftsportverein Wittlage e.V. am 18.06.1975 erteilte und zuletzt am 17.03.1986 geänderte Genehmigung der Anlage und des Betriebes des Sonderlandeplatzes Bohmte-Bad Essen am 24.09.1993 erneut geändert und gleichzeitig neu gefaßt.

1. Bezeichnung Sonderlandeplatz Bohmte-Bad Essen

2. Lage 1,5 km südöstlich von Bohmte

3. Bezugspunkt
a) geographische Lage: 52 21 08 N 08 19 54 O
b) Höhe über NN: 45 m

4. Start- und Landebahnen für Flugzeuge/selbststartende Motorsegler und Segelflugzeuge

a) Richtung: 105°/285° rechtweisend
b) Länge: 580 m
c) Breite: 30 m
d) Oberfläche: Gras
e) Streifen: Rechteck von 640 m x 60 m, das die Start- und Landebahn symmetrisch umgibt

5. Betriebsflächen für Segelflugzeuge

Drei Start- und Landebahnen

a)	Richtung:	105°/285° rechtweisend
b)	Länge:	250 m
c)	Breite:	30 m
d)	Oberfläche:	Gras
e)	Streifen:	Rechtecke von 310 m x 50 m, die die Start- und Landebahnen symmetrisch umgeben
f)	Seilauslegebahn:	900 m

6. Betriebsfläche für Ultraleichtflugzeuge

Start- und Landebahn für Motorflugzeuge (4.)

7. Der Landeplatz darf von folgenden **Arten von Luftfahrzeugen** benutzt werden:

a) Flugzeuge bis zu 2.000 kg zulässiges Höchstgewicht
b) Selbststartende Motorsegler
c) Segelflugzeuge
Startarten: Windenstart
Flugzeugschleppstart
d) Ultraleichtflugzeuge (PPR)

8. Zweck des Landeplatzes

Der Sonderlandeplatz dient den Mitgliedern des Luftsportvereins Wittlage für den Flugbetrieb mit den unter 7. genannten Luftfahrzeugen.
Der Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen ist nur mit Zustimmung des Platzhalters möglich (PPR).
Andere Luftfahrzeugführer dürfen den Sonderlandeplatz nur mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR) anfliegen.

NfL I-268/75 und I-98/83 werden hiermit aufgehoben.

Oldenburg, den 11.10.93
306.9-3011-34/1

Bezirksregierung Weser-Ems
Im Auftrag

F a n g m e y e r

I - 310/93

Genehmigung für den Sonderlandeplatz Mellenthin

Nachstehend gebe ich die im Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern erteilte Genehmigung zum Betrieb des Sonderlandeplatzes Mellenthin bekannt.

I. Beschreibung des Geländes

1.	Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Mellenthin
2.	Lage:	1,2 km östlich der Ortschaft Mellenthin
3.	Bezugspunkt:	
a)	geographische Lage:	53 55 03 N 14 02 10 O
b)	Höhe über NN:	66 ft
4.	Start- und Landebahn:	
a)	Richtung:	305°/125° rw.
b)	Länge:	750 m
c)	Breite:	30 m
d)	Belag:	Gras eingeschlossen 300 x 15 m Beton

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

1. Ultraleichtflugzeuge
2. Hängegleiter
3. Personenfallschirme
4. Modellflugzeuge

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit den unter II. benannten Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit Zustimmung des Platzhalters (PPR).

Schwerin, den 6.08.93
V 630-623.17-1

Der Wirtschaftsminister
des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

D r . R o m m e l

I - 311/93

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Reichelsheim

Die Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Reichelsheim, veröffentlicht in NfL I-42/91, wird in Abschnitt II wie folgt geändert:

"II. Der Landeplatz darf von folgenden Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden:
1. Flugzeuge bis zu 3.500 kg höchstzulässiger Flugmasse.

Die höchstzulässige Flugmasse für Flugzeuge darf bis zu 5.700 kg betragen, sofern für die in Frage kommenden Flugzeuge die vorhandene Start- und Landebahn ausreichend ist und zuvor eine Landeerlaubnis erteilt wurde (PPR).

2. Hubschrauber bis zu 5.700 kg höchstzulässiger Flugmasse (SAT, SUN, HOL: PPR)

3. selbststartende Motorsegler (SAT, SUN, HOL: PPR)

4. Luftschiffe

5. Ultraleichtflugzeuge (SAT, SUN, HOL: PPR)."

Alle übrigen Angaben und Daten bleiben unberührt.

Darmstadt, den 29.09.93
IV 37 b - 66 m 08 - Reichelsheim

Regierungspräsidium Darmstadt
Im Auftrag

E h l e

I - 312/93

Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Reichelsheim

Gemäß § 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61) - zuletzt geändert durch 10. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23.07.92 (BGBl. I S. 1370) - in Verbindung mit § 21 a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S. 2117) - zuletzt geändert durch Verordnung vom 26.05.1993 (BGBl. I S. 750) - wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Reichelsheim folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1 Flugbetrieb darf nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

1.2 Nachtflugbetrieb nur nach PPR.

1.3 Im Umkreis von 2 NM um den Flugplatzbezugspunkt darf keine Ortschaft überflogen werden, es sei denn, der Überflug ist aus flugbetrieblichen Gründen nicht zu vermeiden.

1.4 Das Rollen von Luftfahrzeugen ist nur nach Anweisung der Luftaufsicht zulässig. Dies gilt auch für das "Hovern" von Hubschraubern.

1.5 Hubschrauber dürfen nur auf der Ashaltbahn starten und landen.

1.6 Die jeweilige Abstellfläche wird von der Flugleitung zugewiesen.

2. Anflüge

2.1 Mit der Luftaufsicht ist aus einer Entfernung von mindestens 5 NM Sprechfunkverbindung aufzunehmen.

2.2 Der Einflug in die Platzrunde hat über den Gegenanflugteil zu erfolgen.

2.3 Über Sprechfunk ist ohne Aufforderung zu übermitteln: Position, Überflug des Platzes, Einflug in den Gegenanflugteil, Queranflug, Endanflug und gegebenenfalls Fehlanflug.

2.4 Direktanflüge sind nur dann erlaubt, wenn hierdurch kein anderes in der Platzrunde befindliches Luftfahrzeug behindert wird und die Luftaufsicht dies gestattet hat. Ultraleichtflugzeuge benutzen die westliche Platzrunde. Der Einflug erfolgt aus westlicher Richtung.

3. Abflüge

3.1 Richtungsänderungen auf den jeweiligen Kurs sind frühestens im Querabflugteil durchzuführen.

3.2 Direktabflüge dürfen nur dann erfolgen, wenn hierdurch kein anderes in der Platzrunde befindliches Luftfahrzeug behindert wird und die Luftaufsicht dies gestattet hat.

4. Anmerkungen

4.1 Die Veröffentlichung hinsichtlich des Luftraumes C in der Umgebung des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main (AIP VFR, RAC 2-4-2) ist zu beachten.

5. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG, § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

6. Schlußbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft. Gleichzeitig wird die Regelung des Flugplatzverkehrs vom 14.02.1991 (NfL I-43/91) aufgehoben.

Darmstadt, den 29.09.93
IV 37 b - 66 m 08 - Reichelsheim

Regierungspräsidium Darmstadt
Im Auftrag

E h l e

I - 313/93

Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Wismar-Müggenburg

Nachstehend gebe ich die im Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern erteilte Genehmigung zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Wismar-Müggenburg für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage bekannt.

Die Genehmigung ist befristet bis zum 31.12.1994.

I. Beschreibung des Geländes

1. Bezeichnung:	Verkehrslandeplatz Wismar-Müggenburg
2. Lage:	1,3 NM nordöstlich der Ortschaft Wismar
3. Bezugspunkt:	
a) geographische Lage:	53 54 53 N 11 30 05 O
b) Höhe über NN:	27 ft MSL
4. Start- und Landebahn:	
a) Richtung:	260°/080° rw.
b) Länge:	700 m
c) Breite:	40 m
d) Belag:	Gras

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

1. Flugzeuge bis 2000 kg
2. Hubschrauber
3. Motorsegler
4. Segelflugzeuge (nur Flugzeugschleppstart)
5. Ultraleichtflugzeuge
6. Personenfallschirme

III. Zweck des Landeplatzes

Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr mit den unter II. genannten Luftfahrzeugen (Verkehrslandeplatz).

Schwerin, den 30.09.93
V 630-623.17-1

Der Wirtschaftsminister des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

M u s i a l c z y k

I - 314/93

Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Wismar-Müggenburg

Nachstehend gebe ich die Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Wismar-Müggenburg bekannt.

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969, zuletzt geändert durch VO vom 29.12.1992 (BGBl. I S. 2391), ber. am 25.03.1993 (BGBl. I S.420), und durch Art. 87 Fünfte ZuständigkeitsanpassungsVO vom 26.02.1993 (BGBl. I S. 278) wird der Flugplatzverkehr am Verkehrslandeplatz Wismar-Müggenburg wie folgt geregelt:

1. Allgemeines

1.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit der Flugleitung Wismar-Müggenburg (Müggenburg INFO) aufzunehmen.

1.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2. Motorflugbetrieb

2.1 Die Platzrunde ist nördlich des Landeplatzes in 800 ft MSL zu fliegen.

2.2 Überflüge der Stadt Wismar (Wohngebiet Eiserne Hand) sind zu vermeiden.

3. Segelflugbetrieb

Die Platzrunde ist südlich des Landeplatzes zu fliegen.

Für den F-Schleppbetrieb

- hat der Steigvorgang außerhalb des Flugplatzverkehrs und frei von Ortschaften zu erfolgen,
- ist die Landung mit Seil gestattet.

4. Ultraleichtflugbetrieb

Die Platzrunde ist innerhalb der Motorflugplatzrunde zu fliegen.

5. Fallschirmsprungbetrieb

5.1 Vor dem Absetzen ist Sprechfunkverbindung mit Müggenburg INFO aufzunehmen. Die Springer dürfen nur mit Zustimmung der Flugleitung abgesetzt werden. Auf Verlangen des Flugleiters ist am Boden ein Luftraumbeobachter einzusetzten.

5.2 Fallschirmsprungbetrieb ist nur nach Sichtflugregeln zulässig.

5.3 Steigflüge zur Absetzhöhe sind außerhalb der Platzrunde und frei von Ortschaften durchzuführen.

6. Verstöße

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit oder nach § 59 LuftVG als Straftat verfolgt werden.

7. Schlußbestimmungen

Die vorstehende Regelung tritt 14 Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) in Kraft.

Schwerin, den 30.09.93
V 630-623.17-1

Der Wirtschaftsminister
des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. Rommel

I - 315/93

Neuregelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos

Gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos folgende Neuregelung getroffen:

1. Allgemeines

Die Stadt Baden-Baden, die Orte Sandweier, Haueneberstein und Kartung sind lärmempfindliche Gebiete - der Überflug ist soweit wie möglich zu vermeiden.

2. Motorflug

2.1 Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Platzes Sprechfunkverbindung mit der Luftaufsicht Baden-Baden/Oos (BADEN-BADEN INFO) aufzunehmen.

2.2 Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

2.3 Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben die äußere Westplatzrunde in Höhe von 1400 Fuß über NN zu benutzen.

2.4 Solange am Segelflugstartplatz eine gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist, darf auf der Asphalt- und Grasbahn kein Betrieb stattfinden.

2.5 Gleichzeitiger Betrieb auf der Asphalt- und der Grasbahn ist unzulässig.

3. Segelflug

3.1 Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk haben die innere Westplatzrunde zu benutzen.

3.2 Flugzeugschlepp:

3.2.1 Flugzeugschleppzüge haben für den Start und Schleppflugzeuge für die Landung die Grasbahn zu benutzen. Ziffer 2.5 ist zu beachten.

3.2.2 Schleppflugzeuge, die mit anhängendem Schleppseil zum Seilabwurf oder zur Landung anfliegen, dürfen die Flughöhe von 650 Fuß über NN vor überfliegen der Flugplatzgrenzen nicht unterschreiten. Nach dem Seilabwurf fliegen die Schleppflugzeuge im Durchstartfalle eine verkürzte Westplatzrunde.

3.3 Windenstart:

3.3.1 Vor Aufnahme des Startwindenbetriebs ist der Luftaufsicht der verantwortliche Startleiter zu benennen. Er hat zur Luftaufsicht Verbindung zu halten und ist an deren Weisungen gebunden.

3.3.2 Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn am Segelflugstartplatz die gelbe Warnblinkleuchte in Betrieb ist und sich im übrigen kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug auf eine der Landebahnen befindet und wenn der Windenschleppbereich am Boden und in der Luft frei ist.

4. Sonstiger Verkehr auf den Betriebsflächen

4.1 Während des Flugbetriebs darf das Rollfeld nur von den Betriebsfahrzeugen befahren werden. Sonstige Fahrzeuge aller Art und Fußgänger dürfen auf dem Rollfeld nur mit persönlich eingeholter Erlaubnis der Luftaufsicht verkehren.

5. Hinweise

5.1 Die im Luftfahrthandbuch Band VFR auf Seite EDTB 1 unter den Ziffern 3 und 5 sowie auf den Seiten EDTB 3/4 veröffentlichten Angaben sind Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

5.2 Soweit im vorstehenden nicht anders bestimmt, ist der Segelflugbetrieb nach der Segelflug-Betriebsordnung (SBO) des Deutschen Aero-Club e.V. in der jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

6. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 10 LuftVG i.V.m. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

7. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt mit ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Gleichzeitig werden die Regelungen vom 27.06.80 (NfL I-204/80) und vom 08.01.92 (NfL I-43/92) widerrufen.

Karlsruhe, den 11.10.1993
27-3848.1-1

Regierungspräsidium Karlsruhe

K u d l i n s k i

I - 316/93

Genehmigung des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Calden

Der Firma Helicopter-Flug-Service-GmbH, Calden, wurde die Genehmigung zum Anlegen und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes für besondere Zwecke (Hubschrauber-Sonderlandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tag und bei Nacht auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt und die Betriebsaufnahme gestattet.

1. Amtliche Bezeichnung:
Hubschrauber-Sonderlandeplatz HFS-Calden

2. Lage:
ca. 1000 m südwestlich der Gemeinde Calden,
ca. 500 m östlich des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden

3. Geographische Lage und Höhe:
51 24 27 N 09 23 18 O; 252 m über NN

4. Abmessungen der Start- und Landefläche:
Durchmesser 15 m (Asphalt),
umgeben von einem 10 m breiten Sicherheitsstreifen (Asphalt)

5. An- und Abflugsektkor:
40°/220°

6. Benutzungsumfang:
Der Landeplatz der Klasse 2 darf von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Flugmasse bis 6000 kg für die Durchführung von Flügen bei Tag und bei Nacht (eingeschränkte Betriebszeiten) benutzt werden. Die Anzahl der Starts und Landungen ist auf die Zahl 380 pro Kalenderjahr begrenzt, davon 360 Starts und Landungen zwischen 7.00 h und 19.00 h wochentags, sonn- und feiertags zwischen 9.00 h und 13.00 h und 15.00 h und 19.00 h, sowie 20 Starts und Landungen nur für Krankentransportflüge zwischen 6.00 h und 7.00 h und 19.00 h und 22.00 h.

7. Zweck des Landeplatzes:
Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters, mit von diesem angemieteten Luftfahrzeugen sowie Dritter mit vorheriger Zustimmung des Platzhalters (PPR) im Rahmen der Durchführung von Wartungsarbeiten.

Weitere Einzelheiten werden im Luftfahrthandbuch Band VFR HEL bekanntgegeben.

Kassel, den 04.10.93
37 b - 66 m 08/02

Regierungspräsidium Kassel
Im Auftrag

S t e i n m e t z

Berichtigung zu NfL I-300/93

(5. VO zur Änderung 99. DVO zur LuftVO - Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Kiel-Holtenau):

In Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a ist unter Absatz (5) Nummer 3 in der Tabelle der Hindernisfreihöhen jeweils die Angabe "(480)" durch **"(490)"** zu ersetzen.

NfL I 317/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 11. November 1993

I - 317/93

Benutzungsordnung für die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn

Inhaltsangabe

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

1. Allgemeine Angaben
2. Meteorologische Angaben
3. Angaben über Flugbetriebsanlagen
4. Örtliche Flugbeschränkungen

II. Teil

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung
2. Benutzung mit Luftfahrzeugen
3. Betreten und Befahren
4. Sonstige Betätigungen
5. Sicherheitsbestimmungen
6. Fundsachen
7. Verunreinigungen, Abwässer
8. Einwilligungen und Erlaubnisse
9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung
10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Anlage:
Sicherheitsbestimmungen

I. Teil

Beschreibung des Flughafens

(Änderungen der Beschreibung werden in den Nachrichten für Luftfahrer und im "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, Band VFR" bekanntgegeben und sind vom Datum der dortigen Veröffentlichung an maßgebend.)

1. Allgemeine Angaben

1.1	Bezeichnung:	Flugplatz Hahn; ICAO-Abkürzung EDFH
1.2	Flughafenbezugspunkt (FBP): Geographische Breite: Geographische Länge:	 49° 56' 58" N 07° 15' 54" O
1.3	Lage:	5,5 NM W der Stadt Kirchberg (Hunsrück)
1.4	Flughafenhöhe: Höchster Punkt des Startbahnsystems: Höhe der Schwelle 03: Höhe der Schwelle 21:	 502,6 m über NN (1649,0 ft MSL) 502,3 m über NN (1648,0 ft MSL) 486,15 m über NN (1595 ft MSL)
1.5	Flughafenbezugstemperatur:	20,1°
1.6	Ortsmißweisung:	1,3° W
1.7	Übergangshöhe:	5000 ft MSL
1.8	Betriebszeit:	06.00 h - 22.00 h
1.9	Flughafenunternehmer:	Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Hahn mbH (EBGH)
1.10	Postanschrift:	Flugplatz Hahn, Gebäude 401, 55483 Lautzenhausen
1.11	Drahtanschrift:	TELEX:vorläufig offen AFTN: vorläufig offen FAX: 06543/9132
	Fernsprecher:	06543/ 509-0
1.12	Übernachtungsmöglichkeiten:	Hotels in Sohren, Simmern, Traben-Trarbach, Bernkastel, Morbach, Kastellaun
1.13	Gaststättenbetriebe:	Imbiß-Restaurant im Pass-Abfertigungsgebäude
1.14	Sanitätsbereitschaft:	Ein ärztlicher Bereitschaftsdienst steht zur Verfügung
1.15	Verfügbare Verkehrsmittel:	Taxi, Bus Trier-Mainz
1.16	Abfertigungsanlagen:	Der Flugplatz verfügt über ein Passagierabfertigungsgebäude mit einer Kapazität von 400 000 Fluggästen pro Jahr
1.17	Tankdienstanlagen:	Von der ansässigen Betriebsstoffgesellschaft (Shell, BP, DEA) werden alle erforderlichen Vergaser- und Turbinentreibstoffe sowie Ölsorten geführt. Einzelheiten der vorgehaltenen Sorten sind dem "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, Band VFR" zu entnehmen.
1.18	Verfügbarer Hallenraum für Luftfahrzeuge:	3 Hallen für Luftfahrzeuge nach Absprache verfügbar, Shelter für Flugzeuge bis 14 m Spannweite und 5 m Höhe auch zur Einzelunterstellung
1.19	Verfügbare Instandsetzungseinrichtungen:	auf Anfrage
1.20	Feuerlöschfahrzeuge und Bergungsgeräte:	Feuerlöschfahrzeuge sind dem Umfang des Flugbetriebes und den Richtlinien der ICAO entsprechend vorhanden.
1.21	Jahreszeitlich bedingte Benutzbarkeit:	Ganzjahresbetrieb

2. Meteorologische Angaben

Die vorherrschende Windrichtung ist Süd/Ost. Die mittlere Tageshöchsttemperatur des wärmsten Monats (Juli) beträgt 22,8° C, die mittlere Tagestemperatur des kältesten Monats (Februar) beträgt –12° C. Weitere Angaben können dem "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, Band VFR" entnommen werden.

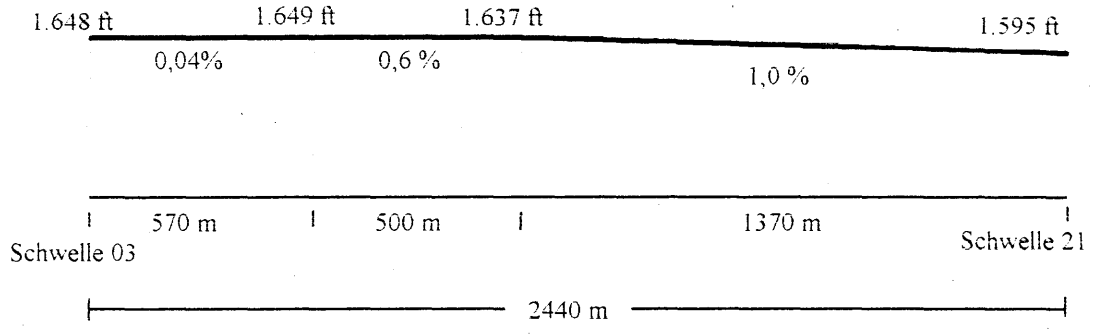
3. Angaben über die Flugbetriebsanlagen

3.1 Längsneigungen der Start- und Landebahnen:
Die Längsneigungen können den dargestellten Längsprofilen entnommen werden.

Längsneigungen: Längsprofile der Start- und Landebahn,

Längsneigung der Start- und Landebahn

Flugplatz Hahn



3.2 Start- und Landebahn 03/21:

Die rechtweisende Richtung ist 32° 47' und 212° 48'. Die Länge der Start- und Landebahn beträgt 2440 m, die Breite 45 m. Einzelangaben über die nutzbaren Start- und Landebahnen sind dem "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, Band VFR" zu entnehmen.
Tragfähigkeit PCN 40.
Die Befeuerungsanlage der Start- und Landebahn ist im "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, Band VFR" dargestellt.

3.3 Rollbahnen:

Die Rollbahnen haben eine Tragfähigkeit, die den jeweiligen Start- und Landebahnen entspricht. Einzelheiten sind dem "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, Band VFR" zu entnehmen.

3.4 Vorfelder:

Vorfeld 40:20.000 m²
Vorfeld 60:73.000 m²
Vorfeld 80: 7.000 m²

4. Örtliche Flugbeschränkungen

Einzelheiten sind dem "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, Band VFR" zu entnehmen.

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1.1 Wer den Flugplatz betritt, mit Luftfahrzeugen benutzt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flugplatzbetreibers bzw. seines Beauftragten unterworfen.

1.2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend auch für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch nehmen, 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 Flugplatzes ist gegen Entrichtung der in der Gebührenordnung festgelegten Entgelte mit Luftfahrzeugen bis zu den im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlichten Einzelradlasten bzw. PCN Werten gestattet.
Benutzungsbeschränkungen sowie sonstige flugbetriebliche Auflagen sind in dem "Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland, Band VFR" veröffentlicht.

2.1.2 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flugplatzbetreiber auf Verlangen jederzeit 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 Landebahn sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Weisungen der Rollkontrolle gebunden.

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 rollen.

2.3.2 Im Bereich der Hallen und der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

2.3.3 Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge vom Flugplatzbetreiber geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; der Führerstand eines Luftfahrzeuges über 14 to MTOW muß, der eines kleinen soll mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt sein. Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flugplatzbetreiber, so hat der Luftfahrzeughalter ihm für das Schleppen notwendige Weisungen zu geben und eine entsprechende Schleppstange bereitzustellen.

2.4 Abfertigungsvorfeld:

2.4.1 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 Flugplatzbetreibers zulässig.

2.4.2 Abfertigungspositionen werden ausschließlich vom Flugplatzbetreiber zugewiesen. Luftfahrzeuge werden von dem Personal des Flugplatzbetreibers eingewiesen.

2.5 Verkehrsabfertigung (Bodenverkehrsdienst):

Der Flugplatzbetreiber führt die Flugzeugabfertigung (ramp handling - Bodenverkehrsdienst) durch. Sofern für den Einzelfall keine andere Regelung getroffen ist, ist dafür ein Entgelt zu entrichten. In Einzelfällen haben Luftfahrzeughalter eigene Abfertigungsgeräte und -fahrzeuge auf den vom Flugplatzbetreiber zugewiesenen Flächen gegen Entgelt abzustellen.

2.6 Abstellen und Unterstellen:

2.6.1 Hält sich ein Luftfahrzeug länger als 1 Stunde auf dem Flugplatz auf, so kann der Flugplatzbetreiber verlangen, daß der Luftfahrzeughalter es auf einer Abstellfläche abstellt oder in einer Halle unterstellt. Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flugplatzbetreiber 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 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 fBGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flugplatzbetreiber 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 Flugplatzbetreibers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Krane und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flugplatzbetreiber und in der Regel gegen Entgelt benutzt werden.

2.6.4.2 Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flugplatzbetreiber 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 Genehmigung der Verkehrsabteilung auf den dafür bestimmten Flächen oder in bestimmten, hierfür vorgesehenen Hallenbereichen und unter Verwendung zugelassener Mittel 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 Flugzeugen, Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flugplatzbetreibers.

2.7 Lärmschutz:

Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen.

2.8 Betriebsstoffversorgung:

Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flugplatzbetreiber zugelassen sein. Diese Unternehmen und die Luftfahrzeughalter haben alle einschlägigen, aktuellen Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

2.9 Wartungsarbeiten:

Größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen dürfen nur auf den von dem Flugplatzbetreiber zugewiesenen Plätzen durchgeführt werden.

2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge:

2.10.1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flugplatz bewegungsunfähig liegen, so darf es der Flugplatzbetreiber 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 Flugplatzbetreiber 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 dadurch dem Flugplatzbetreiber 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:

Im gesamten Flugplatzbereich gilt die Straßenverkehrsordnung.

3.1.1 Die Straßen und Plätze des Flugplatzes sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flugplatzes zu beachten, soweit der Flugplatzbetreiber keine abweichende Regelung trifft.

3.1.2 Der Flugplatz darf nur durch die von dem Flugplatzbetreiber hierfür freigegebenen Eingänge betreten und befahren werden.

3.1.3 Wer auf dem Landwege Fracht, die auf dem Flugplatz nicht mit Luftfahrzeugen angekommen ist, vom Flugplatz abtransportiert, ist verpflichtet, den Flugplatzbetreiber über Daten und/oder Ladewerte dieser Fracht zu unterrichten.

3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines):

3.2.1 Jeder Fahrzeughalter ist für die Verkehrssicherheit aller von ihm in Betrieb genommenen Fahrzeuge, seien sie motorbetrieben oder nicht, verantwortlich. Über die Zulassung von Fahrzeugen entscheidet der Flugplatzhalter.

3.2.2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an den durch den Flugplatzbetreiber bestimmten Stellen aufnehmen oder absetzen. Das gleiche gilt für das Ab- oder Aufladen von Fracht. Direktverladung von Massen- und Schwerlastgütern auf dem Vorfeld sind mit der Verkehrsleitung vorher besonders zu vereinbaren.

3.2.3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte 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. Sie sind gem. Weisung zu kennzeichnen.

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 Flugplatzbetreibers - 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) des Flugplatzgeländes,
b) das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder bzw. Abstellflächen,
c) die Luftfahrzeughallen,
d) die Warteräume,
e) die Gepäck- und Frachthallen,
f) die Garagen und Werkstätten,

g) die Betriebs- und Bauhöfe,

h) das Feuerwehr- und Kontrollturmgebäude,

i) die Heizwerke,

j) die Stromversorgungsanlagen,

k) die Baustellen,

l) alle weiteren Bereiche mit entsprechender Kennzeichnung

Satz 1 gilt entsprechend für die außerhalb des eingefriedeten Flugplatzgeländes liegenden Flugplatzgrundstücke und -anlagen, insbesondere für ortsfeste Anlagen der Flugsicherung und Befeuerungsanlagen.

3.3.1.2 Der Flugplatzbetreiber 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 Flugplatzbetreibers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden. Alle Rollfelder dürfen nur mit Fahrzeugen, die mit Funkverbindung am Tower ausgerüstet sind oder von solchen begleitet werden, befahren werden.

3.3.1.4 Die Beauftragten der Luftfahrt-, Zoll- und Gesundheitsbehörden 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 Flugplatzbetreiber hiervon vorher benachrichtigen. Alle Rollfelder dürfen nur mit Fahrzeugen, die mit Funkverbindung am Tower ausgerüstet sind oder von solchen begleitet werden, befahren werden.

3.3.1.5 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flugplatzbetreibers 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 Flugplatzbetreiber im Einvernehmen mit der Rollkontrolle. 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 Flugplatzbetreibers - die Erlaubnis der 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 Flugverkehrskontrollstelle aus verfolgt werden können.

3.3.2.4 Bei unsichtigem Wetter darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die
– in ständiger Funkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind
oder
– von einem Leitfahrzeug geführt werden.
Der Flugplatzbetreiber 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- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

3.3.3.2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die vom Flugplatzbetreiber erlassenen Verkehrsregelungen verbindlich.

3.3.3.3 Die Abfertigungsvorfelder dürfen nur mit den von dem Flugplatzbetreiber 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 Flugplatzbetreibers.

3.4 Mitführen von Hunden:

Hunde sind an der Leine zu führen.

4. Sonstige Betätigung

4.1 Gewerbliche Betätigung:

Gewerbliche Betätigung ist nur auf Grund einer Vereinbarung mit dem Flugplatzbetreiber, 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; Werbung; Verteilung von Druckschriften:

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flugplatzbetreibers. 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 Flugplatzbetreibers gelagert werden.

4.3.2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flugplatzbetreibers gelagert werden.

4.4 Bauarbeiten:

Bauarbeiten sind dem Flugplatzbetreiber rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen bzw. vorher genehmigen zu lassen.

5. Sicherheitsbestimmungen

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

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flugplatzes gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flugzeugbetreiber abzugeben. Es gelten die §§ 978 bis 981 BGB.

7. Verunreinigungen, Abwässer

7.1 Verunreinigungen:

Verunreinigungen der Flugplatzanlagen sind zu vermeiden. Soweit erforderlich, sind Ölauffangwannen zu verwenden. Verunreinigungen sind von den Verursachern zu beseitigen; anderenfalls kann der Flugplatzbetreiber die Reinigung auf Kosten des Verursachers vornehmen.

7.2 Abwässer:

Soweit der Flugplatzbetreiber nichts 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 Flugplatzbetreibers zu behandeln. Zuwiderhandelnde haben den Flugplatzbetreiber von Ansprüchen Dritter freizustellen.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

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

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flugplatz-Benutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flugplatzbetreibers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flugplatzbetreiber vom Flugplatz verwiesen werden.

10. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Flugplatz Hahn, Lautzenhausen. Gerichtsstand ist Bad Kreuznach.

11. Zustellungsbevollmächtigter

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

Die Flugplatz-Benutzungsordnung mit Anlage tritt am 21.10.93 in Kraft.

Lautzenhausen, den 19.10.93

Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft
Flugplatz Hahn mbH

W a l t z i n g e r

genehmigt:

Mainz, den 21.10.93

Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag

J u n g

Anlage

Sicherheitsbestimmungen

Anlage

Sicherheitsbestimmungen

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 dem Flugplatzbetreiber 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 Flugplatz-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 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 notwendigen Schaltungen und nicht für 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.

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 Flugplatz-Feuerwehr ist unverzüglich zu benachrichtigen.

1.6 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge 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 in den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flugplatzbetreiber 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 von 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 Laufens bedient, hat sich zu vergewissern, daß die Luftschrauben sowie die von ihnen oder den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7 Das Ein- und Aussteigen von Fluggästen oder Besatzungsmitgliedern bei laufenden Triebwerken ist nicht zulässig.

2.8 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 sind und von dem Flugplatzbetreiber 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 Auftreten 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 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 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, 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 Schmierstoffässer sowie leere Hochdruckbehälter für gefährliche Stoffe dürfen nicht in Hallen oder 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 Flugplatzfeuerwehr, Fernsprecher Nr. 112 (öffentliches Netz) zu benachrichtigen (Feuerwehrnotruf).

Bis zu dem Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist sofort die Sanitätsstelle, Fernsprecher Nr. 6869 (öffentliches Netz) zu benachrichtigen.

7.3 Im übrigen gilt für den Flugplatz Hahn die Feuerlösch- und Alarmordnung.

NfL I 318 - 333/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 11. November 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 318/93	VO zur Aufhebung der 101. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)	534
I - 319/93	132. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)	534
I - 320/93	VO zur Aufhebung der 88. DVO zur LuftVO (Festlegung von Warteverfahren)	537
I - 321/93	133. DVO zur LuftVO (Festlegung von Warteverfahren)	537
I - 322/93	VO zur Aufhebung der 80. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)	539
I - 323/93	134. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder)	539
I - 324/93	VO zur Aufhebung der 118. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee)	544
I - 325/93	135. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee)	545
I - 326/93	33. VO zur Änderung der 20. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn)	550
I - 327/93	12. VO zur Änderung der 73. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)	550
I - 328/93	23. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin	551
I - 329/93	IFR-Abflüge unter Sichtflugwetterbedingungen	551
I - 330/93	Abstrahlen des Transpondercodes 0021 bis 5000 ft MSL (oder 3500 ft GND)	551
I - 331/93	Überfliegen von Landschafts- und Seevogelschutzgebieten bzw. Robbenbänken	552
I - 332/93	Änderung der Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Ingolstadt	552
I - 333/93	Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus (KKH) Böblingen	552

Inhaltsangabe der NfL II 88/93 vom 11. Novemberr 1993

II - 88/93 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 89/93 vom 11. Novemberr 1993

II - 89/93 Ungültigkeitserklärung von Flugzeugdokumenten

I-318/93

Verordnung zur Aufhebung der Einhundertersten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)

Vom 18. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhunderterste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund) vom 17. September 1987 (BAnz. S. 13729, NfL I-178/87), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 29. Januar 1992 (BAnz. S. 722, NfL I-30/92), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt amTage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 18.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I-319/93

Hundertzweiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund)

Vom 18. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Dortmund sind die in §§ 2 und 3 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.

(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 MOHNE 51°24'05" N 08°02'05" O	R 158 - 30 DME HMM R 085 BAM
Meldepunkt RENNE 51°14'30" N 08°08'55" O	R 158 - 40 DME HMM R 338 ARP / R 068 GMH

§ 2

(1) 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 (Δ) zu übermitteln.

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
ARPE THREE ALFA ARRIVAL (ARP3A)				Anfangsanflug erfolgt mittels Radarführung. Bei Funkausfall ist der Flug zum DWI NDB/DME fortzusetzen.
Δ Arpe DVOR	338	15	5500	
Δ RENNE		10		
Δ MOHNE				

BOTTROP THREE ALFA ARRIVAL (BOT3A) Δ Bottrop NDB Δ Dortmund DVORTAC	070	22	4000	Anfangsanflug erfolgt mittels Radarführung. Bei Funkausfall ist der Flug zum DWI NDB/DME fortzusetzen.

(2) Als Anfangsanflugfix für den Verkehrslandeplatz Dortmund wird Dortmund-Wickede NDB/DME festgelegt.

(3) Das Warteverfahren über dem Anfangsanflugfix wird wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Dortmund-Wickede NDB/DME	060	3000	rechts	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um das NDB DWI werden, durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn: von 015° - 092°: 2500
von 092° - 272°: 2300
von 272° - 015°: 3700

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. Localizer-DME-Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Dortmund-Wickede NDB (DWI)/DME (DWD)
Abflug von DWI (IAF) auf Kurs 075° (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 080° (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 7 DME DWD Linkskurve einleiten und innerhalb 9 DME DWD durchführen; Sinkflug auf 2500 und Landekurs (242°) erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 6 DME DWD beginnen (FAF); 4 DME DWD nicht unter 1870 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: DWI NDB

Anmerkung: Während der Wendekurve darf eine angezeigte Eigengeschwindigkeit von 190 kt nicht überschritten werden.

Hindernisfreihöhen:
Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
760 (360)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000; Linkskurve, Flug bis DWI NDB und Steigflug auf 3000 fortsetzen. Steigflug auf 1600 vor Beschleunigung im Horizontalflug.

2. NDB/DME-Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Dortmund-Wickede NDB (DWI)/DME (DWD)
Abflug von DWI (IAF) auf Kurs 075° (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 080° (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 7 DME DWD Linkskurve einleiten und innerhalb 9 DME DWD durchführen; Sinkflug auf 2500 und Endanflugkurs 242° in Richtung DWI erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 6 DME DWD beginnen (FAF); 4 DME DWD nicht unter 1870 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: DWI NDB

Anmerkung: Während der Wendekurve darf eine angezeigte Eigengeschwindigkeit von 190 kt nicht überschritten werden.

Hindernisfreihöhen:
Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
840 (440)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. Localizer-DME-Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Dortmund-Wickede NDB (DWI)/DME (DWD)
Abflug von DWI (IAF) auf Kurs 230° (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 225° (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 8,5 DME DWD Rechtskurve einleiten, Sinkflug auf 2500 und Landekurs 062° erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 7,5 DME DWD (FAF) beginnen. 5 DME DWD nicht unter 1750 überfliegen.
Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen:
Abflug von DWI auf Kurs 090°; bei 3 DME DWD Linkskurve, Flug bis DWI fortsetzen; Abflug wie unter Nummer 3 beschrieben.
Fehlanflugpunkt: 1 DME südwestlich DWD

Anmerkung: Während der Wendekurve darf eine angezeigte Eigengeschwindigkeit von 190 kt nicht überschritten werden.

Hindernisfreihöhen:
Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
840 (430)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3 DME DWD, Linkskurve, Flug bis DWI NDB und Steigflug auf 3000 fortsetzen. Steigflug auf 1600 vor Beschleunigung im Horizontalflug.

4. NDB/DME-Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Dortmund-Wickede NDB (DWI)/DME (DWD)
Abflug von DWI (IAF) auf Kurs 230° (Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 225° (Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000. Bei 8,5 DME DWD Rechtskurve einleiten, Sinkflug auf 2500 und Endanflugkurs 062° in Richtung DWI erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 7,5 DME DWD (FAF) beginnen. 5 DME DWD nicht unter 1750 überfliegen.
Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen:

Abflug von DWI auf Kurs 090°; bei 3 DME DWD Linkskurve, Flug bis DWI fortsetzen; Abflug wie unter Nummer 4 beschrieben.
Fehlanflugpunkt: 1 DME südwestlich DWD

Anmerkung: Während der Wendekurve darf eine angezeigte Eigengeschwindigkeit von 190 kt nicht überschritten werden.

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 3
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 3

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Verkehrslandeplatz Dortmund 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 Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben zu schalten:

2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle:

DÜSSELDORF RADAR

2.2 Frequenz: wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

2.3 Sekundärradar: Modus A oder Modus 3 Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:
1. Bei Benutzung der Startbahn 24:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BOTTROP THREE UNIFORM DEPARTURE (BOT3U) Geradeaus bis 8 DME DWI; Rechtskurve, auf Steuerkurs 350° Kurs 280° erfliegen; auf Kurs 280° bis BOT (Δ).	5000		
OSNABRÜCK THREE UNIFORM DEPARTURE (OSN3U) Geradeaus bis 8 DME DWI; Rechtskurve, auf Steuerkurs 350° R 215 DOM erfliegen; auf R 215 DOM bis DOM (Δ); auf R 15 bis OSN (Δ).	5000		
HAMM THREE UNIFORM DEPARTURE (HMM3U) Geradeaus bis 8 DME DWI; Rechtskurve, auf Steuerkurs 350° R 215 HMM erfliegen; auf R 215 HMM bis HMM (Δ).	5000		
GERMINGHAUSEN FOUR UNIFORM DEPARTURE (GMH4U) Geradeaussteigflug auf 2500; Linkskurve, auf Steuerkurs 110° bis zum Erfliegen des R 343 GMH (B 1); auf B 1 bis GMH (Δ).	5000		

2. Bei Benutzung der Startbahn 06:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BOTTROP TWO QUEBEC DEPARTURE (BOT2Q) Geradeaus bis 6,5 DME DWI, Linkskurve, auf R 130 DOM bis DOM (Δ); auf R 250 DOM bis BOT (Δ). Höhenbeschränkung: 4 DME DWI in 2000 oder darüber überfliegen.	5000		

HAMM TWO QUEBEC DEPARTURE (HMM2Q) Geradeaus bis 6,5 DME DWI, Linkskurve, auf R 170 HMM bis HMM (Δ). Höhenbeschränkung: 4 DME DWI in 2000 oder darüber überfliegen.	5000		
OSNABRÜCK TWO QUEBEC DEPARTURE (OSN2Q) Geradeaus bis 6,5 DME DWI; Linkskurve, auf R 170 HMM in Richtung HMM; bei 6 DME HMM Rechtskurve, auf R 15 bis OSN (Δ). Höhenbeschränkung: 4 DME DWI in 2000 oder darüber überfliegen.	5000		
GERMINGHAUSEN TWO QUEBEC DEPARTURE (GMH2Q) Geradeaus bis 4 DME DWI, Rechtskurve, Steuerkurs 200° bis zum Erfliegen des R 343 GMH; auf R 343 GMH bis GMH (Δ). Höhenbeschränkung: 4 DME DWI in 2300 oder darüber überfliegen.	5000		Während der Abflugkurve darf eine Geschwindigkeit von 210 kt IAS nicht überschritten werden.

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a. M., den 18.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I-320/93

Verordnung zur Aufhebung der Achtundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Vom 18. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Achtundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Warteverfahren) vom 1. September 1981 (BAnz. Nr. 192 vom 14. Oktober 1981; NfL I-252/81), zuletzt geändert durch die Neunzehnte Änderungsverordnung hierzu vom 29. Oktober 1992 (BAnz. S. 8706, NfL I-332/92), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 18.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I-321/93

Hundertdreiunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Warteverfahren)

Vom 18. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) der durch den Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

Für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum lege ich nachfolgend die Warteverfahren über Wartepunkten von Flugverkehrsstrecken fest:

Wartepunkt (Kennung)	Mißweisender Anflugkurs in Grad	Wartehöhe in Fuß über NN/FL MNM	MAX	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3		4	5
Allersberg VOR/DME (ALB)	294	5000	FL 330	rechts	
Barmen VORTAC (BAM)	252	3000	FL 240	links	
Beeskow NDB (BKW)	344	4000	FL 180	rechts	
Bottrop NDB (BOT)	240	4000	FL 240	links	
BUROK Intersection (R 232/42 - 47 DME TOF)	052	FL 80	FL 140	rechts	
Dinkelsbühl DVORTAC (DKB)	130	5000	FL 240	rechts	
Dortmund DVORTAC (DOM)	163	4500	FL 240	links	
Erlangen VORTAC (ERL)	132	5000	FL 240	rechts	
Eurach DVOR/DME (EUR)	092	8000	FL 270	rechts	
Frankfurt DVORTAC (FFM)	088	5000	FL 240	rechts	
Fulda DVORTAC (FUL)	188	5000	FL 240	rechts	
Germinghausen DVOR (GMH)	163	6000	FL 240	rechts	
Gießen NDB (GIN)	190	4500	FL 240	rechts	
Gompitz NDB (GPZ)	284	FL 140	FL 170	links	
Hamm DVOR/DME (HMM)	170	4000	FL 240	rechts	
Kempten VOR/DME (KPT)	250	7000	FL 330	rechts	
Kirn VORTAC (KIR)	271	FL 80	FL 240	rechts	
Leipzig VOR/DME (LEG)	092	FL 140	FL 200	rechts	
Lima NDB (LMA)	240	4000	FL 240	rechts	
LIMBU Intersection (R 339/26 - 31 DME FFM)	159	5000	FL 240	rechts	oberhalb FL 140 warten zwischen 26 und 34 DME FFM
Luburg VOR (LBU)	178	5000	FL 240	links	
Magdeburg VOR/DME (MAG)	240	FL 80	FL 240	rechts	
Mike NDB (MIQ)	095	4000	FL 260	rechts	
MOHNE Intersection (R 158/30 - 35 DME HMM)	338	FL 160	FL 240	rechts	
München VORTAC (MUN)	246	4000	FL 330	links	
Nattenheim VORTAC (NTM)	140	FL 80	FL 240	links	
Nörvenich VORTAC (NOR)	070	6000	FL 240	rechts	
Rüdesheim NDB (RUD)	091	4000	FL 240	links	
SALCA Intersection (51 04 25 N 10 29 35 O)	052	5000	FL 240	links	
SOLVU Intersection (R 266/30 - 38 DME HVL)	086	FL 80	FL 200	links	
Tegel VORTAC (TGL)	282	FL 80	FL 190	rechts	
Walda VOR (WLD)	134	5000	FL 260	rechts	
Würzburg VOR (WUR)	310	5000	FL 240	rechts	

§ 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a. M., den 18.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I-322/93

Verordnung zur Aufhebung der Achtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 20. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Achtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder) vom 7. August 1981 (BAnz. Nr. 152 vom 19. August 1981; NfL I-199/81), zuletzt geändert durch die Siebzehnte Änderungsverordnung hierzu vom 4. Dezember 1992 (BAnz. S. 9503, NfL I-374/92), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 20.10. 1993

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I-323/93

Hundertvierunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 20. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder sind die in den §§ 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.

(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 Angaben von DME-Werten in Seemeilen festgelegt.

Meldepunkt AVENU 532620 N 093255 O	R 239 - 28 DME HAM R 188 - 13 DME LBE R 008 NIE
Meldepunkt BASUM 524620 N 084750 O	R 186 - 35 DME WSR R 209 - 60 DME LBE R 294 NIE/R 029 OSN
Meldepunkt AMLUH 532540 N 101915 O	R 118 - 29 DME LBE R 166 - 16 DME HAM R 298 - 50 DME BKD
Meldepunkt OSTOR 534945 N 090300 O	R 119 - 46 DME DHE R 299 - 22 DME LBE R 013 - 29 DME WSR
Meldepunkt SEDOR 532100 N 091900 O	R 239 - 38 DME HAM R 209 - 21 DME LBE
Meldepunkt ULSEN 525050 N 103500 O	R 037 - 44 DME DLE R 166 - 52 DME HAM R 346 - 30 DME HLZ
Meldepunkt MEGEL 521425 N 092800 O	R 017 WRB/R 268 DLE
Meldepunkt NIKUS 532114 N 105405 O	R 310 - 30 DME BKD R 004 - 60 DME HLZ R 130 - 32 DME HAM R 184 MIC/R 130 HAM
Meldepunkt ROBEG 521400 N 091645 O	R 188 NIE/R 268 DLE R 008 WRB/R 268 DLE

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Hamburg-Finkenwerder sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über dem gekennzeichneten Meldepunkt (Δ) zu übermitteln.

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindest-Reise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
MICHAELSDORF FIVE ALFA ARRIVAL (MIC5A) Δ Michaelsdorf DVOR				Hamburg DVORTAC ist Freigabegrenze. Funkausfallverfahren: RWY 05: Flug von HAM bis LBE fortsetzen (266° 22 NM, Mindestflughöhe 4000)
	217	47	4000	
Δ Hamburg DVORTAC				
BRÜNKENDORF TWO ALFA ARRIVAL (BKD2A) Δ Brünkendorf VORTAC				Radarführung bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Funkausfallverfahren: RWY 23: Flug von LUB bis HAM fortsetzen (227° 22 NM, Mindestflughö-he 4000); RWY 05: Flug von LUB via HAM bis LBE fortsetzen (266° 22 NM, Mindestflughöhe 4000)
	310	30	FL 140	
Δ NIKUS	347	36	4000	
Δ Lübeck DVOR				
LEINE FIVE ALFA ARRIVAL (DLE5A) Δ Leine DVOR/DME				wie unter MIC 5 A
		57	FL 150	
30 DME HAM	008	30	4000	
Δ Hamburg DVORTAC				
WARBURG TWO CHARLIE ARRIVAL (WRB2C) Δ Warburg DVORTAC				1. wie unter MIC 5 A 2. MAX FL 190
		44	4500	
Δ ROBEG	008			
		24	4000	
Δ Nienburg VOR	026	70		
Δ Hamburg DVORTAC				
WARBURG THREE NOVEMBER ARRIVAL (WRB3N) Δ Warburg DVORTAC				1. wie unter MIC 5 A 2. Nur für Flüge in FL 200 oder darüber
		46	FL 200	
Δ MEGEL	017	48	FL 150	
43 DME HAM		43	4000	
Δ Hamburg DVORTAC				
BASUM FOUR ALFA ARRIVAL (BASUM4A) Δ BASUM				Glückstadt NDB ist Freigabegrenze. Funkausfallverfahren: RWY 05: Flug von GLX bis LBE fortsetzen (158° 13 NM, Mindestflughöhe 4000); RWY 23: Flug von GLX via LBE bis HAM fortsetzen (086° 22 NM, Mindestflughöhe 3000)
	006	35	3000	
Δ Weser VORTAC	036	36	4000	
Δ Glückstadt NDB				
OSTOR FOUR ALFA ARRIVAL (OSTOR4A) Δ OSTOR				wie unter BASUM4A
	086	14	4000	
Δ Glückstadt NDB				
NIKUS TWO ALFA ARRIVAL (NIKUS2A) Δ NIKUS				wie unter BKD 2 A
	347	36	4000	
Δ Lübeck DVOR				
WESER ONE ZULU ARRIVAL (WSR1Z) Δ Weser VORTAC				wie unter BASUM4A
	036	36	4000	
Δ Glückstadt NDB				

(2) Als Anfangsanflugfixe für den Flughafen Hamburg-Finkenwerder werden festgelegt:

Hamburg DVORTAC
Elbe VORTAC

(3) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Hamburg DVORTAC	010	3000	rechts	
Elbe VORTAC	055	4000	rechts	
Lübeck DVOR	347	4000	rechts	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Hamburg DVORTAC wird eine Sektorenmindesthöhe von 2000 festgelegt.

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-DME-Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von Hamburg DVORTAC (HAM)
Abflug von HAM (IAF) auf R 243; ILS-Landekurs (232°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°). Hierbei wird 4 DME HFW in 1340 überflogen.
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,2%) auf dem ILS-Landekurs bei 9 DME HFW beginnen (FAF); 4 DME HFW nicht unter 1340, 2 DME HFW nicht unter 700 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 1 DME nordöstlich HFW

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von HAM auf R 010; bei 4 DME HAM Rechtskurve und Flug bis HAM fortsetzen; Abflug von HAM auf R 243.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	227 (212)	239 (224)	247 (232)	258 (243)
Anflug ohne Gleitwegführung	430 (410)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000; Linkskurve, Flug bis HAM DVORTAC und Steigflug auf 3000 fortsetzen.

2. ILS-Anflug zur Landebahn 05, ausgehend von Elbe VORTAC (LBE)
Abflug von LBE (IAF) auf R 191; bei 12 DME LBE Linkskurve und ILS-Landekurs (052°) in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,1°).
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,4%) auf dem ILS-Landekurs bei 9,0 DME HFW (R 176 LBE) beginnen (FAF); OM (3,7 DME HFW) nicht unter 1270 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 05

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LBE auf R 055, bei 4 DME LBE Linkskurve, Flug bis LBE fortsetzen; Abflug von LBE auf R 191.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	238 (222)	248 (232)	258 (242)	268 (252)
Anflug ohne Gleitwegführung	390 (370)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000; Linkskurve, Flug bis LBE VORTAC und Steigflug auf 4000 fortsetzen.

(6) Für Platzrundenanflüge werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
760	810	910	1370

(7) Für folgende radargeführte Anflüge werden die nachstehenden Endanflugkurse, Hindernisfreihöhen, Fehlanflugpunkte und Fehlanflugverfahren festgelegt:

1. SRE-Anflug zur Landebahn 23
(Sinkrate 5,0% = 300 ft/NM) Endanflugkurs 232°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
760 (750)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 23
Fehlanflugverfahren: wie unter Absatz 5 Nr. 1

2. SRE-Anflug zur Landebahn 05
(Sinkrate 5,0% = 300 ft/NM) Endanflugkurs 052°

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
610 (600)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugpunkt: Landebahnschwelle 05

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug auf 2000, Rechtskurve in Richtung HAM DVORTAC, Steigflug auf 3000 fortsetzen (Steigflug auf 1300 vor Beschleunigung im Horizontalflug).

(8) Die vorstehend beschriebenen Anflugverfahren dürfen nur bis zu einer Mindestbodensicht von 1000 m durchgeführt werden.

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 und unter Absatz 7 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflüge sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder 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 Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über dem gekennzeichneten Meldepunkt (Δ) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben zu schalten.

2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle: "Hamburg Radar"

2.2 Frequenzen:

RWY	Abflugstrecke	Frequenz MHz
23	HAM2W; DLE2W; HLZ1W	124.225
23	NIE2W; BASUM2W; WSR2W; LBE2W	120.600
05	HAM2E; DLE2E; HLZ1E	124.225
05	NIE2E; BASUM2E; WSR2E; LBE2E	120.600

2.3 Sekundärradar:

Modus A oder Modus 3 Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 23

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
HAMBURG TWO WHISKEY DEPARTURE (HAM2W) Geradeaus bis 1500; Linkskurve, auf Steuerkurs 080° bis zum Erfliegen des R 200 HAM; auf R 200 HAM bis HAM (Δ).	5000		

LEINE TWO WHISKEY DEPARTURE (DLE2W) Geradeaus bis 1500; Linkskurve, auf Steuerkurs 070° bis zum Erfliegen des R 118 LBE; auf R 118 LBE bis AMLUH (Δ); auf R 166 HAM bis ULSEN (Δ); auf R 037 DLE bis DLE (Δ).	5000	von 25 DME HAM bis ULSEN: 4000	Für Flüge, geplant auf ATS-Strekke UA 9, Weiterflug von DLE bis WRB (214°; 53 NM)
NIENBURG TWO WHISKEY DEPARTURE (NIE2W) Geradeaus bis 1500; Rechtskurve, auf R 239 HAM bis AVENU (Δ); auf R 188 LBE bis NIE (Δ).	5000	von 25 DME HAM bis AVENU: 3500	
BASUM TWO WHISKEY DEPARTURE (BASUM2W) Geradeaus bis 1500; Rechtskurve, auf R 239 HAM bis SEDOR (Δ); auf R 209 LBE bis BASUM (Δ).	5000	von 25 DME HAM bis SEDOR: 3500	
WESER TWO WHISKEY DEPARTURE (WSR2W) Geradeaus bis 1500; Rechtskurve, auf R 071 WSR bis WSR (Δ).	5000	von 25 DME HAM bis WSR: 3500	
ELBE TWO WHISKEY DEPARTURE (LBE2W) Geradeaus bis 1500; Rechtskurve, Flug bis LBE (Δ) fortsetzen.	5000		
HEHLINGEN ONE WHISKEY DEPARTURE (HLZ1W) Geradeaus bis 1500; Linkskurve, auf Steuerkurs 070° bis zum Erfliegen des R 118 LBE; auf R 118 LBE bis AMLUH (Δ); auf R 166 HAM über ULSEN (Δ) bis HLZ (Δ).	5000	von 25 DME HAM bis ULSEN: 4000	Nur für Flüge in FL 160 oder darüber.

2. Bei Benutzung der Startbahn 05:

Streckenführung	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	Anmerkung
1	2	3	4
HAMBURG TWO ECHO DEPARTURE (HAM2E) Geradeaus bis 2000; Rechtskurve, Flug bis HAM (Δ) fortsetzen.	5000		
LEINE TWO ECHO DEPARTURE (DLE2E) Geradeaus bis 2000; Rechtskurve, auf Steuerkurs 150° bis zum Erfliegen des R 118 LBE; auf R 118 LBE bis AMLUH (Δ); auf R 166 HAM bis ULSEN (Δ); auf R 037 DLE bis DLE (Δ).	5000	von 25 DME HAM bis ULSEN: 4000	Für Flüge, geplant auf ATS-Strekke UA 9, Weiterflug von DLE bis WRB (214°; 53 NM)
NIENBURG TWO ECHO DEPARTURE (NIE2E) Geradeaus bis 1500; Linkskurve, auf Steuerkurs 250° bis zum Erfliegen des R 188 LBE; auf R 188 LBE bis NIE (Δ).	5000		
BASUM TWO ECHO DEPARTURE (BASUM2E) Geradeaus bis 1500; Linkskurve, auf Steuerkurs 250° bis zum Erfliegen des R 209 LBE; auf R 209 LBE bis BASUM (Δ).	5000		
WESER TWO ECHO DEPARTURE (WSR2E) Geradeaus bis 1500; Linkskurve, Flug bis LBE (Δ) fortsetzen; auf R 235 LBE bis WSR (Δ).	5000		

ELBE TWO ECHO DEPARTURE (LBE2E) Geradeaus bis 1500; Linkskurve, Flug bis LBE (Δ) fortsetzen.	5000		
HEHLINGEN ONE ECHO DEPARTURE (HLZ1E) Geradeaus bis 2000; Rechtskurve, auf Steuerkurs 150° bis zum Erfliegen des R 118 LBE; auf R 118 LBE bis AMLUH (Δ); auf R 166 HAM über ULSEN (Δ) bis HLZ (Δ).	5000	von 25 DME HAM bis ULSEN: 4000	Nur für Flüge in FL 160 oder darüber

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt amTage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 20.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I-324/93

Verordnung zur Aufhebung der Einhundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 21. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertachtzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee) vom 10. November 1992 (BAnz. S. 8910; NfL I-342/92) wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 21.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I-325/93

Hundertfünfunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 21. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) der durch den Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee sind die in den §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (miß-weisend) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen "FL") sind in Fuß über NN angegeben.

(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 AMICH 54°12'25" N 11°09'35" O	R 047 LUB / R 138 MIC
Meldepunkt AMLUH 53°25'40" N 10°19'15" O	R 118 - 29 DME LBE R 118 LBE / R 166 HAM
Meldepunkt MEGEL 52°14'25" N 09°28'00" O	R 017 WRB / R 268 DLE
Meldepunkt NIKUS 53°21'14" N 10°54'05" O	R 310 - 30 DME BKD R 130 - 32 DME HAM
Meldepunkt RENSU 54°14'45" N 09°46'55" O	R 012 - 36 DME LBE
Meldepunkt ROBEG 52°14'00" N 09°16'45" O	R 268 - 23 DME DLE R 008 - 44 DME WRB
Meldepunkt ULSEN 52°50'50" N 10°35'00" O	R 037 - 43 DME DLE R 166 - 52 DME HAM

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in Absatz 2 aufgeführten Anfangsanflugfixen durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über dem gekennzeichneten Meldepunkt (Δ) zu übermitteln.

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindest-Reise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
MICHAELSDORF ONE FOXTROT ARRIVAL (MIC1F)				
Δ Michaelsdorf DVOR				
	209	25	4000	
Δ Lübeck VOR				
RENSU ONE FOXTROT ARRIVAL (RENSU1F)				
Δ RENSU				
	120	36	4000	
Δ Lübeck VOR				
NIENBURG ONE FOXTROT ARRIVAL (NIE1F)				MAX: FL 190
Δ Nienburg VOR				
	026	70	4000	
Δ Hamburg DVORTAC				
	049	23		
Δ Lübeck VOR				
HAMBURG ONE FOXTROT ARRIVAL (HAM1F)				
Δ Hamburg DVORTAC				
	049	23	4000	
Δ Lübeck VOR				
BRÜNKENDORF ONE FOXTROT ARRIVAL (BKD1F)				
Δ Brünkendorf VORTAC				
	310	30	FL 140	
Δ NIKUS				
	347	36	4000	
Δ Lübeck VOR				
NIKUS ONE FOXTROT ARRIVAL (NIKUS1F)				
Δ NIKUS				
	347	36	4000	
Δ Lübeck VOR				
WARBURG TWO ZULU ARRIVAL (WRB2Z)				Nur für Flüge in FL 200 oder darüber
Δ Warburg DVORTAC				
		46	FL 200	
Δ MEGEL				
	017	48	FL 150	
43 DME HAM				
		43	4000	
Δ Hamburg DVORTAC				
	049	23		
Δ Lübeck VOR				

(2) Als Anfangsanflugfix für den Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee wird Lübeck VOR festgelegt.

(3) Das Warteverfahren über dem Anfangsanflugfix wird wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Lübeck DVOR	347	4000	rechts	

(4) Im Umkreis von 15 Seemeilen um LYE NDB wird eine Sektorenmindesthöhe von 1800 festgelegt.

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Lübeck VOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 095; Sinkflug auf 3000. Bei Durchfliegen von Peillinie 055 von LYE Rechtskurve und ILS-Landekurs erfliegen (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,3 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9 DME LUD (R 115 LUB) beginnen (FAF); 6 DME LUD (R 127 LUB) nicht unter 2030, OM nicht unter 1290 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 25

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 347 bis
11 DME LUD, Linkskurve, Flug bis LUB fortsetzen. Abflug von LUB auf R 095.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	259 (212)	269 (222)	279 (232)	289 (242)
Anflug ohne Gleitwegführung	440 (400)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3 DME LUD, Rechtskurve in Richtung auf LUB VOR und Steigflug auf 4000.

2. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von Lübeck VOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 095; Sinkflug auf 3000. Bei Durchfliegen von Peillinie 055 von LYE Rechtskurve und Endanflugkurs 252° in Richtung auf LYE NDB in 3000 erfliegen (IF). Sinkflug (5,3 %) bei 9 DME LUD (R 115 LUB) beginnen (FAF). 6 DME LUD (R 127 LUB) nicht unter 2030, 4 DME LUD (R 138 LUB) nicht unter 1390 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME östlich LUD

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 347 bis 11 DME LUD, Linkskurve, Flug bis LUB fortsetzen. Abflug von LUB auf R 095.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
440 (400)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. ILS-Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Lübeck VOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 228, Sinkflug auf 3000. Bei Durchfliegen von Peillinie 265 von LYE Linkskurve und ILS-Landekurs erfliegen (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3°).
Anflug ohne Gleitwegführung: Sinkflug (5,3 %) auf dem ILS-Landekurs bei 9 DME LUD (R 212 LUB) beginnen (FAF); 6 DME LUD (R 202 LUB) nicht unter 2030, 4 DME LUD (R 194 LUB) nicht unter 1390 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: MM ILS 07

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 347 bis 11 DME LUD, Rechtskurve, Flug bis LUB fortsetzen. Abflug von LUB auf R 228.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	227 (174)	237 (184)	247 (194)	256 (203)
Anflug ohne Gleitwegführung	450 (400)			

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

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 3 DME LUD, Linkskurve in Richtung auf LUB VOR und Steigflug auf 4000.

4. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von Lübeck VOR (LUB)
Abflug von LUB (IAF) auf R 228, Sinkflug auf 3000. Bei Durchfliegen von Peillinie 265 von LYE Linkskurve und Endanflugkurs 072° in Richtung auf LYE NDB in 3000 erfliegen (IF).Sinkflug (5,3 %) bei 9 DME LUD (R 212 LUB) beginnen (FAF); 6 DME LUD (R 202 LUB) nicht unter 2030, 4 DME LUD (R 194 LUB) nicht unter 1390 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 0,5 DME westlich LUD

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von LUB auf R 347 bis 11 DME LUD, Rechtskurve, Flug bis LUB fortsetzen. Abflug von LUB auf R 228.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie

A	B	C	D
450 (400)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 3

Anmerkung: Die in Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee 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 Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über dem gekennzeichneten Meldepunkt (Δ) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) wie nachfolgend angegeben zu schalten.

2.1 Rufzeichen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle: "Hamburg Radar"

2.2 Frequenz: 124,22 MHz

2.3 Sekundärradar: Modus A oder Modus 3 Code wird im Einzelfall durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startrichtung 25:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
AMICH ONE HOTEL DEPARTURE (AMICH1H) Geradeaus über LYE bis 3 DME LUD; Rechtskurve, auf R 205 LBU bis LBU (Δ), auf G 5 bis AMICH (Δ).	5000		
RENSU ONE HOTEL DEPARTURE (RENSU1H) Geradeaus über LYE bis 3 DME LUD; Rechtskurve, auf R 205 LUB in Richtung auf LUB; bei Durchfliegen von Peillinie 170 LYE Linkskurve auf R 300 LUB bis RENSU (Δ).	5000		
AMLUH ONE HOTEL DEPARTURE (AMLUH1H) Geradeaus über LYE bis 4 DME LUD; Linkskurve, auf R 202 LUB bis AMLUH (Δ).	5000		
ELBE ONE HOTEL DEPARTURE (LBE1H) Geradeaus über LYE bis 3 DME LUD; auf R 069 HAM bis HAM (Δ), auf R 085 LBE bis LBE (Δ).	5000		
LEINE ONE HOTEL DEPARTURE (DLE1H) Geradeaus über LYE bis 4 DME LUD; Linkskurve, auf R 202 LUB bis AMLUH (Δ); Linkskurve, auf R 166 HAM bis ULSEN (Δ); Rechtskurve, auf R 037 DLE bis DLE (Δ).	5000		
HEHLINGEN ONE HOTEL DEPARTURE (HLZ1H) Geradeaus über LYE bis 4 DME LUD; Linkskurve, auf R 202 LUB bis AMLUH (Δ); Linkskurve, auf R 166 HAM über ULSEN (Δ) bis HLZ (Δ).	5000		

2. Bei Benutzung der Startrichtung 07:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
AMICH ONE JULIETT DEPARTURE (AMICH1J) Geradeaus auf Kurs 070° von LYE bis 3 DME LUD; Linkskurve, auf R 192 MIC in Richtung auf MIC; beim Durchfliegen von R 054 LUB Rechtskurve, auf G 5 bis AMICH (Δ).	5000		
RENSU ONE JULIETT DEPARTURE (RENSU1J) Geradeaus auf Kurs 070° von LYE bis 3 DME LUD; Linkskurve, auf R 130 LUB bis LUB (Δ); auf R 300 LUB bis RENSU (Δ).	5000		
AMLUH ONE JULIETT DEPARTURE (AMLUH1J) Geradeaus auf Kurs 070° von LYE bis 5 DME LUD; Rechts-kurve, auf R 076 HAM bis 13 DME HAM ; Linkskurve, auf R 202 LUB bis AMLUH (Δ).	5000		
ELBE ONE JULIETT DEPARTURE (LBE1J) Geradeaus auf Kurs 070° von LYE bis 5 DME LUD; Rechts-kurve, auf R 076 HAM bis HAM (Δ); auf R 085 LBE bis LBE (Δ).	5000		
LEINE ONE JULIETT DEPARTURE (DLE1J) Geradeaus auf Kurs 070° von LYE bis 5 DME LUD; Rechts-kurve, auf R 076 HAM bis 13 DME HAM; Linkskurve, auf R 202 LUB bis AMLUH (Δ); Linkskurve, auf R 166 HAM bis ULSEN (Δ); Rechtskurve, auf R 037 DLE bis DLE (Δ).	5000		
HEHLINGEN ONE JULIETT DEPARTURE (HLZ1J) Geradeaus auf Kurs 070° von LYE bis 5 DME LUD; Rechts-kurve, auf R 076 HAM bis 13 DME HAM; Linkskurve, auf R 202 LUB bis AMLUH (Δ); Linkskurve, auf R 166 HAM über ULSEN (Δ) bis HLZ (Δ).	5000		

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt amTage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 21.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I-326/93

Dreiunddreißigste Verordnung zur Änderung der Zwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 22. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Zwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Fughafen Köln/Bonn) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1985 (BAnz. S. 1838, NfL I-38/85), zuletzt geändert durch die Zweiunddreißigste Änderungsverordnung hierzu vom 7. Oktober 1992 (BAnz. S. 8473, NfL I-320/92), wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 5 Nr. 1 werden die Hindernisfreihöhen für Betriebsstufe 1 wie folgt neu festgelegt:

Luftfahrzeugkategorie:

	A	B	C	D	E
Betriebsstufe I	448 (148)	458 (158)	468 (168)	478 (178)	496 (196)

b) In Absatz 5 Nr. 4 werden die Hindernisfreihöhen für Betriebsstufe 1 wie folgt neu festgelegt:

Luftfahrzeugkategorie:

	A	B	C	D	E
Betriebsstufe I	431 (203)	441 (213)	451 (223)	461 (233)	479 (251)

c) In Absatz 5 Nr. 6 wird der Fehlanflugpunkt von "1 DME KBO" in "1 DME südöstlich KBO" geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 22.10. 93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I-327/93

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Dreiundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 22. Oktober 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Dreiundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Fughafen Bremen) vom 1. Februar 1979 (BAnz. Nr. 37 vom 22. Februar 1979, NfL I-34/79), zuletzt geändert durch die Elfte Änderungsverordnung hierzu vom 13. Februar 1991 (BAnz. S. 1525, NfL I-37/91), wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 5 Nr. 1 werden die Hindernisfreihöhen für Betriebsstufe 1 wie folgt neu festgelegt:

Luftfahrzeugkategorie:

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	160 (147)	170 (157)	179 (166)	189 (176)

b) In Absatz 5 Nr. 4 wird die Tabelle der Hindernisfreihöhen wie folgt neu gefaßt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie:

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	180 (167)	190 (177)	200 (187)	210 (197)
Betriebsstufe II	68 (55)	85 (72)	98 (85)	111 (98)
Anflug ohne Gleitwegführung	330 (370)			

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

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 22.10.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
in Vertretung

F r i t z

I - 328/93

Dreiundzwanzigste Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin

Vom 26. Oktober 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen im (oberen) Fluginformationsgebiet Berlin vom 26. Februar 1991 (BAnz. S. 2827, NfL I-47/91), zuletzt geändert durch die Zweiundzwanzigste Änderungsbekanntmachung vom 27. September 1993 (BAnz. S. 9378, NfL I-305/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II wird nach der Nummer 122 die folgende Nummer 123 angefügt:

"123. ET-R 124 (Burg)

123.1 Seitliche Begrenzung

52 11 58 N 11 49 18 O – 52 11 58 N 11 51 44 O–
52 11 11 N 11 51 44 O – 52 11 11 N 11 49 18 O –
52 11 58 N 11 49 18 O.

123.2 Obere Begrenzung

610 m (2350 Fuß) über Grund.

123.3 Zeitliche Wirksamkeit

Montags bis donnerstags jeweils von 0600 (0500) Uhr bis 1500 (1400) Uhr UTC sowie freitags von 0600 (0500) Uhr bis 1100 (1000) Uhr UTC, außer an gesetzlichen deutschen Feiertagen.

123.4 Beschränkungen

Durchfluggenehmigung erforderlich gemäß Abschnitt I Nr. 1 Buchstabe b."

Diese Bekanntmachung tritt am 6. Januar 1994 in Kraft.

Bonn, den 26.10.93
LR 16/60.05.04/338 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 329/93

IFR-Abflüge unter Sichtflugwetterbedingungen

Propellerflugzeuge können durch die Flugverkehrskontrolle unter den nachfolgenden Bedingungen für modifizierte IFR-Abflugverfahren freigegeben werden:

- die Hauptwolkenuntergrenze liegt nicht unter der Radarführungsmindesthöhe,
- die Bodensicht beträgt 5 km oder mehr,
- das Verfahren wird nur am Tage angewendet,
- das Verfahren wird höhenmäßig begrenzt.

Beispiele:

(aircraft callsign) after departure turn left/right to (fix) maintain VMC until passing altitude ... feet
(aircraft callsign) after departure turn left/right heading ... degrees maintain VMC until passing altitude ... feet

Diese Freigabe wird in Verbindung mit der IFR-Streckenfreigabe gegeben. Mit Annahme oder Anforderung einer derartigen Freigabe geht die Verantwortung zur Einhaltung der Hindernisfreiheit bis zum Passieren der übermittelten Flughöhe auf den Luftfahrzeugführer über.

Das Verfahren ist derzeit beschränkt auf den Flughafen Frankfurt, Startrichtung 25, und dort nur für zweimotorige Propellerflugzeuge und das Luftfahrzeugmuster DHC-7 anwendbar.

Offenbach a.M., den 24.09.93
DFS-FD

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

A n g e n e n d t

I - 330/93

Abstrahlen des Transpondercodes 0021 bis 5000 ft MSL (oder 3500 ft GND)

Piloten kontrollierter Flüge und militärischer Strahlflugzeuge in und unterhalb 5000 ft MSL oder 3500 ft GND sollen seitens der Flugsicherung verbesserte Verkehrsinformationen gegeben werden. Hierzu sind Informationen mittels Sekundärradar über VFR-Flüge in allen FIRs erforderlich. Das Verfahren wurde in verschiedenen FIRs (zuletzt bundesweit) erfolgreich erprobt und wird deshalb beibehalten, wobei die Teilnahme freiwillig ist.

VFR-Piloten motorgetriebener Luftfahrzeuge wird empfohlen, bei Überlandflügen bis 5000 ft MSL (oder 3500 ft GND, wobei der höhere Wert maßgebend ist) den Transponder **unaufgefordert** d.h. ohne Funkkontakt mit der Flugsicherung, auf

Modus A bzw. Modi A/C Code 0021

zu schalten. Ausgenommen hiervon sind Flüge in Platzrunden.

Bei Verlassen des Luftraumes der Bundesrepublik Deutschland ist dieser Code abzuschalten, die Transponder-Regelung für VFR-Flüge oberhalb 5000 ft MSL (3500 ft GND) bleibt von dieser Regelung unberührt.

Die Schaltung des Transponders bedeutet nicht, daß die betreffenden VFR-Flüge kontrolliert werden.

Die Pflichten aller Teilnehmer am Luftverkehr, Zusammenstöße zu vermeiden und die Ausweichregeln zu beachten, bleiben unberührt. Ebenso ist die Verpflichtung der Luftfahrzeugführer, in den vorgeschriebenen Fällen eine Flugverkehrskontrollfreigabe bzw. eine Durchfluggenehmigung einzuholen, nicht betroffen.

Offenbach a.M., den 25.10.93
FDF

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

A n g e n e n d t

I - 331/93

Überfliegen von Landschafts- und Seevogelschutzgebieten bzw. Robbenbänken

Vom 11. Oktober 1993

Die Bekanntmachung über das Überfliegen von Landschafts- und Seevogelschutzgebieten bzw. Robbenbänken vom 18. September 1968 (NfL I-264/68) wird um folgendes Gebiet ergänzt:

"28. Müritz - Nationalpark

53° 29' N 13° 00' O – 53° 20' N 13° 03' O –
53° 20' N 12° 48' O – 53° 31' N 12° 40' O –
53° 29' N 13° 00' O

Zeitraum: ganzjährig.

29. Nossentiner/Schinzer Heide

53° 37' N 12° 26' O – 53° 29' N 12° 19' O –
53° 40' N 12° 01' O – 53° 37' N 12° 26' O

Zeitraum: ganzjährig."

Die Bekanntmachung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Bonn, den 11.10.93
LR 16/60.90/5 W 93 II

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 332/93

Änderung der Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Ingolstadt

Die Bekanntmachung über die Regelung des zivilen Flugplatzverkehrs am Militärflugplatz Ingolstadt vom 8. Mai 1987 (NfL I-159/87) wird wie folgt geändert:

Die Bezeichnungen der Meldepunkte in Nr. 1 bis 3 werden durch folgende Angaben ersetzt:

Meldepunkte bisher	Meldepunkte **neu**
– KÖSCHINGER FORST (▲)	– NOVEMBER 1 (▲)
– INGOLSTADT (▲)	– NOVEMBER 2 (△)
– LANGENBRÜCK (▲)	– SIERRA (▲).

Diese Bekanntmachung tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Offenbach a.M., den 20.10.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

D i t z O l b e r t

I - 333/93

Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz Kreiskrankenhaus (KKH) Böblingen

Gem. § 21 a der Luftverkehrsordnung (LuftVO) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs auf dem Hubschrauber-Sonderlandeplatz KKH Böblingen folgende Regelung getroffen:

1. Flugbetrieb

1.1 Die Platzrunde liegt nördlich des Sonderlandeplatzes. Die Einhaltung der Platzrunde mit den vorgeschriebenen An- und 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 Band VFR sind Bestandteil dieser Flugbetriebsregelung.

3.2 Verstöße gegen diese Regelung des Flugplatzverkehrs werden nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 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, den 28.04.93
27-3846 KKH Böblingen/14

Regierungspräsidium Stuttgart

S c h m i d

NfL I 334 - 345/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 25. November 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 334/93	12. VO zur Änderung der 83. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück)	554
I - 335/93	12. VO zur Änderung der 95. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt)	554
I - 336/93	5. VO zur Änderung der 110. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle)	555
I - 337/93	5. VO zur Änderung der 123. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)	555
I - 338/93	5. VO zur Änderung der 124. DVO zur LuftVO (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)	556
I - 339/93	6. VO zur Änderung der 112. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Dresden)	556
I - 340/93	9. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	559
I - 341/93	13. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen	560
I - 342/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	560
I - 343/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen	561
I - 344/93	Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Speyer	561
I - 345/93	Sonderdruck "Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)"	561

Inhaltsangabe der NfL II 90/93 vom 25. November 1993

II - 90/93 LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 91/93 vom 25. November 1993

II - 91/93 Bekanntmachung über die EDV-mäßige Erstellung von Prüfscheinen

I-334/93

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Dreiundachtzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 11. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Dreiundachtzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück) vom 14. August 1981 (BAnz. Nr. 176 vom 22. September 1981, NfL I-272/81), zuletzt geändert durch die Elfte Änderungsverordnung hierzu vom 16. Juni 1992 (BAnz. S. 5061, NfL I-190/92), wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt geändert:

In Absatz 5 Nr. 1 werden die Hindernisfreihöhen wie folgt neu festgelegt:

"Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie:

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	318 (159)	328 (169)	338 (179)	348 (189)
Betriebsstufe II	215 (57)	231 (73)	244 (86)	257 (99)
Anflug ohne Gleitwegführung	520 (360)			

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

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. Dezember 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 11.11.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I-335/93

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Fünfundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 11. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Fünfundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt) vom 12. März 1986 (BAnz. S. 3813, NfL I-41/86), zuletzt geändert durch die Elfte Änderungsverordnung hierzu vom 15. September 1993 (BAnz. S. 9213, NfL I-277/93), wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt geändert:

In Absatz 5 Nr. 1 werden die Hindernisfreihöhen für Betriebsstufe 1 wie folgt neu festgelegt:

Luftfahrzeugkategorie:

	A	B	C	D
Betriebsstufe I	885 (211)	895 (221)	905 (231)	914 (240)

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. Dezember 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 11.11.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

Fritz

I-336/93

Fünfte Verordnung zur Änderung der Einhundertzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 10. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) der durch den Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Leipzig/Halle) vom 27. November 1991 (BAnz. S. 7945, NfL I-244/91), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 16. September 1993 (BAnz. S. 9237, NfL I-278/93), wird wie folgt geändert:

1 § 2 wird wie folgt geändert:

In Absatz 5 wird

a) in Nr. 1 bis 4 in der Überschrift jeweils die Angabe "Landebahn 11" durch "Landebahn 10" und "Landebahn 29" durch "Landebahn 28" ersetzt.

b) in Nr. 1 und 2 der Fehlanflugpunkt jeweils von "MM ILS 11" in "MM ILS 10" und von "MM ILS 29" in "MM ILS 28" geändert.

2. § 3 wird wie folgt geändert:

In Absatz 2 Nr. 1 und 2 wird in der Überschrift jeweils die Angabe "Startbahn 11" durch "Startbahn 10" und "Startbahn 29" durch "Startbahn 28" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. Dezember 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 10.11.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I-337/93

Fünfte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum)

Vom 9. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertdreiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im unteren kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S. 6653, NfL I-206/93), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 12. Oktober 1993 (BAnz. S. 9721, NfL I-301/93) wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

1. In der ATS-Strecke B 1 wird

a) der Meldepunkt Nyke NDB in Spalte 1 gestrichen.

b) die Entfernung zwischen den Meldepunkten Pampus VOR und ARKON in Spalte 3 in "62 NM" geändert.

2. In der ATS-Strecke B 5 wird

a) bei der Streckenbezeichnung in Spalte 1 die Bezugszahl 3) sowie in Spalte 6 folgende Anmerkung hinzugefügt:
"3) Flüge in FL 110 oder darunter zwischen RDG und ERL sind über MOOCE (R 315 - 31 DME RDG, R 116 ERL, 49 24 40 N 11 57 30 O) durchzuführen."

b) der Meldepunkt MOOCE in Spalte 1 gestrichen.

c) der mißweisende Kurs zwischen den Meldepunkten Roding DVORTAC und Erlangen VORTAC in Spalte 2 in "305/125" geändert.

d) die Entfernung zwischen den Meldepunkten Roding DVORTAC und Erlangen VORTAC in Spalte 3 in "65 NM" geändert.

e) die höchste/niedrigste Flughöhe zwischen den Meldepunkten Roding DVORTAC und Erlangen VORTAC in Spalte 4 von "FL 240/5500 ft MSL" in "FL 240/5500 ft MSL (FL 110)" geändert.

3. In der ATS-Strecke G 1 wird

a) bei der Streckenbezeichnung in Spalte 1 die Bezugszahlen 1) und 2) sowie in Spalte 6 folgende Anmerkung hinzugefügt:
"2) Flüge in FL 110 oder darunter zwischen ERL und RDG sind über MOOCE (R 315 - 31 DME RDG, R 116 ERL, 49 24 40 N 11 57 30 O) durchzuführen."
Die vorhandene Anmerkung erhält die laufende Nummer 1).

b) der Meldepunkt MOOCE in Spalte 1 gestrichen.

c) der mißweisende Kurs zwischen den Meldepunkten Erlangen VORTAC und Roding DVORTAC in Spalte 2 in "125/305" geändert.

d) die Entfernung zwischen den Meldepunkten Erlangen VORTAC und Roding DVORTAC in Spalte 3 in "65 NM" geändert.

e) die höchste/niedrigste Flughöhe zwischen den Meldepunkten Erlangen VORTAC und Roding DVORTAC in Spalte 4 von "FL 240/5500 ft MSL" in "FL 240/5500 ft MSL (FL 110)" geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. Dezember 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 09.11.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

D ö l p

I-338/93

Fünfte Verordnung zur Änderung der Hundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum)

Vom 10. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Hundertvierundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Meldepunkten, Streckenführungen und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im oberen kontrollierten Luftraum) vom 9. Juli 1993 (BAnz. S. 6613, NfL I- 208/93), zuletzt geändert durch die Vierte Änderungsverordnung hierzu vom 12. Oktober 1993 (BAnz. S. 9721, NfL I-302/93), wird wie folgt geändert:

1.§ 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In der ATS-Strecke UA 98 wird die Flugrichtung "ungerade" in Spalte 5 gestrichen.

b) In der ATS-Strecke UB 1 wird

aa) der Meldepunkt Nyke NDB in Spalte 1 gestrichen.

bb) die Entfernung zwischen den Meldepunkten Pampus VOR und ARKON in Spalte 3 in "62 NM" geändert.

c) In den ATS-Strecken UR 10, UW 39 und UW 96 wird in der Anmerkung "Schnittpunkt mit UW 99" in Spalte 6 jeweils die Angabe "UW 99" durch "UM 726" ersetzt.

d) In der ATS-Strecke UW 38 wird die Anmerkung in Spalte 6 gestrichen.

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

In der RNAV-Strecke UW 101 wird

a) zwischen Hehlingen DVORTAC und UIR Boundary folgender neuer Meldepunkt eingefügt:

"Δ AMISO
(R 138 - 30 DME MIC)
535603 N 113431 O"

b) die Entfernung zwischen UIR Boundary und Hehlingen DVORTAC in Spalte 3 wie folgt geändert:

UIR Boundary - AMISO:	32 NM
AMISO - Hehlingen DVORTAC:	98 NM

3. § 1 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

In den Fernverbindungsstrecken UL 601 und UL 603 wird jeweils

a) der Meldepunkt Nyke NDB in Spalte 1 gestrichen.

b) die Entfernung zwischen den Meldepunkten Pampus VOR und ARKON in Spalte 3 in "62 NM" geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. Dezember 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 10.11.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I-339/93

Sechste Verordnung zur Änderung der Einhundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 5. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Einhundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Dresden) vom 2. Dezember 1991 (BAnz. S. 7947, NfL I-246/91), zuletzt geändert durch die Fünfte Änderungsverordnung hierzu vom 8. Juni 1993 (BAnz. S. 5734, NfL I-168/93), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 wird die Tabelle der Einflugstrecken wie folgt neu gefaßt:

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise-flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BOXBERG THREE ALFA ARRIVAL (BOG3A)				
▲ Boxberg NDB				
	245	30	5000	
▲ Dresden NDB				
	220	12		
▲ Gompitz NDB				
HERMSDORF TWO ALFA ARRIVAL (HDO2A)				
▲ Hermsdorf VOR/DME				
		11		
▲ WELEN	284		5000	
		18		
▲ Gompitz NDB				
KILNU TWO ALFA ARRIVAL (KILNU2A)				
▲ KILNU				
		18	7000	
▲ LEDAR				
	038	15	5500	
▲ BERGU				
		13	5000	
▲ Gompitz NDB				
LEIPZIG FOUR ALFA ARRIVAL (LEG4A)				
▲ Leipzig VOR/DME				
		8		
▲ AMAKO			4000	
	118	21		
▲ OSTRA				
		21	5000	
▲ Gompitz NDB				
HEHLINGEN FOUR NOVEMBER ARRIVAL (HLZ4N)				
▲ Hehlingen VORTAC				
		14		
▲ POVEL	175		7000	
		11		
▲ LARET				
		36	5500	
▲ KONEN	117			
		32		
▲ Leipzig VOR/DME				
		8	4000	
▲ AMAKO				
	118	21		
▲ OSTRA				
		21	5000	
▲ Gompitz NDB				

2. § 3 wird wie folgt geändert:

Absatz 2 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefaßt:

"1. Bei Benutzung der Startbahn 22:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BOXBERG TWO WHISKEY DEPARTURE (BOG2W) Auf Kurs 220° über GPZ (7,5 DME DSN) bis 9 DME DSN; Linkskurve, auf Kurs 020° bis FS (▲); Rechtskurve, auf Kurs 065° bis BOG (▲).	4000		
HERMSDORF TWO WHISKEY DEPARTURE (HDO2W) Auf Kurs 220° bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); Linkskurve, R 273 HDO erfliegen; auf R 273 HDO bis HDO (▲).	4000		
KILNU TWO WHISKEY DEPARTURE (KILNU2W) Auf Kurs 220° bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); auf Kurs 218° (R 038 OKG) über BERGU (▲) und LEDAR (▲) bis KILNU (▲).	4000		
LEIPZIG THREE KILO DEPARTURE (LEG3K) Auf Kurs 220° in Richtung GPZ bis 5,5 DME DSN; Rechts-kurve, R 118 LEG erfliegen; auf R 118 LEG über OSTRA (▲) bis LEG (▲).	4000		

2. Bei Benutzung der Startbahn 04:

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
BOXBERG THREE ROMEO DEPARTURE (BOG3R) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN) (▲); Rechtskurve, auf Kurs 065° bis BOG (▲). Höhenbeschränkung: FS (4,7 DME DSN) in 2000 oder darüber überfliegen.	4000		
HERMSDORF TWO CHARLIE DEPARTURE (HDO2C) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN); Rechtskurve, auf R 315 HDO bis HDO (▲). Höhenbeschränkung: FS (4,7 DME DSN) in 2000 oder darüber überfliegen.	4000		Kann die Höhenbeschränkung nicht eingehalten werden, ist ATC vor dem Start zu informie-ren und mit der Zuweisung der Strecke HDO1L zu rechnen.
HERMSDORF ONE LIMA DEPARTURE (HDO1L) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN); Linkskurve, Flug bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); Linkskurve, auf R 273 HDO bis HDO (▲). Höhenbeschränkung: FS (4,7 DME DSN) in 2000 oder darüber überfliegen.	4000		

KILNU ONE LIMA DEPARTURE (KILNU1L) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN); Linkskurve, Flug bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); auf Kurs 218° (R 038 OKG) über BERGU (▲) und LEDAR (▲) bis KILNU (▲). Höhenbeschränkung: FS (4,7 DME DSN) in 2000 oder darüber überfliegen.	4000		
LEIPZIG FIVE CHARLIE DEPARTURE (LEG5C) Auf Kurs 040° bis FS (4,7 DME DSN); Rechtskurve, Flug bis GPZ (7,5 DME DSN) (▲); Rechtskurve, auf R 118 LEG über OSTRA (▲) bis LEG (▲). Höhenbeschränkung: FS (4,7 DME DSN) in 2000 oder darüber überfliegen.	4000		

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. Dezember 1993 in Kraft.

Offenbach a.M., den 05.11.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

D ö l p

I - 340/93

Neunte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 2. November 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I - 66/93), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 6. Oktober 1993 (BAnz. S. 9482; NfL I - 303/93), wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt II Nr. 3.1 wird der Abschnitt "Luftraum <C> Zürich" gestrichen.

2. In Abschnitt II Nr. 3.3.1 wird der Abschnitt "Zürich" durch folgende Fassung ersetzt:

"Zürich

Zeitliche Begrenzung:

47 32 13 N 07 42 19 O – 47 42 15 N 08 10 59 O –
47 51 51 N 08 46 34 O – 47 47 00 N 08 52 16 O –
47 39 05 N 08 53 50 O – in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 32 13 N 07 42 19 O.

Obere Begrenzung:
Flugfläche 195

Untere Begrenzung:
915 m (3000 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 39 59 N 08 12 01 O – 47 41 20 N 08 25 00 O –
in östlicher und westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis
47 36 40 N 08 14 00 O – 47 39 59 N 08 12 01 O;

1372 m (4500 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 42 20 N 08 10 57 O – 47 46 10 N 08 25 11 O –
47 46 20 N 08 29 40 O – in südlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 41 20 N 08 25 00 O –
47 39 59 N 08 12 01 O – 47 42 20 N 08 10 57 O;

1372 m (4500 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 46 20 N 08 37 20 O – 47 46 30 N 08 39 15 O –
in südlicher und nördlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 46 20 N 08 37 20 O;

1372 m (4500 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 46 50 N 08 46 38 O – 47 43 30 N 08 47 10 O – in südlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 42 15 N 08 47 30 O – 47 41 30 N 08 47 45 O – in südlicher und nördlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 46 30 N 08 41 10 O – 47 46 50 N 08 46 38 O;

1677 m (5500 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 42 20 N 08 10 57 O – 47 36 40 N 08 14 00 O – in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 33 40 N 07 58 10 O – 47 37 19 N 07 56 07 O –
47 42 20 N 08 10 57 O;

1677 m (5500 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 32 29 N 07 41 59 O – 47 34 30 N 07 49 00 O – in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 32 29 N 07 41 59 O;

1677 m (5500 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 35 10 N 07 50 30 O – 47 37 19 N 07 56 07 O –
47 33 40 N 07 58 10 O – in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 35 10 N 07 50 30 O;

1677 m (5500 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 46 50 N 08 46 38 O – 47 47 00 N 08 52 16 O –
47 39 05 N 08 53 50 O – in nördlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 43 30 N 08 47 10 O –
47 46 50 N 08 46 38 O;

1677 m (5500 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 42 15 N 08 47 30 O – in südlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 41 30 N 08 47 45 O –
47 42 15 N 08 47 30 O;

1982 m (6500 Fuß) über NN in dem Gebiet
47 46 10 N 08 25 11 O – 47 51 50 N 08 46 35 O –
47 47 00 N 08 52 16 O – 47 46 30 N 08 41 10 O – in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 46 30 N 08 39 15 O – 47 46 20 N 08 37 20 O – in westlicher Richtung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze bis 47 46 20 N 08 29 40 O – 47 46 10 N 08 25 11 O."

3. In Abschnitt II Nr. 4.1 wird

a) der Abschnitt "Brandenburg" gestrichen

b) nach dem Abschnitt "Bremen" der folgende Abschnitt "Briest" eingefügt

"**Briest** (Flugplatzbezugspunkt des Flugplatzes Briest 52 26 14 N 12 27 21 O)

Seitliche Begrenzung:
52 22 35 N 12 22 45 O – 52 27 10 N 12 20 25 O –
52 29 25 N 12 32 15 O – 52 24 45 N 12 34 35 O –
52 22 35 N 12 22 45 O.

Obere Begrenzung:
600 m über Grund (2300 Fuß über NN).

Zeitliche Wirksamkeit:
Sonntag 2300 (2200) Uhr bis Freitag 2200 (2100) Uhr UTC, außer an Feiertagen."

Diese Bekanntmachung tritt am 6. Januar 1994 in Kraft.

Bonn, den 02.11.93
LR 16/60.05.02/345 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 341/93

Dreizehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen

Vom 2. November 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Gebieten mit Flugbeschränkungen vom 4. Dezember 1991 (BAnz. Nr. 237a vom 21. Dezember 1991, NfL I-15/92), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 12. Oktober 1993 (BAnz. S. 9629, NfL I - 304/93), wird wie folgt geändert:

Der Abschnitt III wird wie folgt geändert:
1. Abschnitt A, Nr. 2.1 Buchstabe c wird wie folgt gefaßt:

"c) Die Gebiete mit Flugbeschränkungen ED-R 206 (TRA-Mecklenburg), ED-R 208 A (TRA-Lausitz), ED-R 208 B (TRA-Sachsen 1) und ED-R 308 (TRA Sachsen 2) sind freitags lediglich bis 11.00 (10.00) Uhr UTC wirksam, außer an deutschen gesetzlichen Feiertagen."

2. In Abschnitt B wird nach dem Abschnitt "ED-R 205 b (TRA-Pfalz 1)" folgender Abschnitt eingefügt:

"ED-R 206 (TRA-Mecklenburg)

Räumliche Ausdehnung:
54 44 00 N 12 31 00 O – 54 26 00 N 13 03 00 O –
53 42 00 N 13 21 00 O – 53 15 00 N 13 00 00 O –
53 10 00 N 12 00 00 O – 53 22 00 N 11 26 00 O –
54 27 00 N 12 00 00 O – 54 44 00 N 12 31 00 O –
von Flugfläche 100 bis Flugfläche 350."

Diese Bekanntmachung tritt am 6. Januar 1994 in Kraft.

Bonn, den 02.11.93
LR 16/60.05.04/348 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 342/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

Vom 29. Oktober 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117) wird im Fluginformationsgebiet BERLIN vorübergehend das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit:

1.1 Ausdehnung:

Der Luftraum innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 1 km um den Punkt

51 38 40 N 13 02 40 O
von Grund bis 2.500 Fuß über NN.

1.2 Daten und Zeiten:

6. Dezember 1993 von 07.00 Uhr bis 14.30 Uhr UTC

2. Art der Flugbeschränkungen:

In dem unter Nummer 1.1 genannten Gebiet sind Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln nur mit vorheriger Genehmigung durch die

Luftraumkoordinierungsstelle der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nebenstelle Wünsdorf
Postfach 59
15801 Zossen
Telefon: Zossen (0 33 77) - 24 11 bzw. 23 74

möglich.

3. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich geahndet.

Bonn, den 29.10.93
LR 16/60.05.04/268 DFS 93 II

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 343/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen

Vom 12. November 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I. S. 2117) wird im Fluginformationsgebiet BERLIN vorübergehend das folgende Gebiet mit Flugbeschränkungen festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung und zeitliche Wirksamkeit:

1.1 Ausdehnung:

Der Luftraum innerhalb eines Kreisbogens mit einem Radius von 1 km um den Punkt

51 38 40 N 13 02 40 O
von Grund bis 2.500 Fuß über NN.

1.2 Daten und Zeiten:

14. Dezember 1993 von 07.00 Uhr bis 15.00 Uhr UTC

2. Art der Flugbeschränkungen:

In dem unter Nummer 1.1 genannten Gebiet sind Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln nur mit vorheriger Genehmigung durch die

Luftraumkoordinierungsstelle der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nebenstelle Wünsdorf
Postfach 59
15801 Zossen
Telefon: Zossen (0 33 77) - 24 11 bzw. 23 74

möglich.

3. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen werden nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich geahndet.

Bonn, den 12.11.93
LR 16/60.05.04/268 DFS 93 III

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 344/93

Änderung der Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Speyer

Die Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Speyer, VkV III/3-181/11/10-11 31/66 vom 27.07.1965 (NfL I-147/66) wurde insofern ergänzt, als bei den zugelassenen Luftfahrzeugen angefügt wurde:

"6. Freiballone".

Neustadt, den 27.10.93
336-21

Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz
Im Auftrag

D r . S t ü b i n g

I - 345/93

Sonderdruck "Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)"

Die überarbeitete Fassung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) ist ab sofort als Sonderdruck lieferbar.

Der Bezugspreis beträgt 7,50 DM.

Bestellungen sind zu richten an die Firma

R. Eisenschmidt GmbH
Postfach 11 07 61
60042 Frankfurt/Main
Tel. (069) 7 30 60 40
Fax: (069) 7391321

NfL I-182/79 wird hiermit aufgehoben.

Offenbach a.M., den 12.11.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
In Vertretung

D i t z O l b e r t

NfL I 346 - 355/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 9. Dezember 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 346/93	1. VO zur Änderung der 59. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Sonderflughafen Oberpfaffenhofen)	564
I - 347/93	VO zur Aufhebung der 97. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig)	564
I - 348/93	136. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig)	564
I - 349/93	Aufnahme des Allwetterflugbetriebs auf dem Flughafen Leipzig/Halle	569
I - 350/93	Einführung der Betriebsstufe III b des Allwetterflugbetriebs auf dem Flughafen Leipzig/Halle für Anflüge auf die Landebahn 28	569
I - 351/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Altdorf-Wallburg	569
I - 352/93	Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Dessau	569
I - 353/93	Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina	570
I - 354/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Offenburg	571
I - 355/93	Genehmigung für das Segelfluggelände Sevelen-Süd	571

Inhaltsangabe der NfL II 92/93 vom 9. Dezember 1993

II - 92/93	Ergänzungen des im Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1.-31.10.93)

Inhaltsangabe der NfL II 93/93 vom 9. Dezember 1993

II 93/93	Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 94 - 96/93 vom 9. Dezember 1993

II - 94/93	Nachrichtliche Bekanntmachung deutscher Lufttüchtigkeitsforderungen
II - 95/93	Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) – Heft 1
II - 96/93	Bekanntmachung über die Musterzulassung von Luftfahrtgerät

I-346/93

Erste Verordnung zur Änderung der Neunundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Sonderflughafen Oberpfaffenhofen)

Vom 22. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710), neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Neunundfünfzigste Durchführungsverordung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Sonderflughafen Oberpfaffenhofen) vom 23. Februar 1977 (BAnz. Nr. 44 vom 4. März 1977; NfL I-61/77) wird wie folgt geändert:

§§ 2 und 4 werden wie folgt neu gefaßt:

" § 2

(1) Anflüge nach Sichtflugregeln zum Sonderflughafen Oberpfaffenhofen mit propellergetriebenen Luftfahrzeugen bis zu einer Geschwindigkeit von 140 Knoten (IAS) und Drehflüglern sind auf der nachstehend beschriebenen Einflugstrecke durchzuführen, wobei Standortmeldungen über den gekennzeichneten Pflichtmeldepunkten (▲) zu übermitteln sind:

Vom Autobahndreieck Starnberg (ECHO 1 - ▲) auf Kurs über Grund 295° zu einem Standort westlich der Ortschaft Gauting (ECHO 2 - ▲);
Flughöhe: maximal 3500 Fuß über NN.

(2) Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrollstelle Oberpfaffenhofen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen von ECHO 1 aufzunehmen.

§ 4

Abflüge nach Sichtflugregeln vom Sonderflughafen Oberpfaffenhofen mit propellergetriebenen Luftfahrzeugen, Strahlflugzeugen und Drehflüglern sind auf der nachstehend beschriebenen Abflugstrecke durchzuführen, wobei eine Standortmeldung über dem gekennzeichneten Pflichtmeldepunkt (▲) zu übermitteln ist:

Nach dem Start in östliche Richtung zum Autobahndreieck Starnberg (ECHO 1 - ▲);
Flughöhe: maximal 3500 Fuß über NN."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 23. Dezember 1993 in Kraft.

Offenbach a. M., den 22.11.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I-347/93

Verordnung zur Aufhebung der Siebenundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 24. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

Artikel 1

Die Siebenundneunzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig) vom 26. August 1986 (BAnz. S. 13081; NfL I-167/86), zuletzt geändert durch die Sechste Änderungsverordnung hierzu vom 20. August 1992 (BAnz. S. 7614, NfL I-275/92), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a.M., den 24.11.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I-348/93

Hundertsechsunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

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

Vom 24. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 1993 (BGBl. I S. 710) neu gefaßt worden ist, verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig sind die in den §§ 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.

(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 Angaben von DME-Werten in Seemeilen festgelegt.

Meldepunkt AMLUH 53°25'40" N 10°19'15" O	R 119 - 29 DME LBE R 166 - 16 DME HAM R 299 - 50 DME BKD
Meldepunkt NORTA 51°52'05" N 09°48'40" O	R 051 - 34 DME WRB R 231 - 47 DME HLZ R 188 - 23 DME DLE
Meldepunkt ULSEN 52°50'50" N 10°35'00" O	R 037 - 44 DME DLE R 166 - 52 DME HAM R 346 - 30 DME HLZ 050° CEL
Meldepunkt WERRA 51°27'35" N 09°44'05" O	R 217 - 67 DME HLZ R 188 - 48 DME DLE R 008 - 52 DME FUL R 099 WRB
Meldepunkt DIRBO 52°49'25" N 10°50'50"	R 243 - 28 DME BKD R 004 - 28 DME HLZ

(4) Für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle ist folgende Flugverkehrskontrollstelle zuständig:

Flugverkehrskontrollstelle Hannover

§ 2

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Verkehrsflughafen Braunschweig sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zum Braunschweig NDB durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (▲ = Pflichtmeldepunkt, Δ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

Streckenführungen Meldepunkte	Mißweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindest-Reiseflughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
NIENBURG ONE VICTOR ARRIVAL (NIE1V)				
Δ Nienburg VOR				
	094	27	3000	
Δ Celle NDB		15		
R 285 HLZ	134			
		9		
Δ Braunschweig NDB				
HAMBURG ONE VICTOR ARRIVAL (HAM1V)				
Δ Hamburg DVORTAC				
		16	2000	
Δ AMLUH	166			
		36	4000	
Δ ULSEN				
		15		
R 315 HLZ	230			
		7		
Δ Celle NDB			3000	
		15		
R 285 HLZ	134			
		9		
Δ Braunschweig NDB				
LICHTENAU ONE VICTOR ARRIVAL (LAU1V)				
Δ Lichtenau NDB				
	008	15	5000	
Δ WERRA	037	42		
25 DME HLZ				
		11	3500	
15 DME HLZ	024			
		9	3000	
Δ Braunschweig NDB				

WARBURG ONE VICTOR ARRIVAL (WRB1V)				
Δ Warburg VORTAC				
Δ NORTA	051	34	5000	
		22		
25 DME HLZ	042	8	3500	
18 DME HLZ		11	3000	
Δ Braunschweig NDB				
LEINE ONE VICTOR ARRIVAL (DLE1V)				
Δ Leine DVOR/DME				
14 DME DLE	082	14	3500	
		13	3000	
Δ Braunschweig NDB				
HEHLINGEN ONE ZULU ARRIVAL (HLZ1Z)				
Δ Hehlingen VORTAC				
Δ Braunschweig NDB	250	7	3500	
MAGDEBURG ONE VICTOR ARRIVAL (MAG1V)				
▲ Magdeburg DVOR/DME	302	43	FL 80	
Δ Hehlingen VORTAC	250	7	3500	
Δ Braunschweig NDB				

(2) Als Anfangsanflugfix für den Verkehrsflughafen Braunschweig wird Braunschweig NDB festgelegt.

(3) Das Warteverfahren über dem Anfangsanflugfix wird wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Mißweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurvenführung	Anmerkung
1	2	3	4	5
Braunschweig NDB	060	3000	links	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Braunschweig NDB werden, durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage bestimmt, folgende Sektoren mit folgenden Sektorenmindesthöhen festgelegt:

Im Uhrzeigersinn:
von 030° - 070°: 3000 (2000 bis 15 NM)
von 070° - 165°: 2100
von 165° - 280°: 2500 (2000 bis 15 NM)
von 280° - 030°: 4000 (2600 bis 15 NM)

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen über dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. Localizer-DME-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Braunschweig NDB (BRU)
Abflug von BRU (IAF) auf Kurs 070° bis 2,5 DME HLZ (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 045° bis zum Kreuzen von R 076 - 32 DME DLE (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); Rechtskurve und Landekurs (265°) in 2000 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei 4 DME HLZ (FAF) beginnen.
Fehlanflugpunkt: 8 DME HLZ

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie:

A	B	C	D
650 (360)			

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2000; Rechtskurve, Flug bis BRU NDB und Steigflug auf 3000 fortsetzen.

2. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von Braunschweig NDB (BRU)
Abflug von BRU (IAF) auf Kurs 070° bis 2,5 DME HLZ (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 045° bis zum Kreuzen von R 076 - 32 DME DLE (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D); Rechtskurve und Endanflugkurs 265° in Richtung auf BRU in 2000 erfliegen (IF).Sinkflug (5,2 %) bei 4 DME HLZ (FAF) beginnen. 5 DME HLZ nicht unter 1600 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 1
Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1
Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

3. NDB-DME-Anflug zur Landebahn 09, ausgehend von Braunschweig NDB (BRU)
Abflug von BRU (IAF) auf Kurs 275° (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) bzw. auf Kurs 290° (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) bis 15 DME HLZ; Linkskurve und Endanflugkurs 085° in Richtung auf BRU in 2000 erfliegen (IF).Sinkflug (5,2 %) bei 15 DME HLZ (FAF) beginnen. 13 DME HLZ nicht unter 1440 überfliegen.
Fehlanflugpunkt: 10 DME HLZ

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeug-Kategorie:

A	B	C	D
640	(360)		

Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2000; Linkskurve, Flug bis BRU NDB und Steigflug auf 3000 fortsetzen.

(6) Platzrundenanflüge sind nur nördlich des Flughafens durchzuführen. Für sie werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeug-Kategorie:

A	B	C	D
720	790	890	980

Anmerkung: Die unter Absatz 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenanflüge sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 3

(1) Abflüge nach Instrumentenflugregeln

1. Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Verkehrsflughafen Braunschweig 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 Mindestreiseflughöhen festgelegt. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

2. Der Luftfahrzeugführer hat unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle Hannover auf der Frequenz 118,050 MHz aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten.

(2) Die Abflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 27

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
NIENBURG ONE TANGO DEPARTURE (NIE1T) Geradeaus bis 12 DME HLZ; Rechtskurve, auf Kurs 325° bis CEL (Δ); Linkskurve, auf R 094 NIE bis NIE (Δ).	4000		
DIRBO ONE TANGO DEPARTURE (DIRBO1T) Geradeaus bis 12 DME HLZ; Rechtskurve, auf Kurs 325° bis CEL (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 063° (R 243 BKD) bis DIRBO (Δ).	4000		
LICHTENAU ONE TANGO DEPARTURE (LAU1T) Geradeaus bis 12 DME HLZ; Linkskurve, auf Steuerkurs 180° bis zum Erfliegen von R 217 HLZ; auf R 217 HLZ bis WERRA (Δ); Linkskurve, auf R 008 FUL bis LAU (Δ).	4000	von 25 DME HLZ bis LAU: 5000	
WARBURG ONE TANGO DEPARTURE (WRB1T) Geradeaus bis 12 DME HLZ; Linkskurve, auf Steuerkurs 180° bis zum Erfliegen von R 231 HLZ; auf R 231 HLZ über NORTA (Δ) bis WRB (Δ).	4000	von 25 DME HLZ bis WRB: 5000	
LEINE ONE TANGO DEPARTURE (DLE1T) Geradeaus auf R 082 DLE bis DLE (Δ).	4000		
HEHLINGEN ONE TANGO DEPARTURE (HLZ1T) Geradeaus bis 12 DME HLZ; Rechtskurve, Flug bis HLZ (Δ) fortsetzen.	4000		

2. Bei Benutzung der Startbahn 09

Streckenführung	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangsflug-höhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
NIENBURG ONE UNIFORM DEPARTURE (NIE1U) Geradeaus bis BRU; Linkskurve, auf Kurs 310° bis CEL (Δ); Linkskurve, auf R 094 NIE bis NIE (Δ).	4000		
DIRBO ONE UNIFORM DEPARTURE (DIRBO1U) Geradeaus bis BRU; Linkskurve, auf Kurs 310° bis CEL (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 063° (R 243 BKD) bis DIRBO (Δ).	4000		
LICHTENAU ONE UNIFORM DEPARTURE (LAU1U) Rechtskurve, auf Steuerkurs 180° bis zum Erfliegen von R 217 HLZ; auf R 217 HLZ bis WERRA (Δ); Linkskurve, auf R 008 FUL bis LAU (Δ).	4000	von 25 DME HLZ bis LAU: 5000	
WARBURG ONE UNIFORM DEPARTURE (WRB1U) Rechtskurve, R 231 HLZ erfliegen; auf R 231 HLZ über NORTA (Δ) bis WRB (Δ).	4000	von 25 DME HLZ bis WRB: 5000	
LEINE ONE UNIFORM DEPARTURE (DLE1U) Geradeaus bis BRU; Linkskurve, R 075 DLE erfliegen; auf R 075 DLE bis DLE (Δ).	4000		
HEHLINGEN ONE UNIFORM DEPARTURE (HLZ1U) Geradeaus bis BRU; Linkskurve, auf R 251 HLZ bis HLZ (Δ).	4000		

Anmerkung: Die in Absatz 2 aufgeführten Abflugstrecken sind im Luftfahrthandbuch, Teil Enroute/Terminal, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Offenbach a. M., den 24.11.93

Der Direktor
des Luftfahrt-Bundesamts
In Vertretung

F r i t z

I - 349/93

Aufnahme des Allwetterflugbetriebs auf dem Flughafen Leipzig/Halle

Ab 03.02.1994 ist auf dem Flughafen Leipzig/Halle die Start- und Landebahn 28 für den Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe III b unter folgenden Voraussetzungen zugelassen:

1. Luftfahrtunternehmen bedürfen für die Durchführung des Allwetterflugbetriebs einer Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr.

2. Präzisions-Instrumentenanflug und -landung sind nach Betriebsstufe III b bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von 125 m gestattet.

3. Wenn Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II oder III angekündigt wird, ist für alle Luftfahrzeuge das Rollen nur auf den Rollbahnen A, E, F, G, H, I und N bei eingeschalteter Mittellinienbefeuerung zulässig. Das Benutzen der Rollbahnen B, C, D, S, und T ist bei o.g. Betriebsstufen nicht gestattet.

Rollbahn-Mittellinienfeuer innerhalb der ILS-Schutzzone (sensitive area) sind auf den Rollbahnen A und E in Richtung Start- und Landebahn farbcodiert (gelb/grün).

Gelandete Luftfahrzeuge sind aufgefordert, das Verlassen der farbcodierten Rollbahn-Mittellinienfeuer zu melden, um darauf hinzuweisen, daß das Luftfahrzeug die ILS-Schutzzone verlassen hat.

4. An Cat II/III-Halteorten, Rollbahneinmündungen sind Haltebalken installiert, die bei Einschaltung (rot) unter keinen Umständen überrollt werden dürfen.

Freigaben jeglicher Art beinhalten keine Erlaubnis zum Überqueren eines eingeschalteten Haltebalkens.

Dresden, den 25.11.93
64-3848-0, Ku

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit
Im Auftrag

K r e l l e r

I - 350/93

Einführung der Betriebsstufe III b des Allwetterflugbetriebs auf dem Flughafen Leipzig/Halle für Anflüge auf die Landebahn 28

Am Flughafen Leipzig-Halle werden Freigaben für ILS-Anflüge zur Landebahn 28 entsprechend den Richtlinien des Bundesminister für Verkehr für den Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe III b erteilt.

Die genannten Richtlinien sind in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil I Nr. 89/88 und 186/90 bekanntgemacht worden.

Die Bekanntmachung tritt am 3. Februar 1994 in Kraft.

Offenbach a.M., den 25.11.93

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
In Vertretung

D i t z O l b e r t

I - 351/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Altdorf-Wallburg

Die Bekanntmachung über die Regelung des Flugplatzverkehrs am Sonderlandeplatz Altdorf-Wallburg vom 28.03.1988, Az.: 27/52/5026-4 (NfL I-145/88) wird wie folgt geändert:

Ziffer 1.1 bis Ziffer 1.3 werden ersatzlos gestrichen.

Diese Änderung tritt am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Freiburg, den 19.11.1993
Az.: 27-3846 SLP Altdorf-Wallburg 4

Regierungspräsidium Freiburg

M u l t h o f f

I - 352/93

Neufassung der Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Dessau

Gemäß § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I. 2117), ber. 25.03.1993 (BGBl. I 420) und durch Art. 87 Fünfte Zuständigkeitsanpassungs-VO vom 26.02.1993 (BGBl. I 278) wird für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am VLP Dessau folgende Regelung getroffen:

1. Allgemeines

1.1. Bei Anflügen ist spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes Sprechfunkverbindung mit Dessau INFO aufzunehmen.

1.2. Im Flugplatzverkehr ist Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

1.3. Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

2. Motorflugbetrieb

Die Platzrunde ist nördlich des Landeplatzes in 1000 ft MSL zu fliegen.

3. Betrieb von Ultraleichtflugzeugen

Die Platzrunde ist innerhalb der Motorflugplatzrunde in 700 ft MSL zu fliegen.

4. Segelflugbetrieb

4.1. Segelflugzeuge und Motorsegler mit abgestelltem Triebwerk haben die Südplatzrunde zu fliegen.

4.2. Flugzeugschlepp

4.2.1. Für Flugzeugschleppflüge gilt Ziff. 1 sinngemäß.

4.2.2. Flugzeuge, die mit anhängendem Schleppseil zum Seilabwurf oder zur Landung anfliegen, müssen die Flugplatzgrenze in mindestens 300 ft MSL überfliegen.

Nach dem Seilabwurf können die Schleppflugzeuge im Durchstartfall eine verkürzte Nordplatzrunde fliegen.

4.3. Windenstart

Windenstarts dürfen nur durchgeführt werden, wenn sich kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder in Endanflug befindet und wenn der Windenschleppbereich am Boden und in der Luft frei ist.

5. Fallschirmsprungbetrieb

Fallschirmsprungbetrieb ist gemäß der bei der Flugleitung vorliegenden besonderen Regelung des Fallschirmsprungbetriebes durchzuführen.

6. Verkehr auf dem Rollfeld

Der Verkehr auf dem Rollfeld hat entsprechend den Informationen des Flugleiters und der gekennzeichneten Rollwege zu erfolgen.

7. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung des Flugplatzverkehrs können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet oder nach § 59 als Straftat verfolgt werden.

8. Schlußbestimmungen

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntgabe in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft und ersetzt die Regelung des Flugplatzverkehrs vom 23.07.1992 (NfL I-352/92).

Magdeburg, den 10.11.93
Az.: 34.30311/14-05/09

Regierungspräsidium Magdeburg
Im Auftrag

F r i e d r i c h

I - 353/93

Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina

Gemäß § 21 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.11.1969 (BGBl. I S 2117) 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 Sichtanflugkarte zu fliegen.

1.4. Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen weder starten noch landen, wenn die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

2. Motorflugbetrieb

2.1. Die Platzrunde ist südöstlich des Flugplatzes in 2100 ft MSL zu fliegen (siehe Sichtanflugkarte).

2.2. Das Überfliegen der Ortschaften Mennewitz, Schlöben und Trockhausen südlich des Flugplatzes ist zu vermeiden.

3. Segelflugbetrieb

3.1. Bei Start- und Landerichtung 02/20 ist eine nordwestliche Platzrunde zu fliegen.
Ausnahmen bedürfen der Zustimmung der Luftaufsicht.

3.2. Flugzeugschleppstarts können nur mit Genehmigung der Luftaufsicht auf den angegebenen Startbahnen durchgeführt werden.

4. Fallschirmsprungbetrieb

4.1. Fallschirmsprungbetrieb ist nur mit Zustimmung der Luftaufsicht zulässig.

4.2. Vor dem Absetzen der Fallschirmspringer hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer die Zustimmung bei der Luftaufsicht einzuholen und sich davon zu überzeugen, daß kein anderes Luftfahrzeug zu erwarten ist.

5. Einschränkung des Flugbetriebs aus Lärmschutzgründen

Platzrundenflüge, Rund- und Besichtigungsflüge gegen Entgelt, erlaubnispflichtige Reklameflüge und Flugzeugschleppstarts dürfen nur mit Flugzeugen durchgeführt werden, die mindestens die Lärmschutzanforderungen nach Kapitel VI mit den Lärmgrenzwerten nach VI.2.3 der Bekanntmachung der Neufassung der Lärmschutzverordnung für Luftfahrzeuge vom 1.1.1991 erfüllen.

Diese Flüge sind zudem nur zu den folgenden Zeiten zulässig:
Mo-Fr 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr und 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr, Sa 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr.

Platzrundenflüge, Rund- und Besichtigungsflüge gegen Entgelt, erlaubnispflichtige Reklameflüge und Flugzeugschleppstarts mit Flugzeugen, die den jeweils gültigen erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen, sind nur zu den folgenden Zeiten zulässig:
Mo-Sa 07.00 Uhr bis 12.00 Uhr und 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr.
Sonntags und Feiertags sind diese Flüge untersagt (Anmerkung: als Platzrundenflüge gelten alle Flüge mit Start- und Landeort Jena-Schöngleina mit einer Flugzeit von weniger als 60 Minuten).

Ausgenommen von der zeitlichen Einschränkung sind Flugzeugschleppstarts mit Flugzeugen, die den jeweils gültigen erhöhten Lärmschutzanforderungen entsprechen zu Überführungs- und Hochleistungszwecken, insbesondere zu Wettbewerbsflügen, Rekordflügen und -versuchen sowie Flügen zur Erlangung eines Leistungsabzeichens.

6. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

7. Schlußbestimmungen

Diese Regelung des Flugplatzverkehrs tritt 14 Tage nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Erfurt, den 21.10.93
45-2-3-2-1 Jena

Ministerium für Wirtschaft
und Verkehr
des Landes Thüringen
Im Auftrag

Dr. N e l l e s

I - 354/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Offenburg

Die Bekanntmachung über die Regelung des Flugplatzverkehrs für den Verkehrslandeplatz Offenburg vom 25.09.1989, Az.: 24/52/5081-4, (NfL I-199/86) wird wie folgt geändert:

Ziffern 1., 2. und 3.1 werden ersatzlos gestrichen.

Diese Änderung tritt am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Freiburg, den 16.11.93
27-3846 VLP Offenburg -4

Regierungspräsidium Freiburg

M u l t h o f f

I - 355/93

Genehmigung für das Segelfluggelände Sevelen-Süd

Der Luftsportgemeinschaft Rheinhausen e.V., Roosstraße 1, 47229 Duisburg, ist gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl. I, Seite 61), zuletzt geändert durch das 10. Gesetz zur Änderung des LuftVG vom 23.07.1992 (BGBl. I, Seite 1370) i.V.m. § 54 Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.03.1979 (BGBl. I, Seite 308), die Genehmigung der Anlage und des Betriebes des Segelfluggeländes Sevelen (hier: Sevelen-Süd) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Tage auf dem nachstehend näher bezeichneten Gelände erteilt worden.

Beschreibung des Geländes

1.	Bezeichnung:	Segelfluggelände Sevelen-Süd
2.	Lage:	in Sevelen, Kreis Kleve ca. 500 m südlich der Ortschaft Sevelen
3.	Bezugspunkt:	
	a) geographische Lage:	51 29 11 N 06 25 50 O
	b) Höhe über NN:	31 m/102 ft

Das Segelfluggelände Sevelen-Süd darf nur von

1. Segelflugzeugen
2. nichtselbststartenden Motorseglern

benutzt werden.

Für den Betrieb mit selbsstartenden Motorseglern bedarf es im Einzelfall Außenstart- und Landeerlaubnissen nach § 25 Abs. 1 LuftVG und § 15 LuftVO.

Folgende Startarten für Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler sind zugelassen:

Windenstart

Die dem Halter des Segelfluggeländes Sevelen bisher erteilten Flugplatzgenehmigungen vom 18.04.1957, 10.05.1966, 03.06.1977 und 15.12. 1983 bleiben unberührt, soweit sie dem Genehmigungsbescheid vom 09.11.1993 nicht entgegenstehen.

Die Flugbetriebsflächen Sevelen-Süd sind zwischenzeitlich abgenommen und für den Segelflugbetrieb freigegeben worden.

Düsseldorf, den 09.11.93
53.8.11.68

Der Regierungspräsident Düsseldorf
Im Auftrag

L i n d e m a n n

NfL I 356 - 366/93

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

TEIL I

Herausgegeben von der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

41. Jahrgang Offenbach a.M., 23. Dezember 1993

Inhaltsverzeichnis

		Seite
I - 356/93	18. VO zur Änderung der 26. DVO zur LuftVO (Sprechfunkverfahren)	574
I - 357/93	11. VO zur Änderung der 29. DVO zur LuftVO (Festlegung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen)	576
I - 358/93	10. Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen	578
I - 359/93	Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 39a	578
I - 360/93	2. Änderung der Bekanntmachung der Verfahren zur Meldung von störenden Flügen militärischer Luftfahrzeuge	578
I - 361/93	Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Gera-Leumnitz	578
I - 362/93	Genehmigung für den Flughafen Rostock-Laage	580
I - 363/93	Genehmigung für den Sonderlandeplatz Brilon-Hochsauerland	580
I - 364/93	Genehmigung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Lünen - St. Marien Hospital	581
I - 365/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar	581
I - 366/93	Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Kirchzarten	581

Inhaltsangabe der NfL II 97/93 vom 23. Dezember 1993

II - 97/93	Lufttüchtigkeitsanweisungen

Inhaltsangabe der NfL II 98/93 vom 23. Dezember 1993

II - 98/93	Liste der Ergänzungen zur Musterzulassung (NfL II-74/92)

Inhaltsangabe der NfL II 99/93 vom 23. Dezember 1993

II - 99/93	Ergänzungen des Régistre Aéronautique International veröffentlichten Verzeichnisses der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge (1. - 30.11.1993)

I – 356/93

Achtzehnte Verordnung zur Änderung der Sechsundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Sprechfunkverfahren)

Vom 26. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 26 a Abs. 3 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b der Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) neu gefaßt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Die Sechsundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Sprechfunkverfahren) vom 20. Oktober 1970 (BAnz. Nr. 212 vom 12. November 1970) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Januar 1989 (BAnz. Nr. 44 a vom 3. März 1989), zuletzt geändert durch die Siebzehnte Verordnung zur Änderung der Sechsundzwanzigsten Durchführungsverordnung zu Luftverkehrs-Ordnung vom 16. September 1992 (BAnz. S. 8058), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 Satz 5 werden die Wörter „des Flugverkehrskontrolldienstes" durch die Wörter „der Flugverkehrskontrolle" ersetzt.
   b) In Absatz 3 werden die Wörter „des Flugverkehrskontrolldienstes" durch die Wörter „der Flugverkehrskontrolle" ersetzt.
2. § 3 Abs. 2 und 3 wird wie folgt gefaßt:

   „(2) Das Flugsicherungsunternehmen kann in besonderen Fällen die deutsche und die englische Sprache für die Durchführung des Sprechfunkverkehrs auf besonders festgelegten Funkfrequenzen vorübergehend zulassen, sofern dadurch die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, nicht beeinträchtigt wird. Die erforderlichen Einzelheiten werden von dem Flugsicherungsunternehmen jeweils in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

   (3) Der Sprechfunkverkehr im beweglichen Flugfunkdienst auf Frequenzen der nicht von dem Flugsicherungsunternehmen betriebenen Bodenfunkstellen wird in deutscher Sprache durchgeführt. Er kann in englischer Sprache durchgeführt werden, sofern hierfür besondere Funkfrequenzen festgelegt worden sind."
3. § 6 wird wie folgt geändert:
   a) Nummer 1 Buchstabe a bis j wird wie folgt gefaßt:
      „a) .... CONTROL für Bezirkskontrolle ohne Radar,
      b) .... APPROACH für Anflugkontrolle ohne Radar,
      c) .... RADAR für Flugverkehrskontrolle mittels Rundsichtradar,
      d) .... ARRIVAL für Kontrolle bei Anflügen mittels Rundsichtradar,
      e) .... DEPARTURE für Kontrolle bei Abflügen mittels Rundsichtradar,
      f) .... PRECISION für Kontrolle bei Endanflügen mittels Präzisionsradar,
      g) .... TOWER für Flugplatzkontrolle,
      h) .... DELIVERY für die Übermittlung von Streckenfreigaben,
      i) .... GROUND für die Bewegungslenkung auf dem Rollfeld,
      j) .... INFORMATION für Fluginformationsdienst durch das Flugsicherungsunternehmen,"
   b) Nummer 2 Buchstabe a bis c wird wie folgt gefaßt:
      „a) .... TURM für Flugplatzkontrolle,
      b) .... ROLLKONTROLLE für Bewegungslenkung auf dem Rollfeld,
      c) .... INFORMATION für Fluginformationsdienst durch das Flugsicherungsunternehmen,"
   c) In Nummer 3 wird die Angabe „der BFS" durch die Wörter „dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.
4. In § 10 Abs. 4 Satz 2 wird das Wort „Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort „Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.
5. Anlage 4 (zu § 10) wird wie folgt geändert:
   a) Satz 2 der Einleitung wird wie folgt gefaßt:
      „Soweit nachfolgend nur englische Sprechgruppen aufgeführt sind, finden diese ausschließlich für Flüge nach Instrumentenflugregeln und für Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse C in und oberhalb Flugfläche 100 Anwendung.
      Whenever the phrases are stated in English only, they shall exclusively apply to flights according to instrument flight rules and to flights according to visual flight rules in the airspace C at and above flight level 100."
   b) Nummer 1.22 wird wie folgt geändert:
      aa) Neben den Wörtern „Abflug ohne Flugplan" in der Spalte „Betreff" werden die Angaben jeweils in den Spalten „deutsche Sprechgruppen" und „englische Sprechgruppen" wie folgt gefaßt:

„L: (Lfz.-Muster) VFR ÜBER (Abflugstrecke) (Standort) ★ INFORMATION (ATIS-Kennbuchstabe) ERHALTEN ★ ERBITTE ROLLANWEISUNG	A: (type of aircraft) VFR VIA (departure route) (position) ★ INFORMATION (ATIS code letter) RECEIVED ★ REQUEST TAXI"

      bb) Neben dem Wort „Halten" in der Spalte „Betreff" werden folgende Angaben jeweils in den Spalten „deutsche Sprechgruppen" und „englische Sprechgruppen" nach der Angabe „L: HALTE VOR (Bezeichnung)" bzw. „A: HOLDING SHORT OF (designation)" angefügt:

„B: HALTEN SIE AM CAT II/III ROLLHALTEORT	G: HOLD AT CAT II/III HOLDING POSITION
L: HALTE AM CAT II/III ROLLHALTEORT	A: HOLDING AT CAT II/III HOLDING POSITION"

      cc) In der Anmerkung in der Spalte „Betreff" werden die Wörter „vom Flugverkehrskontrolldienst" durch die Wörter „von der Flugverkehrskontrolle" ersetzt.
   c) In Nummer 1.23 werden jeweils in der Spalte „Betreff" die Wörter „Nach dem Start" durch die Wörter „Nach dem Abflug" und die Wörter „After take-off" durch die Wörter „After departure" ersetzt.
   d) In Nummer 2.22 wird in der Spalte „englische Sprechgruppen" die Angabe „(figure) FEET" durch die Angabe „ALTITUDE (figure) FEET" ersetzt.
   e) In Nummer 2.23 wird in der Spalte „englische Sprechgruppen" die Angabe „G: REPORT LEAVING/REACHING/PASSING (level)" durch die Angabe „G: REPORT LEAVING/AT/PASSING (level)" ersetzt.
   f) In Nummer 2.25 wird in der Spalte „englische Sprechgruppen" die Angabe „G: IF NOT POSSIBLE (alternative instructions) AND ADVISE" durch die Angabe „G: IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE" ersetzt.
   g) In Nummer 2.3 wird in der Spalte „englische Sprechgruppen" die Angabe „G: AFTER REACHING/PASSING (level or point) SET HEADING TO/DIRECT (point)" durch die Angabe „G: AFTER PASSING/WHEN AT (level or point) SET HEADING TO/DIRECT (point)" ersetzt.
   h) In Nummer 2.4 wird in der Spalte „englische Sprechgruppen" die Angabe „A: REQUEST VMC APPROACH G: CLEARED VMC APPROACH RUNWAY (designator)" gestrichen.
   i) In Nummer 2.53 wird in der Spalte „englische Sprechgruppen" die letzte Angabe wie folgt gefaßt:
      „G: HOLD ON RADIAL (three digits) OF (name of facility) BETWEEN (figures) AND (figures) DME AT (level) INBOUND TRACK (three digits) RIGHT/LEFT HAND PATTERN."

j) In Nummer 3.5 wird in der Spalte „englische Sprechgruppen" nach der Angabe „G: NO SPEED RESTRICTIONS" die Angabe:
„A: UNABLE TO COMPLY WITH SPEED RESTRICTION INDICATED AIRSPEED WILL BE (figures) KNOTS" angefügt.

k) In Nummer 3.73 werden in der Spalte „englische Sprechgruppen" die Angabe
„G: THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (designator) TERMINATING AT MISSED APPROACH POINT (location) OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (figures) FEET CHECK YOUR MINIMA"
durch die Angaben
„G: THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (designator) TERMINATING AT (location of missed approach point) OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (figures) FEET CHECK YOUR MINIMA"
sowie die Angabe
„G: TURN LEFT/RIGHT (figures) DEGREES"
durch die Angabe
„G: TURN LEFT/RIGHT HEADING (three digits)" ersetzt.

6. Nummer 4.2 wird wie folgt gefaßt:

„4.2 Sprechgruppen für Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse C
Phrases for flights according to visual flight rules in the airspace class C

4.2.1 Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse C unterhalb Flugfläche 100 in der Umgebung von Verkehrsflughäfen:
Flights according to visual flight rules in the airspace class C below flight level 100 in the vicinity of airports:

Betreff Concern	Deutsche Sprechgruppen German Phrases L = Luftfunkstelle B = Bodenfunkstelle	Englische Sprechgruppen English Phrases A = Aircraft radio station G = Ground radio station
Anforderung einer Freigabe Clearance request	L: (Lfz.-Muster) (Position bezogen auf eine Funk-NAV-Anlage) VFR IN FLUGHÖHE ... FUSS/FLUGFLÄCHE ... ERBITTE DURCHFLUG DURCH LUFTRAUM C VON ... NACH .. (Flugstrecke) FLUGHÖHE ... FUSS/FLUGFLÄCHE ...	A: (Type of aircraft) (Position in relation to a radionav aid) VFR AT ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ... REQUEST CROSSING AIRSPACE CHARLIE FROM ... TO ... (Route) ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ...
Freigabe Clearance	B: DURCHFLUG GENEHMIGT VON ... NACH ... (Flugstrecke) FLUGHÖHE ... FUSS/FLUGFLÄCHE ...	G: CROSSING APPROVED FROM ... TO ... (Route) ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ...
Beginn der Kontrolle Beginning of control	B: SIE FLIEGEN IN CHARLIE EIN	G: YOU ARE ENTERING CHARLIE
Streckenanweisung Route instruction	B: FLIEGEN SIE AUF RADIAL (drei Ziffern) VON (Kennung der VOR) BIS (Ortsangabe)	G: PROCEED ON RADIAL (three digits) (identification of VOR) TO (location)
Höhenanweisung Level instruction	B: HALTEN SIE FLUGHÖHE ... FUSS/FLUGFLÄCHE ...	G: MAINTAIN ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ...
	B: ÜBERFLIEGEN SIE (Standort) IN HÖHE ... FUSS/FLUGFLÄCHE ...	G: CROSS (position) AT ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ...
	B: ÜBERFLIEGEN SIE (Standort) IN FLUGHÖHE ... FUSS/FLUGFLÄCHE ... ODER HÖHER/NIEDRIGER	G: CROSS (position) AT ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ... OR ABOVE/BELOW
	B: STEIGEN/SINKEN SIE AUF FLUGHÖHE ... FUSS/FLUGFLÄCHE ... *NACH ÜBERFLIEGEN VON (Standort) *	G: CLIMB/DESCEND TO ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ... *AFTER PASSING (position) *
	B: MELDEN SIE VERLASSEN/DURCHFLIEGEN/ERREICHEN VON FLUGHÖHE ... FUSS/FLUGFLÄCHE ...	G: REPORT LEAVING/PASSING/REACHING ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ...
Warteanweisung Holding instruction	B: WARTEN SIE ÜBER (Standort) ERWARTEN SIE FREIGABE UM (Zeit) IN (Minuten)	G: HOLD OVER (position) EXPECT CLEARANCE AT (time) IN (minutes)
Anforderung einer geänderten Freigabe (z. B. wegen Wetter) Request for revised clearance (e. g. due to weather)	B: ERBITTE FLUGHÖHE ... FUSS/FLUGFLÄCHE ... ÜBER (Strecke) WEGEN (Begründung)	G: REQUEST ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ... VIA (route) DUE TO (reason)
Anweisung zur Radaridentifizierung Instruction for radar identification	B: SQUAWK (Modus, Code) B: SQUAWK IDENT B: IDENTIFIZIERT (Standort)	G: SQUAWK (mode, code) G: SQUAWK IDENT G: IDENTIFIED (position)
Anweisung bei Radarführung zu Staffelungszwecken Instruction for radar vectoring to establish separation	B: DREHEN SIE LINKS/RECHTS STEUERKURS (drei Ziffern) ZUR STAFFELUNG	G: TURN LEFT/RIGHT HEADING (three digits) FOR SEPARATION
Beendigung der Radarführung Termination of radar vectoring	B: RADARFÜHRUNG BEENDET. NEHMEN SIE EIGENNAVIGATION AUF, IHR STANDORT (Ortsangabe)	G: RADAR VECTORING TERMINATED RESUME OWN NAVIGATION, YOUR POSITION (position)
Verkehrsinformation bei Radarkontrolle Traffic information during radar control	B: UNBEKANNTER VERKEHR (Richtung nach Uhrzeigerstellung, Entfernung, sonstige Angaben) B: FREI VON VERKEHR	G: UNKNOWN TRAFFIC (Bearing by clock reference, distance, other information) G: CLEAR OF TRAFFIC
Ausweichempfehlungen Traffic avoidance advices	L: ERBITTE AUSWEICHEMPFEHLUNG B: EMPFEHLE RECHTS-/LINKS KURVE STEUERKURS (drei Ziffern)	A: REQUEST AVOIDANCE ADVICE G: SUGGEST RIGHT/LEFT TURN HEADING (three digits)

Betreff Concern	Deutsche Sprechgruppen German Phrases L = Luftfunkstelle B = Bodenfunkstelle	Englische Sprechgruppen English Phrases A = Aircraft radio station G = Ground radio station
Anweisung zum Verlassen des Luftraums Instruction to leave the airspace	B: VERLASSEN SIE LUFTRAUM CHARLIE RICHTUNG/STEUERKURS/FLUGHÖHE ... FUSS/FLUGHFLÄCHE ... (Begründung) L: VERLASSE CHARLIE	G: LEAVE AIRSPACE CHARLIE DIRECTION/HEADING, ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ... (reason) A: LEAVING CHARLIE
Beendigung der Kontrolle Termination of control	B: SIE VERLASSEN CHARLIE	G: YOU ARE LEAVING CHARLIE
Genehmigung zum Verlassen der Frequenz Approval to leave frequency	B: VERLASSEN DER FREQUENZ GENEHMIGT	G: APPROVED TO LEAVE FREQUENCY

4.2.2 Flüge nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse C in/oberhalb Flugfläche 100

Betreff Concern	Deutsche Sprechgruppen German Phrases L = Luftfunkstelle B = Bodenfunkstelle	Englische Sprechgruppen English Phrases A = Aircraft radio station G = Ground radio station
Anforderung einer Freigabe Clearance request		A: T (Type of aircraft) SPEED ... POSITION ... ALTITUDE ... FEET/FLIGHT LEVEL ... VFR TO REQUEST ENTERING AIRSPACE CHARLIE AT FLIGHT LEVEL ... VIA (route)
Freigabe Clearance		G: ENTER CHARLIE CLIMB TO FLIGHT LEVEL ... PROCEED TO ... (radio nav aid)
Anweisung zum Verlassen des Luftraums Instruction to leave airspace		A: DESCEND BELOW FLIGHT LEVEL 100"

Artikel 2

Die Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 26. November 1993

Bundesministerium für Verkehr
Wissmann

I – 357/93

Elfte Verordnung zur Änderung der Neunundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen)

Vom 26. November 1993

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), von denen Absatz 3 durch Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) neu gefaßt worden ist, in Verbindung mit § 25 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), der durch Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe b der Verordnung vom 18. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2391) neu gefaßt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Die Neunundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Einzelheiten über Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung und Änderung von Flugplänen) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. August 1992 (BAnz. S. 7285) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 Nr. 4 wird aufgehoben.
2. § 2 wird wie folgt gefaßt:

„§ 2
Aufgabe und Annahme des Flugplans

(1) Ein Flugplan für einen Flug des gewerblichen Linien- und Charterverkehrs ist grundsätzlich durch den Luftfahrzeugführer oder einen anderen Berechtigten vor dem Start persönlich aufzugeben. Schriftliche Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen und dem Flugsicherungsunternehmen können vorsehen, daß ein Flugplan auch fernschriftlich aufgegeben werden kann. In Einzelfällen kann ein Flugplan auch fernmündlich oder mittels anderer Datenübertragungseinrichtungen (z. B. Fernkopierer) bei dem zuständigen Flugberatungsdienst aufgegeben werden, wenn die Zustimmung für diese Art der Auflieferung von Flugplänen durch die zuständige Flugsicherungsdienststelle erteilt wurde. Bei persönlicher Aufgabe oder bei Aufgabe des Flugplans mittels Fernkopierer ist das Flugplanformblatt (Anlage 1) zu verwenden. Der Name des für den Flug verantwortlichen Luftfahrzeugführers ist in dem hierfür vorgesehenen Feld des Flugplanformblattes anzugeben. Der Flugplan muß vom Luftfahrzeugführer oder einem anderen Berechtigten unterschrieben sein. Außerhalb der Dienstzeiten des Flugberatungsdienstes ist der Flugplan bei der örtlichen Flugfernmeldestelle aufzugeben oder, wenn eine solche nicht vorhanden ist, an eine besetzte Flugberatungsstelle zu übermitteln.

(2) Flugpläne und Flugplanfolgemeldungen für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt von allen Flugplätzen in der Bundesrepublik Deutschland können persönlich, fernmündlich oder mittels Fernkopierer bei der für den Startflugplatz zuständigen Flugberatungsstelle während der veröffentlichten Betriebszeiten aufgegeben werden. Bei der Aufgabe mittels Fernkopierer sind folgende Bedingungen zu beachten:

a) Es ist das Flugplanformblatt (Anlage 1) oder das Formblatt „Flugsicherheitsmeldungen" (Anlage 3) zu verwenden.

b) Die Formblätter müssen deutlich lesbar und vollständig ausgefüllt sein.

c) Der Flugplan ist frühestens 30 Minuten nach Öffnung und spätestens 1 Stunde vor Schließung der Flugberatungsstelle aufzugeben.

(3) Der Luftfahrzeugführer kann einen Flugplan während des Fluges aufgeben, wenn besondere, ihm vor dem Start nicht bekannte Umstände dies erfordern. Hierbei nimmt der Fluginformationsdienst die Flugplandaten auf den festgelegten Funkfrequenzen zur Weiterleitung an den Flugberatungsdienst entgegen.

(4) Für Flüge mit Zwischenlandungen und für Flüge in das Ausland ist die Aufgabe von Flugplänen während des Fluges nicht zulässig.

(5) Der Flugplan kann bis höchstens 24 Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) aufgegeben werden. Die voraussichtliche Abblockzeit (EOBT) ist der Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich mit der Bewegung für den Abflug beginnt. Er ist jedoch so rechtzeitig aufzugeben, daß zwischen der Annahme des Flugplans durch den Flugberatungsdienst und der EOBT nicht weniger als 30 Minuten, bei Aufgabe mittels Fernkopierer nicht weniger als 60 Minuten liegen. Für Flüge in Gebiete, für die Verkehrsfluß-Steuerungsmaßnahmen festgelegt wurden, ist der Flugplan mindestens drei Stunden vor EOBT aufzugeben, sofern kein Dauerflugplan vorliegt. Gegebenenfalls ist der Flugplan am Vortag zu übermitteln. Unberührt bleiben die Vorschriften,

die für bestimmmte Flüge eine Flugplanaufgabe aus anderen Gründen zu einem früheren Zeitpunkt festlegen.

(6) Bei einem Flug mit Zwischenlandungen können die für die einzelnen Flugabschnitte erforderlichen Flugpläne am Ausgangsflugplatz aufgegeben werden.

(7) Die Aufgabe mehrerer Flugpläne mit unterschiedlichen Luftfahrzeugkennungen oder Streckenführungen für einen Flug ist nicht zulässig. Für Flüge in Gebiete, für die Verkehrsfluß-Steuerungsmaßnahmen festgegelegt wurden, können jedoch beim Flugberatungsdienst mehrere Flugpläne für einen Flug mit gleicher Luftfahrzeugkennung, aber unterschiedlichen Streckenführungen hinterlegt werden. Die Aktivierung eines Alternativ-Flugplans erfolgt erst auf Veranlassung des Luftfahrzeugführers bzw. der Luftfahrtunternehmen, nachdem der vorhergehend aktivierte Flugplan aufgehoben wurde. Dabei ist ein Zeitabstand von mindestens 5 Minuten einzuhalten. Das Flugsicherungsunternehmen kann unter bestimmten Voraussetzungen ein vereinfachtes Verfahren für die Aufgabe von Alternativ-Flugplänen zulassen.

(8) Der Flugplan ist angenommen, wenn die annehmende Flugberatungsstelle ihr Einverständnis gegenüber dem Aufgeber ausdrücklich erklärt hat. Abweichungen von diesem Verfahren sind möglich, wenn entsprechende Betriebsabsprachen bestehen oder der Flugberatungsdienst zugestimmt hat. Bei fernschriftlicher Aufgabe von Flugplänen des gewerblichen Linien- und Charterflugverkehrs erfolgt keine Bestätigung der Flugplanannahme durch den Flugberatungsdienst. Bei der Flugplanaufgabe mittels Fernkopierer ist im rechten unteren Feld des Flugplanformblattes bzw. im linken unteren Feld des Formblattes „Flugsicherheitsmeldung" die Telefax-Nummer anzugeben, an welche die Antwort der Flugberatungsstelle geschickt werden soll. Dies kann sowohl ein privater Telefax-Anschluß als auch ein Anschluß eines Flugplatzes sein, sofern der Betreiber des Platzes einverstanden ist. Sind mit den Teilnehmern am Telefax-Betrieb entsprechende Betriebsvereinbarungen getroffen worden, kann die Bestätigung der Annahme eines Flugplans auch auf andere Weise erfolgen.

(9) Wird der Flugplan bei einer örtlichen Flugfernmeldestelle aufgegeben, gilt er erst dann als angenommen, wenn spätestens bei der Aufnahme des Sprechfunksverkehrs mit der Flugverkehrskontrolle kein Widerspruch gegen den Flugplan erfolgt ist. Wird der Flugplan während des Fluges aufgegeben, gilt er als angenommen, wenn kein Widerspruch erfolgt.

(10) Mit der Annahme des Flugplans bestätigt der Flugberatungsdienst, daß der Flugplan den Formerfordernissen entspricht und aufgrund der geltenden Vorschriften und der weiteren, die Luftfahrer betreffenden Veröffentlichungen gegen die Durchführung des beabsichtigten Fluges keine Bedenken bestehen. Die Annahme des Flugplanes berührt nicht die Verantwortlichkeit des Luftfahrzeugführers für die Richtigkeit der von ihm im Flugplan gemachten Angaben; sie berührt auch nicht die Verpflichtung zur Einholung einer Flugverkehrskontrollfreigabe sowie einer Flugberatung.

3. § 3 wird wie folgt geändert:
   a) Die Absatzbezeichnuung „(1)" wird gestrichen.
   b) Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.
   c) Satz 3 wird gestrichen.
   d) Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb wird wie folgt gefaßt:
      „bb) für einen Flug nach Sichtflugregeln der Buchstabe „V"; diesem ist bei VFR-Flügen bei Nacht der Buchstabe „N" als Flugregelzusatz anzufügen."
   e) Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt gefaßt:
      „b) Treffen mehrere Flugregelzusätze auf einen Flug zu, genügt die Angabe des für den ersten Flugabschnitt zutreffenden Flugregelzusatzes."
   f) Nummer 2 Buchstabe c wird wie folgt gefaßt:
      „c) Zur Kennzeichnung des operationellen Luftverkehrs ist der Buchstabe „O" als Flugregelzusatz anzufügen (jedoch nicht in Verbindung mit anderen Flugregelzusätzen)".
   g) In Nummer 6 unter der Anmerkung „Besonderheiten" werden die Wörter „dem Flugverkehrskontrolldienst" durch die Wörter „der Flugverkehrskontrolle" ersetzt.
   h) Der Nummer 7 Buchstabe c wird folgender Satz 3 angefügt:
      „Die voraussichtliche Gesamtflugdauer ist
      — bei IFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Abflug bis zur Ankunft über dem festgelegten, durch Bezug auf Navigationshilfen definierten Punkt, von dem aus ein Instrumentenflugverfahren eingeleitet werden soll oder, wenn dem Zielflugplatz keine Navigationshilfe zugeordnet ist, bis zur Ankunft über dem Zielflugplatz;
      — bei VFR-Flügen die voraussichtlich erforderliche Zeit vom Start bis zur Ankunft über den Zielflugplatz."
   i) Die Anmerkung unter Buchstabe c wird aufgehoben.
   j) Der Nummer 8 wird folgender Satz 3 angefügt:
      „Die unter der Kenngruppe „STS/" beantragte Vorrangbehandlung wird gewährt für:
      a) Schutzflüge der Luftverteidigung;
      b) Flüge im Such- und Rettungsdienst;
      c) Flüge mit kranken oder verletzten Personen, die sofortiger ärtzlicher Hilfe bedürfen, einschließlich der Flüge, die zur lebenserhaltenden ärztlichen Versorgung von Kranken oder Verletzten dringlich erforderlich sind. Hierunter fallen sowohl Flüge, die Transplantate, Blutkonserven oder Medikamente transportieren, als auch Flüge, die durchgeführt werden müssen, um am Zielort Patienten, Transplantate, Blutkonserven oder Medikamente aufzunehmen;
      d) Regierungsflüge einschließlich Flüge mit Staatsoberhäuptern nach den Bestimmungen des Bundesministers für Verkehr."
   k) Die Anmerkung unter Nummer 8 wird aufgehoben.
4. § 4 wird wie folgt gefaßt:

„§ 4
Änderung des Flugplans

(1) Beabsichtigt der Luftfahrzeugführer, den aufgegebenen Flugplan zu ändern, hat er die Änderung dem Flugberatungsdienst entsprechend § 2 Abs. 1 und 2 mitzuteilen. Ist eine Änderung des Flugplans während des Fluges beabsichtigt, nimmt die Flugverkehrskontrolle die Änderungsmitteilung zur Weiterleitung an den Flugberatungsdienst entgegen. Änderungsmitteilungen sind so frühzeitig wie möglich abzugeben und haben folgende Angaben zu enthalten:

1. Die Luftfahrzeugkennung entsprechend den Angaben in Feld 7 des Flugplanformblattes;
2. die Bezeichnung (Nummer) des Feldes des Flugplanformblattes, in dem die Änderungen erforderlich sind;
3. die gewünschten Änderungen.

(2) Für die Annahme der Änderung eines Flugplanes gilt § 2 Abs. 8 und 9 entsprechend."

5. § 5 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 4 Satz 3 werden die Wörter „der Flugverkehrskontrolldienst" durch die Wörter „die Flugverkehrskontrolle" ersetzt.
   b) Die Absätze 5 und 6 werden gestrichen.
6. § 6 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 1 Buchstabe a wird wie folgt gefaßt:
      „a) Dauerflugpläne sowie Änderungen zu Dauerflugplänen sind an das Dauerflugplanbüro (Büro RPL) unter Verwendung der folgenden Adresse zu senden:
      DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
      Büro RPL
      Postfach 10 05 51
      63005 Offenbach am Main

      Das Büro RPL ist über folgende Verbindung zu erreichen:

      Telefax: 0 69 - 80 54 13 99
      Telefon: 0 69 - 80 54 13 17 oder 13 19
      AFTN: EDDAZBZX".
   b) In Absatz 1 Buchstabe b Satz 1 wird die Angabe „BFS" durch die Angabe „DFS" ersetzt.
   c) In Absatz 2 Buchstabe a Satz 5 wird das Wort „sechsfacher" durch das Wort „vierfacher" ersetzt.
   d) In Absatz 3 Buchstabe a Satz 1 wird die Angabe „BFS" durch die Angabe „DFS" ersetzt.
   e) In Absatz 3 Buchstabe b Satz 4 wird die Angabe „BFS" durch die Angabe „DFS" ersetzt.
   f) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „der Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter „dem Büro RPL der DFS" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 26. November 1993

Bundesministerium für Verkehr
Wissmann

I - 358/93

Zehnte Änderung der Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen

Vom 1. Dezember 1993

Die Bekanntmachung über die Festlegung von Lufträumen vom 17. Februar 1993 (BAnz. S. 2179; NfL I-66/93), zuletzt geändert durch die Bekanntmachung vom 2. November 1993 (BAnz. S. 10025; NfL I-340/93), wird wie folgt geändert:

In Abschnitt II wird die Nummer 3.2.3 durch folgende Fassung ersetzt:

"3.2.3. Südlich der durch die nachfolgend aufgeführten Koordinaten beschriebenen Linie

47 36 00 N 09 48 00 O – 47 43 00 N 10 29 00 O –
47 43 00 N 11 10 00 O – 47 57 30 N 12 54 00 O

beträgt die Untergrenze für den Luftraum der Klasse C, soweit auf deutschem Hoheitsgebiet befindlich, **Flugfläche 130.**"

Diese Bekanntmachung tritt am 3. Februar 1994 in Kraft.

Bonn, den 01.12.93
LR 16/60.05.02/379 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

J a c o b i

I - 359/93

Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen ED-R 39 a

Vom 26. November 1993

Auf Grund des § 11 Abs. 1 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I. S. 2117) wird folgendes Gebiet mit Flugbeschränkungen (ED-R 39 a) festgelegt:

1. Räumliche Ausdehnung:
Der Luftraum begrenzt durch die Koordinaten

52 51 00 N 10 15 00 O – 52 51 00 N 10 19 40 O –
52 45 30 N 10 17 00 O – 52 45 30 N 10 16 00 O –
52 51 00 N 10 15 00 O

vom Grund bis 40.000 Fuß über NN.

2. Zeitliche Wirksamkeit:
Vom 24. Januar 1994 bis 11. Februar 1994, jeweils Montag bis Freitag von 0700 bis 1700 Uhr UTC.

3. Beschränkungen:
Durchflug nur nach vorheriger Genehmigung (PPR) über Sprechfunk durch Bremen ACC/Hannover APP zulässig.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend angeordneten Flugbeschränkungen können nach § 62 des Luftverkehrsgesetzes strafrechtlich geahndet werden.

Bonn, den 26.11.93
LR 16/60.05.04/369 DFS 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 360/93

Zweite Änderung der Bekanntmachung der Verfahren zur Meldung von störenden Flügen militärischer Luftfahrzeuge

Vom 8. Dezember 1993

Die Bekanntmachung der Verfahren zur Meldung von störenden Flügen militärischer Luftfahrzeuge in der Fassung der Neubekanntmachung vom 13. Februar 1992 (NfL I-70/92) wird wie folgt geändert:

Nummer 3 wird wie folgt gefaßt:

"3. Schäden

Schäden, die durch militärischen Flugbetrieb entstanden sind, bei denen Führer alliierter Luftfahrzeuge als Verursacher in Betracht kommen oder bei denen die für die Schäden verantwortlichen Führer militärischer Luftfahrzeuge nicht ermittelt werden können, sind beim zuständigen Amt für Verteidigungslasten anzumelden. Die Anschrift des zuständigen Amtes kann über das Bürgertelefon des Luftwaffenamtes (0130-862073) erfragt werden.

Schäden, die durch Luftfahrzeuge der Bundeswehr verursacht worden sind, sind beim Bundesministerium der Verteidigung anzumelden.

Bei Schadensmeldungen ist für die Geltendmachung von Ansprüchen auf die Ausschlußfrist von 3 Monaten gemäß § 53 Abs. 1 i.V.m. § 40 LuftVG sowie gemäß Artikel 6 Abs. 1 des Gesetzes zum NATO-Truppenstatut und zu den Zusatzvereinbarungen vom 18. August 1961 (BGBl. II S. 1183) hinzuweisen."

Die Bekanntmachung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Bonn, den 08.12.93
LR 16/60.05.05/165 BM 93

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag

B ä u s c h l e i n

I - 361/93

Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Gera-Leumnitz

Teil I - Landegebühren

1. Für Landungen von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Landegebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzunternehmer zu zahlen.

Die Landegebühr wird mit der Landung fällig. Sie ist Entgelt im Sinne des § 10, Abs. 1, des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

Ermäßigte lärmdifferenzierte Landungen werden nur für Flugzeuge gewährt, die den erhöhten Schallschutzanforderungen nach der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom16.08.1976 (BGBl. I, S. 2216) entsprechen.

Eine Landegebühr ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Durchstarten zu zahlen.

Für Flugbewegungen eines Drehflüglers innerhalb des Flugplatzes, die den Rollbewegungen von Flugzeugen entsprechen, wird keine Landegebühr erhoben.

2. Für Flugzeuge und selbststartende Motorsegler bemißt sich die Landegebühr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht.

3. Für Drehflügler bemißt sich die Landegebühr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht.

3.1 Die Landegebühr beträgt für Flugzeuge, die den erhöhten Schallschutzanforderungen nach der Verordnung vom 16.08.1976 (BGBl. I, S. 2216)

	entsprechen DM			nicht entsprechen DM		
bei einem Höchstabfluggewicht	Gebühr	15% MWSt.	Gesamt	Gebühr	15% MWSt.	Gesamt
- 1.000 kg	6,83	1,02	7,85	9,62	1,44	11,06
1.001 - 1.200 kg	8,08	1,21	9,29	11,25	1,69	12,94
1.201 - 1.400 kg	13,85	2,08	15,93	19,15	2,87	22,02
1.401 - 2.000 kg	20,68	3,10	23,78	28,77	4,31	33,08
2.001 - 3.000 kg	32,23	4,83	37,06	47,32	7,10	54,42
3.001 - 4.000 kg	38,51	5,78	44,29	56,06	8,41	64,47
4.001 - 5.000 kg	48,57	7,29	55,86	69,92	10,49	80,41
5.001 - 5.700 kg	58,75	8,81	67,56	83,79	12,57	96,36

3.2 Bei Schul- und Einweisungsflügen werden Ermäßigungen gewährt, sofern Start und Landung nicht außerhalb der veröffentlichten Öffnungszeiten des Flugplatzes erfolgen.

Die ermäßigte Landegebühr beträgt bei Flugzeugen, die den erhöhten Schallschutzanforderungen nach der Verordnung vom 16.08.1976 (BGBl. I. S. 2216)

	entsprechen DM			nicht entsprechen DM		
bei einem Höchstabfluggewicht	Gebühr	15% MWSt.	Gesamt	Gebühr	15% MWSt.	Gesamt
- 1.200 kg	5,26	0,79	6,05	7,00	1,05	8,05
1.201 - 1.400 kg	8,23	1,23	9,46	10,70	1,61	12,31
1.401 - 2.000 kg	10,70	1,61	12,31	15,65	2,35	18,00
2.001 - 3.000 kg	17,08	2,56	19,64	22,90	3,43	26,33
3.001 - 4.000 kg	27,07	4,06	31,13	32,70	4,91	37,61
4.001 - 5.000 kg	34,19	5,13	39,32	44,53	6,68	51,21
5.001 - 5.700 kg	41,36	6,20	47,56	54,43	8,17	62,60

Schulflüge im Sinne der Gebührenordnung sind Flüge, die ein Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) durchgeführt und die zum Erwerb eines Luftfahrerscheines oder zusätzlicher Berechtigungen im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.
Wird bei einem diesen Voraussetzungen entsprechenden Schulflug eines Segelflugzeuges ein Schleppflugzeug verwendet, so wird der des Schleppflugzeuges für die Gebührenordnung einem Schulflug gleichgestellt.

Als Einweisungsflüge im Sinne der Gebührenordnung gelten Flüge, die ein Luftfahrer zum Erwerb einer Musterberechtigung gemäß § 66 ff. LuftPersV durchführen muß. Die Ermäßigung wird nicht bei Flügen zum Vertrautmachen nach § 69, Abs. 4, LuftPersV gewährt.

3.3. Ein Zuschlag zur Landegebühr in Höhe von je DM 30,00 je angefangene Stunde ist zu zahlen, wenn außerhalb der Öffnungszeiten des Flugplatzes Landung oder Start durchgeführt werden.

Bei Bannerschleppflügen wird grundsätzlich ein Zuschlag in Höhe von 100 v.H. der jeweils ermittelten Landegebühr erhoben.

3.4. Für Notlandungen wegen technischen Störungen am Luftfahrzeug werden keine Landegebühren erhoben.

3.5. Bei Dienstflügen einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder eines Landes der Bundesrepublik Deutschland sind keine Landegebühren zu entrichten. Dies gilt nur, wenn das Luftfahrzeug von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt wird. Eine Dienstflugbescheinigung muß vorgelegt werden.

4. Für Segelflugzeuge wird eine Landegebühr von DM 2,00 incl. 15% MWSt. erhoben. Für ultraleichte Flugzeuge gelten Gebühren in Höhe von DM 3,00 incl. 15% MWSt..

Teil II - Abstellgebühren

1. Für die Abstellung von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Abstellgebühr) nach Maßgabe dieser Gebührenordnung an den Flugplatzunternehmer zu zahlen.

Die Abstellgebühr ist Entgelt 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 die Abstellgebühr nach dem in der Zulassungsurkunde des Luftfahrzeuges eingetragenen Höchstabfluggewicht.

2.1. Die Abstellgebühr beträgt je angefangene 24 Stunden bei einem

Höchstabfluggewicht	DM Gebühr	15% MWSt.	Gesamt
- 1.000 kg	4,19	0,63	4,82
1.001 - 1.200 kg	4,44	0,67	5,11
1.201 - 1.400 kg	4,86	0,73	5,59
1.401 - 2.000 kg	5,93	0,89	6,82
2.001 - 3.000 kg	9,63	1,45	11,08
3.001 - 4.000 kg	13,58	2,04	15,62
4.001 - 5.000 kg	17,45	2,62	20,07
5.001 - 5.700 kg	21,23	3,19	24,42

2.2. Der Zeitraum, der für die Berechnung der Abstellgebühren maßgebend ist, beginnt 6 Stunden nach der Landung des Luftfahrzeuges bzw. 6 Stunden nach der Beendigung seiner Unterstellung.

2.3. Dauermietverhältnisse (im Freien) im Monat

Höchstabfluggewicht	DM Gebühr	15% MWSt.	Gesamt
- 1.000 kg	79,78	11,97	91,75
1.001 - 1.200 kg	99,49	14,92	114,41
1.201 - 1.400 kg	119,20	17,88	137,08
1.401 - 2.000 kg	156,75	35,51	180,26
2.001 - 3.000 kg	236,52	35,48	272,00

2.4. Entgelte für Einhallen und Aushallen von Luftfahrzeugen und Waschplatzbenutzung

2.4.1. Ein- und Aushallen von einmotorigen Luftfahrzeugen bis max. 2,0 t bis zum Standort Hallenvorfeld (DM)

Gebühr	15% MWSt	Gesamt
8,70	1,30	10,00

Bei Einzelleistungen - Ein- oder Aushallen - jeweils 1/2 des Entgeltes.

2.4.2 Waschplatzbenutzung je Vorgang DM

Gebühr	15% MWSt.	Gesamt
8,70	1,30	10,00

Teil III - Ankermastgebühr

1. Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist anstelle von Lande- und Abstellgebühren eine Ankermastgebühr fällig.

Die Ankermastgebühr ist Entgelt im Sinne des § 10, Abs. 1, des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer). Der Gebührenschuldner hat daher die Umsatzsteuer gesondert zu entrichten.

2. Die Ankermastgebühr beträgt je angefangene 24 Stunden

für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge DM 114,03 + 17,11 MWSt. und für Luftschiffe bis 60 m Gesamtlänge DM 164,95 + 24,74 MWSt..

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

Teil IV

Die Gebührenordnung tritt mit Wirkung vom 01.01.1994 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz Gera vom 12.04.1991 außer Kraft.

Gera, den 23.11.93
45-2-3-2-4-2

Genehmigt:

FGG
Flugbetriebs-
gesellschaft
mbH Gera

Schoßig

Thüringer Ministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Abteilung Luftverkehr

Dr. Nelles

I - 362/93

Genehmigung für den Flughafen Rostock-Laage

Gemäß § 10 Absatz 1 des Gesetzes zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege der neuen Länder sowie im Land Berlin (Verkehrswegebeschleunigungsgesetz) vom 16. Dezember 1991 (BGBl. I, S. 2174) in Verbindung mit § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I, S. 61) zuletzt geändert durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1992, § 49 ff der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979 (BGBl. I S. 308) sowie der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verteidigung und dem Bundesminister für Verkehr über die zivile Mitbenutzung von Flugplätzen der Bundeswehr vom 20. September 1965 wird der Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH die Genehmigung zum Betrieb eines Flughafen mit der Bezeichnung

"Flughafen Rostock-Laage"

in nachstehendem Umfang erteilt.

1. Lage:	4,5 km westlich der Stadt Laage
2. Flughafenbezugspunkt:	
a) Geographische Lage:	53° 55,12' N 12° 16,82' O
b) Lage in Bezug auf die Start- und Landebahn:	In der Mitte der Start- und Landebahn
c) Höhe:	42 m (138 ft) über NN
3. Tragfähigkeit:	50.000 kg MPW (endgültige Festlegung nach Erstellung eines Gutachtens durch die Bundeswehr)
4. Start- und Landebahn:	
Richtung:	10/28 (098°/278°) rechtweisend
Länge:	2500 m
Breite:	45 m
Höhe des Bahnendes West:	42,2 m (138 ft) MSL
Höhe des Bahnendes Ost:	33,6 m (119 ft) MSL
5. Zugelassene Luftfahrzeuge:	Flugzeuge und Drehflügler, andere Luftfahrzeuge PPR
6. Zweckbestimmung:	Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr (Verkehrsflughafen)

Schwerin, den 18.08.93
V 630-623,17-1

Der Wirtschaftsminister
des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Im Auftrag

Dr. Rommel

I - 363/93

Genehmigung für den Sonderlandeplatz Brilon-Hochsauerland

Gemäß § 6 LuftVG habe ich der Flugplatzgesellschaft Brilon mbH die Genehmigung zur Anlage und zum weiteren Betrieb des Sonderlandeplatzes Brilon-Hochsauerland erteilt.

Angaben nach §§ 52 (2) und 42 (2) LuftVZO

1. Bezeichnung:	Sonderlandeplatz Brilon-Hochsauerland
2. Lage:	2,84 NM (5,26 km) östl. von Brilon
3. Flugplatzbezugspunkt (FBP):	
a) geographische Koordinaten:	51 24 14 N 08 38 34 O
b) Höhe:	1.494 ft (455,37 m) ü. NN
4. Status des Flugplatzes:	Sonderlandeplatz
5. Abmessungen der Betriebsflächen	
a) **Motorflug:**	
Start- und Lande**fläche**:	
Richtung:	068°/248° rw.
Länge:	810 m
Breite:	60 m
Start- und Lande**bahn:**	
Richtung:	068°/248° rw.
Länge:	Start 068/Landung 248: 750 m befestigt Landung 068/Start 248: 600 m befestigt
Breite:	15 m
Gefälle:	max 2% Längsneigung

Rollweg:	Parallel-Rollweg im Abstand von 25 m zur Bahn
Breite:	7,5 m

b) **Segelflug:**
Windenschleppstrecke:

Richtung:	068°/248° rw.
Länge:	1.150 m
Breite:	50 m
Landefeld:	
Richtung:	068° rw
Abmessungen:	310 m x 50 m
Landebahn:	250 m x 30 m
Landefeld:	
Richtung:	248° rw.
Abmessungen:	500 m x 50 m
Landebahn:	440 m x 30 m

6. Flugzeugschleppstarts werden auf der Start- und Landebahn für Motorflugzeuge durchgeführt

7. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Sonderlandeplatz verkehren dürfen:

a) Motorflugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht (MPW) von 2.000 kg,
b) Drehflügler,
c) selbststartende Motorsegler,
d) Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten,
e) Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschlepp,
f) Ultraleichtflugzeuge,
g) Hängegleiter und Gleitschirme im Windenschlepp,
h) Freiballone

Landungen von Fallschirmspringern sind gestattet

8. Zweck des Sonderlandeplatzes:

Allgemein gewerblicher und nichtgewerblicher Luftverkehr nach VFR am Tage

9. Die Festlegung eines beschränkten Bauschutzbereiches ist zur Zeit nicht vorgesehen.

NfL I - 38/92 wird hiermit aufgehoben.

Münster, den 19.11.93
53.10.11-1.1/A 30

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

I - 364/93

Genehmigung für den Hubschrauber-Sonderlandeplatz Lünen - St. Marien Hospital

Gemäß § 6 LuftVG habe ich dem Oberkreisdirektor Unna die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes Lünen - St. Marien Hospital erteilt.

Angaben nach §§ 52 (2) und 42 (2) LuftVZO

1. Bezeichnung:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Lünen - St. Marien Hospital
2. Lage:	0,54 NM (1,0 km) N Bhf, Lünen (Süd)
3. Flugplatzbezugspunkt (FBP):	
a) Höhe:	51 m ü. NN (167 ft)
b) geographische Lage:	51 37 13 N 07 30 58 O
4. Status des Flugplatzes:	Hubschrauber-Sonderlandeplatz Klasse II
5. Abmessungen der Betriebsflächen:	
a) Start- und Landefläche:	50 x 50 m
b) Aufsetzfläche:	30 m Durchmesser
c) Richtung der Hauptsektoren:	138°/318°

6. Arten der Luftfahrzeuge, die den Hubschrauber-Sonderlandeplatz benutzen dürfen:
– Hubschrauber im Krankentransport und Rettungseinsatz

7. Zweck des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes:
– Hubschraubereinsätze im Krankentransport und Rettungsdienst nach VFR am Tage und bei Nacht.

NfL I - 211/76 wird hiermit aufgehoben.

Münster, 03.12.93
53.10.11-1.1/A 33

Der Regierungspräsident Münster
Im Auftrag

J ä g e r

I - 365/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar

(NfL I-171/91, I-174/93)

Die in den vorgenannten Veröffentlichungen bekanntgegebene "Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar" wird hinsichtlich der Gültigkeitsdauer (bisher 31.12.1993) bis zum **31.12.1995** verlängert.

Düsseldorf, den 30.11.93
53.8.11.32

Der Regierungspräsident Düsseldorf
Im Auftrag

B r a u n

I - 366/93

Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Kirchzarten

Die Bekanntmachung der Regelung des Flugplatzverkehrs für das Segelfluggelände Kirchzarten vom 29.08.1975, Az.: 24/52/5199 (NfL I - 331/75) wird wie folgt geändert:

Abschnitt I Ziffer 2. erhält folgende Fassung:
"2. Flugbetriebsflächen (vgl. Abbildung 2)"

IV. Hinweise erhält folgende Fassung:

"IV. Hinweise:
Die genannten Flugverfahren sind in der nachstehenden Abbildung 1 dargestellt."

Die Änderung tritt am Tage nach der Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Freiburg, den 19.11.1993
Az.: 17-3846 SLG Kirchzarten 4

Regierungspräsidium Freiburg

M u l t h o f f

Abbildung 1
Diagram

KIRCHZARTEN

