



Bundesgesetzblatt

Teil I

2023

Ausgegeben zu Bonn am 4. Mai 2023

Nr. 117

Siebzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertsechundsiebzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau)

Vom 19. April 2023

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

Artikel 1

Die Hundertsechundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau) vom 20. Januar 1997 (BAnz. S. 1266), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 23. September 2022 (BAnz AT 10.10.2022 V1) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die in den Tabellen der Hindernisfreihöhen in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle. Für Platzrundenanflüge sind die in Klammern angegebenen Werte Höhenangaben über der Flugplatzhöhe. Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.“

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

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

c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 wird die Angabe „7,2“ durch die Angabe „7,4“ ersetzt.

- bbb) In Satz 2 wird die Angabe „4,0“ durch die Angabe „4,2“ ersetzt.
 - ccc) In Satz 3 wird die Angabe „6,1“ durch die Angabe „6,3“, die Angabe „4,0“ durch die Angabe „4,2“ und die Angabe „3,0“ durch die Angabe „3,2“ ersetzt.
 - ddd) Beim Fehlanflugpunkt wird die Angabe „0,8“ durch die Angabe „1,0“ ersetzt.
 - eee) Nach der Tabelle der Hindernisfreihöhen wird der Satz „Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“ aufgehoben.
 - fff) Im Fehlanflugverfahren wird die Angabe „3,0“ durch die Angabe „2,8“ ersetzt.
- bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
- aaa) In Satz 1 wird die Angabe „7,1“ durch die Angabe „6,9“ ersetzt.
 - bbb) In Satz 2 wird die Angabe „4,0“ durch die Angabe „3,8“ ersetzt.
 - ccc) In Satz 3 wird die Angabe „6,1“ durch die Angabe „5,9“, die Angabe „4,0“ durch die Angabe „3,8“ und die Angabe „3,0“ durch die Angabe „2,8“ ersetzt.
 - ddd) Beim Fehlanflugpunkt wird die Angabe „0,9“ durch die Angabe „0,7“ ersetzt.
 - eee) Nach der Tabelle der Hindernisfreihöhen wird der Satz „Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.“ aufgehoben.
 - fff) Im Fehlanflugverfahren wird die Angabe „3,0“ durch die Angabe „3,2“ ersetzt.
 - ggg) Im neuen Satz 5 wird die Angabe „3,0“ durch die Angabe „3,2“ ersetzt.
- cc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
- aaa) In Satz 1 wird die Angabe „7,2“ durch die Angabe „7,4“, die Angabe „6,1“ durch die Angabe „6,3“ und die Angabe „3,0“ durch die Angabe „3,2“ ersetzt.
 - bbb) Beim Fehlanflugpunkt wird die Angabe „0,3“ durch die Angabe „0,4“ ersetzt.
 - ccc) Nach der Tabelle der Hindernisfreihöhen wird der Satz „Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Landebahnschwelle.“ aufgehoben.
 - ddd) Im Fehlanflugverfahren wird die Angabe „3,0“ durch die Angabe „2,8“ ersetzt.
- b) In Absatz 5 wird nach der Tabelle der Hindernisfreihöhen der Satz „Anmerkung: Der in Klammern angegebene Wert ist die Höhenangabe über der Flugplatzhöhe.“ aufgehoben.
3. § 3 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
 - „(3) Für RNP – Anflugverfahren und RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren wird im Umkreis von 25 nautischen Meilen um den Flughafenbezugspunkt (ARP) eine Sektormindesthöhe von 2300 festgelegt.“
 - b) Absatz 6 wird aufgehoben.
 - c) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 6 und wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In der Überschrift wird die Angabe „[CH55016 E26A]“ angefügt.
 - bbb) Die Tabellenspalte „Verfahrensfix“ wird wie folgt geändert:
 - aaaa) In Tabellenzeile 5 wird die Angabe „HK260“ durch die Angabe „HK260 (IF)“ ersetzt.
 - bbbb) In Tabellenzeile 6 wird die Angabe „BARQI (LNAV)“ durch die Angabe „BARQI (FAF (LNAV))“ ersetzt.
 - cccc) In Tabellenzeile 7 wird die Angabe „RW26 (MAPt)“ durch die Angabe „RW26 (MAPt (LNAV))“ ersetzt.
 - ccc) In Tabellenspalte „Flughöhe“ wird in den Tabellenzeilen 4 bis 6 jeweils die Angabe „–“ durch die Angabe „2000+“ ersetzt.
 - bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In der Überschrift wird die Angabe „[EGNOS CH 60041 E08A]“ angefügt.
 - bbb) Die Tabellenspalte „Verfahrensfix“ wird wie folgt geändert:
 - aaaa) In Tabellenzeile 6 wird die Angabe „GETFO (LNAV)“ durch die Angabe „GETFO (FAF (LNAV))“ ersetzt.
 - bbbb) In Tabellenzeile 7 wird die Angabe „RW08 (MAPt)“ durch die Angabe „RW08 (MAPt (LNAV))“ ersetzt.
 - ccc) In Tabellenspalte „Flughöhe“ wird in den Tabellenzeilen 4 bis 6 jeweils die Angabe „–“ durch die Angabe „2000+“ ersetzt.

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten, das Durchfliegen von 1000 an KIEL INFORMATION auf dem Kanal 119.980 zu melden und danach Sprechfunkverbindung mit BREMEN RADAR auf dem Kanal 124.075 aufzunehmen.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

„Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
EKERN TWO PAPA DEPARTURE (EKERN 2P) Geradeaussteigflug bis 3,2 DME KHD; Rechtskurve, Direktflug bis KIL (Δ); auf Kurs 308° KIL bis EKERN (Δ).	4000		Nur verfügbar, wenn KIL NDB und KHD DME betriebsbereit sind.
HAMBURG TWO PAPA DEPARTURE (HAM 2P) Geradeaussteigflug bis 3,2 DME KHD; Rechtskurve, auf Kurs 180° um R000 HAM bis HAM (Δ) zu erfliegen, Steigflug mit 8,9 % (540 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 5400.	4000	von 17,0 NM vor HAM bis HAM: 4000	1. Steiggradient 8,9 % (540 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 5400 aufgrund der DVOR HAM Abdeckung. 2. Nur verfügbar, wenn KHD DME und HAM DVOR/ DME betriebsbereit sind.“

bb) In Nummer 2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

„Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkung
	Anfangs- flughöhe	Mindest- reise- flughöhe	
1	2	3	4
EKERN TWO QUEBEC DEPARTURE (EKERN 2Q) Geradeaussteigflug bis 2,9 DME KHD; Rechtskurve, auf Kurs 327° bis zum Erfliegen von Kurs 308° KIL bis EKERN (Δ). Steigflug mit 4,7 % (285 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 4000.	4000		1. Steiggradient 4,7 % (285 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 4000 ist aufgrund der Mindestreise-flughöhe im Streckennetz erforderlich, 2. Nur verfügbar, wenn KIL NDB und KHD DME betriebsbereit sind.
HAMBURG TWO QUEBEC DEPARTURE (HAM 2Q) Geradeaussteigflug bis 4,8 DME KHD; Linkskurve, auf Kurs 166° um R346 HAM bis HAM (Δ) zu erfliegen, Steigflug mit 7,4 % (450 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 5400.	4000	von 17,0 NM vor HAM bis HAM: 4000	1. Steiggradient 7,4 % (450 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 5400 aufgrund der DVOR HAM Abdeckung. 2. Nur verfügbar, wenn KHD DME und HAM DVOR/ DME betriebsbereit sind.“

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 5

RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren“.

b) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„(1) Den RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung des Sensors DME/DME ist nicht zulässig. Zur Benutzung des Abflugverfahrens ist Radarüberwachung erforderlich.“

(2) Für RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flugplatz Kiel-Holtenau ist ein der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechendes Abflugverfahren zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für das einzuhaltende Abflugverfahren zutreffende Bezeichnung mitgeteilt.“

c) Absatz 5 Satz 2 wird aufgehoben.

d) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten, das Durchfliegen von 1000 an KIEL INFORMATION auf dem Kanal 119.980 zu melden und danach Sprechfunkverbindung mit BREMEN RADAR auf dem Kanal 124.075 aufzunehmen.“

e) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden in Tabellenspalte 5 Tabellenzeile 2 die Anmerkungen aufgehoben.

bb) In Nummer 2 werden die Tabellenspalten 4 und 5 Tabellenzeile 2 wie folgt gefasst:

„Mindest-reiseflughöhe	Anmerkungen
von 17,0 NM vor HAM bis HAM: 4000	“

cc) In Nummer 3 werden die Tabellenspalten 4 und 5 Tabellenzeile 2 wie folgt gefasst:

„Mindest-reiseflughöhe	Anmerkungen
von 7,1 NM vor LUGEG bis LUGEG: 4000	“

dd) In Nummer 4 werden in Tabellenspalte 5 Tabellenzeile 2 die Anmerkungen aufgehoben.

f) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird Tabellenspalte 5 Tabellenzeile 2 wie folgt gefasst:

„Anmerkungen
Steiggradient 4,7 % (285 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 4000 ist aufgrund der Mindestreiseflughöhe im Streckennetz erforderlich.“

bb) In Nummer 2 werden die Tabellenspalten 4 und 5 Tabellenzeile 2 wie folgt gefasst:

„Mindest-reiseflughöhe	Anmerkungen
von 17,0 NM vor HAM bis HAM: 4000	“

cc) In Nummer 3 werden die Tabellenspalten 4 und 5 Tabellenzeile 2 wie folgt gefasst:

„Mindest-reiseflughöhe	Anmerkungen
von 7,3 NM vor LUGEG bis LUGEG: 4000	“

dd) In Nummer 4 wird Tabellenspalte 5 Tabellenzeile 2 wie folgt gefasst:

„Anmerkungen
Steiggradient 4,0 % (245 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 4000 ist aufgrund der Mindestreise Flughöhe im Streckennetz erforderlich.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 10. August 2023 in Kraft.

Langen, den 19. April 2023

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
In Vertretung
Wolfgang Ruths