



Bundesgesetzblatt

Teil I

2024

Ausgegeben zu Bonn am 8. Mai 2024

Nr. 144

Hundertsechundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau)

Vom 9. April 2024

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes, von denen Absatz 4 Satzteil vor Nummer 1 zuletzt durch Artikel 6 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert, Absatz 4 Nummer 8 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Ziffer ii des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) angefügt, Absatz 4c Satz 1 zuletzt durch Artikel 6 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert und Absatz 4c Satz 2 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe b des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) eingefügt worden ist, in Verbindung mit § 33 Absatz 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) verordnet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Benehmen mit dem Umweltbundesamt:

§ 1

Allgemeines

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flugplatz Kiel-Holtenau sind die in den §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen.

(2) Peilungen und Kurse sind, soweit nicht anders ausgewiesen, in Grad rechtweisend angegeben. Entfernungen sind in nautischen Meilen (NM) angegeben. Geschwindigkeiten sind angezeigte Fluggeschwindigkeiten in Knoten (kt IAS). Flug- und Mindesthöhen mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen „FL“ sind in Fuß über NHN angegeben. 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.

(3) Die nachstehend aufgeführten Verfahrensfixe werden anhand von Koordinaten festgelegt:

Verfahrensfix	Koordinaten	
FUFKE	N 54 21 57,13	O 009 58 20,20
HK080	N 54 15 46,08	O 010 17 11,85
HK081	N 54 18 06,43	O 009 55 38,28
HK085	N 54 21 40,99	O 009 54 58,64
HK090	N 54 23 29,09	O 010 17 58,16
HK261	N 54 20 56,26	O 010 24 35,47
HK265	N 54 23 56,34	O 010 23 55,87
HK270	N 54 22 12,34	O 010 01 28,05

Verfahrensfix	Koordinaten	
HK271	N 54 18 06,36	O 009 59 31,56
OTAH0	N 54 13 07,83	O 010 19 14,76
RENSU	N 54 14 36,76	O 009 46 48,46
RW08	N 54 22 44,14	O 010 08 14,39
RW26	N 54 22 48,56	O 010 09 11,28
WEPZI	N 54 23 34,29	O 010 19 05,83

(4) Im Umkreis von 25 NM um den Flughafenbezugspunkt (ARP) wird eine Sektormindesthöhe von 2300 festgelegt.

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

(6) 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“ (fünfte Ausgabe, 2023) gefolgt wird.

(7) Die Flugverfahren nach den §§ 2 und 3 sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 2

ILS – Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung und RNP – Anflugverfahren

(1) Als Anfangsanflugfixe für Anflugverfahren gemäß den Absätzen 3 und 4 werden OTAH0 und RENSU festgelegt.

(2) Die Warteverfahren für die in den Absätzen 3 und 4 festgelegten Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindestwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	OTAH0	062,6	170	A3500	links	–
Holding to a manual termination	RENSU	029,6	170	A3000	rechts	–

(3) Die ILS – Anflugverfahren mit RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Zuführung beginnen an den in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfixen. Ihnen liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1, RNP 1 und RNP APCH nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung der Sensoren GPS und DME/DME/IRU ist zulässig. Die Nutzung des Sensors DME/DME ist nicht zulässig. Zur Benutzung der Anflugverfahren ist Radarüberwachung erforderlich. Der Endanflug ist konventionell zu fliegen. In den nachfolgenden Tabellen sind in der Spalte „Geschwindigkeitsbegrenzung“ die ab dem betreffenden Verfahrensfix höchstens zulässigen, angezeigten Fluggeschwindigkeiten angegeben. Sie gelten für die nachfolgenden Segmente solange sie nicht durch neue Werte ersetzt werden. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die vor dem Endanflugfix (FAF) liegen, gelten diese bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens. Die ILS – Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung werden wie folgt festgelegt:

1. ILS-DME – Anflugverfahren zur Landebahn 08

1.1 ILS-DME – Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von OTAHO

1	Abflug von OTAHO bis HK080, bis HK081, bis HK085 und ILS-Landekurs 078° (missweisend) des ILS IKHE in 2000 erliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird OM (3,9 DME KHD) in 1330 überflogen. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 082,4° bis HK090, bis HK080, bis RENSU mit weiterem Steigflug auf 3000. Bis zum Erfliegen von HK090 ist der Flug mit maximal 135 kt durchzuführen.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	OTAHO (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	HK080	335,6	2,9	–	A4000+	–
5		Track to a fix	HK081	280,7	12,9	–	A3000+	–
6		Track to a fix	HK085 (IF)	353,8	3,6	–	A2000+	145
7		Course to a fix	FUFKE (FAF)	082,4	–	–	A2000+	–
8	Fehlanflug	Course to a fix	HK090 (MATF)	082,4	–	–	–	135
9		Track to a fix	HK080	183,4	7,7	–	–	–
10		Track to a fix	RENSU (MAHF)	266,5	17,9	–	A3000	–
11	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B				
	Betriebsstufe I		274 (175)	286 (187)				

1.2 ILS-DME – Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von RENSU

1	Abflug von RENSU bis HK081, bis HK085 und ILS-Landekurs 078° (missweisend) des ILS IKHE in 2000 erfliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird OM (3,9 DME KHD) in 1330 überflogen. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.1							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- grenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	RENSU	–	–	–	A3000+	–
4		Track to a fix	HK081	055,9	6,2	–	A3000+	–
5		Track to a fix	HK085 (IF)	353,8	3,6	–	A2000+	145
6		Course to a fix	FUFKE (FAF)	082,4	–	–	A2000+	–
7	Fehlanflug	Course to a fix	HK090 (MATF)	082,4	–	–	–	135
8		Track to a fix	HK080	183,4	7,7	–	–	–
9		Track to a fix	RENSU (MAHF)	266,5	17,9	–	A3000	–
10	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.1							

2. ILS-DME – Anflugverfahren zur Landebahn 26

2.1 ILS-DME – Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von OTAHO

1	Abflug von OTAHO bis HK261, bis HK265 und ILS-Landekurs 258° (missweisend) des ILS IKHW in 2000 erfliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird OM (4,2 DME KHD) in 1340 überflogen. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 262,4° bis HK270, bis HK271, bis OTAHO mit weiterem Steigflug auf 3500.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	OTAHO (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	HK261	021,8	8,4	–	A3000+	–
5		Track to a fix	HK265 (IF)	352,7	3,0	–	A2000+	145
6		Course to a fix	WEPZI (FAF)	262,4	–	–	A2000+	–
7	Fehlanflug	Course to a fix	HK270 (MATF)	262,4	–	–	–	–
8		Track to a fix	HK271	195,5	4,3	–	–	–
9		Track to a fix	OTAHO (MAHF)	113,2	12,6	–	A3500	–
10	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B				
	Betriebsstufe I		295 (206)	307 (218)				

2.2 ILS-DME – Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von RENSU

1	Abflug von RENSU bis HK080, bis HK261, bis HK265 und ILS-Landekurs 258° (missweisend) des ILS IKHW in 2000 erfliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird OM (4,2 DME KHD) in 1340 überflogen. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	RENSU (IAF)	–	–	–	A3000+	–
4		Track to a fix	HK080	086,1	17,9	–	A3000+	–
5		Track to a fix	HK261	039,9	6,8	–	A2000+	–
6		Track to a fix	HK265 (IF)	352,7	3,0	–	A2000+	145
7		Course to a fix	WEPZI (FAF)	262,4	–	–	A2000+	–
8	Fehlanflug	Course to a fix	HK270 (MATF)	262,4	–	–	–	–
9		Track to a fix	HK271	195,5	4,3	–	–	–
10		Track to a fix	OTAHO (MAHF)	113,2	12,6	–	A3500	–
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1							

(4) Die RNP – Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfixen. Sie sind für den APV BARO-VNAV – Betrieb und für den Betrieb mit dem satellitengestützten Zusatzsystem EGNOS zugelassen. Die APV BARO-VNAV Verfahren sind unterhalb -15 °C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen. Ihnen liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNP APCH nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GPS ist erforderlich. In den nachfolgenden Tabellen sind in der Spalte „Geschwindigkeitsbegrenzung“ die ab dem betreffenden Verfahrensfix höchstens zulässigen, angezeigten Fluggeschwindigkeiten angegeben. Sie gelten für die nachfolgenden Segmente solange sie nicht durch neue Werte ersetzt werden. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die vor dem Endanflugfix (FAF) liegen, gelten diese bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens. Die RNP – Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. RNP – Anflugverfahren zur Landebahn 08

1.1 RNP – Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von OTAHO [CH 60041 E08A]

1 Abflug von OTAHO bis HK080, bis HK081, bis HK085 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg.

Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei FUFKE nicht unter 2000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW08 sind nicht unter 780 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: RW08.

Schwellenüberflughöhe: 40.

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 082,4° bis HK090, bis HK080, bis RENSU mit weiterem Steigflug auf 3000. Bis zum Erfliegen von HK090 ist der Flug mit maximal 135 kt durchzuführen.

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	OTAHO (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	HK080	335,6	2,9	–	A4000+	–
5	Track to a fix	HK081	280,7	12,9	–	A3000+	–
6	Track to a fix	HK085 (IF)	353,8	3,6	–	A2000+	145
7	Track to a fix	FUFKE (FAF (LNAV))	082,2	2,0	–	A2000+	–
8	Track to a fix	<u>RW08</u> (MAPt (LNAV))	082,2	5,8	–	–	–
9	Course to a fix	HK090 (MATF)	082,4	–	–	–	135
10	Track to a fix	HK080	183,4	7,7	–	–	–
11	Track to a fix	RENSU (MAHF)	266,5	17,9	–	A3000	–

12	Hindernisfreihöhen:		
	Luftfahrzeugkategorie	A	B
	LNAV	510 (410)	
	LNAV/VNAV	391 (292)	403 (304)
	LPV (Betriebsstufe I)	349 (250)	

1.2 RNP – Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von RENSU [CH 60041 E08A]

1	Abflug von RENSU bis HK081, bis HK085 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei FUFKE nicht unter 2000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW08 sind nicht unter 780 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW08</u>. Schwellenüberflughöhe: 40. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.1						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	RENSU (IAF)	–	–	–	A3000+	–
4	Track to a fix	HK081	055,9	6,2	–	A3000+	–
5	Track to a fix	HK085 (IF)	353,8	3,6	–	A2000+	145
6	Track to a fix	FUFKE (FAF (LNAV))	082,2	2,0	–	A2000+	–
7	Track to a fix	<u>RW08</u> (MAPt (LNAV))	082,2	5,8	–	–	–
8	Course to a fix	HK090 (MATF)	082,4	–	–	–	135
9	Track to a fix	HK080	183,4	7,7	–	–	–
10	Track to a fix	RENSU (MAHF)	266,5	17,9	–	A3000	–
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.1						

2. RNP – Anflugverfahren zur Landebahn 26

2.1 RNP – Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von OTHO [CH 55016 E26A]

1	Abflug von OTAHO bis HK261, bis HK265 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei WEPZI nicht unter 2000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW26 sind nicht unter 780 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW26</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 262,4° bis HK270, bis HK271, bis OTAHO mit weiterem Steigflug auf 3500.																		
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung												
3	Initial fix	OTAHO (IAF)	–	–	–	A4000+	–												
4	Track to a fix	HK261	021,8	8,4	–	A3000+	–												
5	Track to a fix	HK265 (IF)	352,7	3,0	–	A2000+	145												
6	Track to a fix	WEPZI (FAF (LNAV))	262,6	2,8	–	A2000+	–												
7	Track to a fix	<u>RW26</u> (MAPt (LNAV))	262,6	5,8	–	–	–												
8	Course to a fix	HK270 (MATF)	262,4	–	–	–	–												
9	Track to a fix	HK271	195,5	4,3	–	–	–												
10	Track to a fix	OTAHO (MAHF)	113,2	12,6	–	A3500	–												
11	Hindernisfreihöhen: <table><tr><td>Luftfahrzeugkategorie</td><td>A</td><td>B</td></tr><tr><td>LNAV</td><td colspan="2">510 (420)</td></tr><tr><td>LNAV/VNAV</td><td>391 (302)</td><td>403 (314)</td></tr><tr><td>LPV (Betriebsstufe I)</td><td colspan="2">339 (250)</td></tr></table>							Luftfahrzeugkategorie	A	B	LNAV	510 (420)		LNAV/VNAV	391 (302)	403 (314)	LPV (Betriebsstufe I)	339 (250)	
Luftfahrzeugkategorie	A	B																	
LNAV	510 (420)																		
LNAV/VNAV	391 (302)	403 (314)																	
LPV (Betriebsstufe I)	339 (250)																		

2.2 RNP – Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von RENSU [CH 55016 E26A]

1	Abflug von RENSU bis HK080, bis HK261, bis HK265 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei WEPZI nicht unter 2000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW26 sind nicht unter 780 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW26</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	RENSU (IAF)	–	–	–	A3000+	–
4	Track to a fix	HK080	086,1	17,9	–	A3000+	–
5	Track to a fix	HK261	039,9	6,8	–	A2000+	–
6	Track to a fix	HK265 (IF)	352,7	3,0	–	A2000+	145
7	Track to a fix	WEPZI (FAF (LNAV))	262,6	2,8	–	A2000+	–
8	Track to a fix	<u>RW26</u> (MAPt (LNAV))	262,6	5,8	–	–	–
9	Course to a fix	HK270 (MATF)	262,4	–	–	–	–
10	Track to a fix	HK271	195,5	4,3	–	–	–
11	Track to a fix	OTAHO (MAHF)	113,2	12,6	–	A3500	–
12	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1						

(5) Platzrundenanflüge zur Landebahn 08 sind nur nördlich des Flugplatzes Kiel-Holtenau durchzuführen. Für sie werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeugkategorie	A	B
Circling	550 (450)	670 (570)

§ 3

RNAV – Abflugverfahren

(1) Den RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung des Sensors DME/DME ist nicht zulässig. Zur Benutzung der Abflugverfahren 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. Sofern das Abflugverfahren über den Bereich hinausführt, für den eine Sektormindesthöhe festgelegt ist, werden für die weiterführenden Verfahrensabschnitte Mindestreiseflughöhen festgelegt. Alle in den Verfahren angegebenen Verfahrensfixe sind Meldepunkte auf Anforderung.

(3) Bei Abflügen von der Startbahn 08 muss auf Hindernisse in den Abflugbereichen geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

(4) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten und unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit BREMEN RADAR auf dem Kanal 124.075 aufzunehmen.

(5) Die RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 08

1.1 OTAHO ONE LIMA DEPARTURE (OTAHO 1L)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reise- flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 082,4° bis HK090, bis HK080, bis OTAHO. OTAHO ist mindestens in 4000 zu überfliegen.			4000	–	Das Überfliegen von OTAHO in oder über 4000 ist aufgrund der Mindestreiseflughöhe im Streckennetz erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- grenzung
4	Course to a fix	HK090	082,4	–	–	–	–
5	Track to a fix	HK080	183,4	7,7	–	–	–
6	Track to a fix	OTAHO	155,5	2,9	–	A4000+	–

1.2 RENSU TWO LIMA DEPARTURE (RENSU 2L)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reise- flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 082,4° bis HK090, bis HK080, bis RENSU.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- begrenzung
4	Course to a fix	HK090	082,4	–	–	–	–
5	Track to a fix	HK080	183,4	7,7	–	–	–
6	Track to a fix	RENSU	266,5	17,9	–	–	–

2. Bei Benutzung der Startbahn 26

2.1 OTAHO ONE NOVEMBER DEPARTURE (OTAHO 1N)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reise- flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 262,4° bis HK270, bis HK271, bis OTAHO.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- begrenzung
4	Course to a fix	HK270	262,4	–	–	–	–
5	Track to a fix	HK271	195,5	4,3	–	–	–
6	Track to a fix	OTAHO	113,2	12,6	–	–	–

2.2 RENSU TWO NOVEMBER DEPARTURE (RENSU 2N)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reise- flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 262,4° bis HK270, bis RENSU. RENSU ist mindestens in 4000 zu überfliegen.			4000	–	Das Überfliegen von RENSU in oder über 4000 ist aufgrund der Mindestreiseflughöhe im Streckennetz erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- begrenzung
4	Course to a fix	HK270	262,4	–	–	–	–
5	Track to a fix	RENSU	228,6	11,5	–	A4000+	–

§ 4

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 8. August 2024 in Kraft. Gleichzeitig tritt 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 1 der Verordnung vom 19. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 117) geändert worden ist, außer Kraft.

Langen, den 9. April 2024

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann