



Bundesgesetzblatt

Teil I

2024

Ausgegeben zu Bonn am 13. Mai 2024

Nr. 150

Siebenundsechzigste Verordnung zur Änderung der Zweihundertzweifelten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main)

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:

Artikel 1

Die Zweihundertzweifelte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 13. November 2002 (BANz. S. 25 489), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 225) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird der Meldepunkt ODAGA wie folgt gefasst:

Meldepunkt	Definition
„ODAGA	R 354 – 16 DME FFM R 354 FFM/R 286 MTR“.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Verfahrensfix DF101 wird folgendes Verfahrensfix DF102 eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
„DF102	N 49 46 29,17 O 008 44 40,27“.

bb) Nach dem Verfahrensfix DF146 werden die folgenden Verfahrensfixe DF147 und DF148 eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
„DF147	N 49 53 13,89 O 008 12 01,52
DF148	N 49 59 39,62 O 008 37 51,87“.

cc) Nach dem Verfahrensfix DF169 wird folgendes Verfahrensfix DF170 eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
„DF170	N 49 51 53,99 O 008 48 31,11“.

dd) Nach dem Verfahrensfix DF198 wird folgendes Verfahrensfix DF199 eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
„DF199	N 49 51 41,50 O 008 20 57,93“.

ee) Nach dem Verfahrensfix DF290 wird folgendes Verfahrensfix DF362 eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
„DF362	N 50 06 24,86 O 008 35 55,73“.

ff) Nach dem Verfahrensfix DF484 werden die folgenden Verfahrensfixe DF485, DF486 und DF487 eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
„DF485	N 50 03 27,62 O 008 23 53,22
DF486	N 50 07 50,94 O 008 18 32,50
DF487	N 50 15 45,04 O 008 28 09,68“.

gg) Das Wort „GEDEH“ wird durch das Wort „GED“ ersetzt.

hh) Nach dem Verfahrensfix MASIR wird folgendes Verfahrensfix MEFTO eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
„MEFTO	N 50 16 34,59 O 008 50 55,05“.

c) In Absatz 7 Satz 2 werden die Wörter „vierte Ausgabe, 2013“ durch die Wörter „fünfte Ausgabe, 2023“ ersetzt.

2. § 2 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Sätze 1 bis 5 werden wie folgt gefasst:

„Abflug von FKS (IAF) auf R 246 FKS in 5000 oder darüber; Rechtskurve einleiten, um ab 18,0 DME FKS (27,3 DME FRD) den Kreisbogen 18,0 DME FKS zu erfliegen, folgen und Sinkflug nicht unter 4000 beginnen; beim Kreuzen von R 290 FKS Rechtskurve einleiten, um ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFCE in 4000 ab 16,5 DME IFCE (17,5 DME FRD) (IF) zu erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCE (5,1 DME FRD) in 1640 überfliegen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC/DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 066° (missweisend) des LOC IFCE bei 11,5 DME IFCE (12,5 DME FRD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 DME IFCE (9,0 DME FRD) ist nicht unter 2880 und 4,1 DME IFCE (5,1 DME FRD) nicht unter 1640 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,2 DME IFCE (1,3 DME FRD).“

bb) Im Fehlanflugverfahren wird das Wort „Startbahnkurs“ durch die Wörter „Kurs 066° (missweisend)“ ersetzt.

b) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Sätze 1 bis 4 werden durch die folgenden Sätze 1 bis 5 ersetzt:

„Abflug von FKS (IAF) auf R 066 FKS in 5000 oder darüber; Linkskurve einleiten, um ab 26,9 DME FKS (24,8 DME FRD) den Kreisbogen 26,9 DME FKS zu erfliegen, folgen und Sinkflug nicht unter 4000 beginnen; beim Kreuzen von R 040 FKS Linkskurve einleiten, um ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFCW in 4000 ab 16,5 DME IFCW (17,3 DME FRD) (IF) zu erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCW (5,0 DME FRD) in 1660 überfliegen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC/DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 246° (missweisend) des LOC IFCW bei 11,5 DME IFCW (12,3 DME FRD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 7,1 DME IFCW (8,0 DME FRD) ist nicht unter 2620 und 4,1 DME IFCW (5,0 DME FRD) nicht unter 1660 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,2 DME IFCW (1,2 DME FRD).“

bb) Im Fehlanflugverfahren wird das Wort „Startbahnkurs“ durch die Wörter „Kurs 246° (missweisend)“ ersetzt.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 Tabellenspalte 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Die RNAV (GPS) – Einflugstrecke KERAX THREE GOLF (KERAX 3G) wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „THREE“ durch das Wort „FOUR“ und die Angabe „3G“ durch die Angabe „4G“ ersetzt.

bbbb) Das Wort „GEDEH“ wird durch das Wort „GED“ und das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbb) Die RNAV (GPS) – Einflugstrecke KERAX FOUR ROMEO (KERAX 4R) wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „FOUR“ durch das Wort „FIVE“ und die Angabe „4R“ durch die Angabe „5R“ ersetzt.

bbbb) Das Wort „GEDEH“ wird durch das Wort „GED“ und das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

ccc) Die RNAV (GPS) – Einflugstrecke ROLIS FOUR GOLF (ROLIS 4G) wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „FOUR“ durch das Wort „FIVE“ und die Angabe „4G“ durch die Angabe „5G“ ersetzt.

bbbb) Das Wort „MTR“ wird durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

ddd) In der RNAV (GPS) – Einflugstrecke ROLIS THREE ROMEO (ROLIS 3R) wird in der Überschrift das Wort „THREE“ durch das Wort „FOUR“ und die Angabe „3R“ durch die Angabe „4R“ ersetzt.

eee) In der RNAV (GPS) – Einflugstrecke SPESA TWO GOLF (SPESA 2G) wird in der Überschrift das Wort „TWO“ durch das Wort „THREE“ und die Angabe „2G“ durch die Angabe „3G“ ersetzt.

fff) In der RNAV (GPS) – Einflugstrecke SPESA FOUR ROMEO (SPESA 4R) wird in der Überschrift das Wort „FOUR“ durch das Wort „FIVE“ und die Angabe „4R“ durch die Angabe „5R“ ersetzt.

ggg) Die RNAV (GPS) – Einflugstrecke UNOKO FOUR GOLF (UNOKO 4G) wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „FOUR“ durch das Wort „FIVE“ und die Angabe „4G“ durch die Angabe „5G“ ersetzt.

bbbb) Das Wort „MTR“ wird durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

hhh) In der RNAV (GPS) – Einflugstrecke UNOKO FOUR ROMEO (UNOKO 4R) wird in der Überschrift das Wort „FOUR“ durch das Wort „FIVE“ und die Angabe „4R“ durch die Angabe „5R“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 Tabellenspalte 1 wird das Wort „GEDEH“ durch das Wort „GED“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In den Nummern 1.1.1 bis 1.1.3, 1.2.1 bis 1.2.3, 1.3.1 bis 1.3.3, 1.4.1 bis 1.4.3 und 1.5.1 bis 1.5.3 wird jeweils in der Überschrift das Wort „Endanflugfix“ durch das Wort „Anfangsanflugfix“ ersetzt.

bbb) Nummer 1.6 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „FOUR“ durch das Wort „FIVE“ und die Angabe „4D“ durch die Angabe „5D“ ersetzt.

bbbb) In Tabellenzeile 4 Tabellenspalte 2 wird das Wort „GEDEH“ durch das Wort „GED“ ersetzt.

cccc) In den Nummern 1.6.1 bis 1.6.3 wird jeweils in der Überschrift das Wort „Endanflugfix“ durch das Wort „Anfangsanflugfix“ ersetzt.

ccc) In den Nummern 1.7.1 bis 1.7.3, 1.8.1 bis 1.8.3, 1.9.1 bis 1.9.3, 1.10.1 bis 1.10.3, 1.11.1 bis 1.11.3, 1.12.1 bis 1.12.3, 1.13.1 bis 1.13.3 und 1.14.1 bis 1.14.3 wird jeweils in der Überschrift das Wort „Endanflugfix“ durch das Wort „Anfangsanflugfix“ ersetzt.

bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) In den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3, 2.2.1 bis 2.2.3, 2.3.1 bis 2.3.3 und 2.4.1 bis 2.4.3 wird jeweils in der Überschrift das Wort „Endanflugfix“ durch das Wort „Anfangsanflugfix“ ersetzt.

bbb) Nummer 2.5 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „FOUR“ durch das Wort „FIVE“ und die Angabe „4A“ durch die Angabe „5A“ ersetzt.

bbbb) In Tabellenzeile 4 Tabellenspalte 2 wird das Wort „GEDEH“ durch das Wort „GED“ ersetzt.

cccc) In den Nummern 2.5.1 bis 2.5.3 wird jeweils in der Überschrift das Wort „Endanflugfix“ durch das Wort „Anfangsanflugfix“ ersetzt.

ccc) In den Nummern 2.6.1 bis 2.6.3, 2.7.1 bis 2.7.3, 2.8.1 bis 2.8.3, 2.9.1 bis 2.9.3, 2.10.1 bis 2.10.3, 2.11.1 bis 2.11.3, 2.12.1 bis 2.12.3, 2.13.1 bis 2.13.3 und 2.14.1 bis 2.14.3 wird jeweils in der Überschrift das Wort „Endanflugfix“ durch das Wort „Anfangsanflugfix“ ersetzt.

cc) In Nummer 3 Tabellenspalte 2 wird das Wort „GEDEH“ durch das Wort „GED“ ersetzt.

- c) In Absatz 3 Nummer 1.1.1 bis 1.1.3, 1.2.1 bis 1.2.3, 1.3.1 bis 1.3.3, 1.4.1 bis 1.4.3, 2.1.1 bis 2.1.3, 2.2.1 bis 2.2.3, 2.3.1 bis 2.3.3 und 2.4.1 bis 2.4.3 wird jeweils in der Überschrift das Wort „Endanflugfix“ durch das Wort „Anfangsanflugfix“ ersetzt.
- d) In Absatz 4 Nummer 1 und 2 wird jeweils das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.
- e) In Absatz 5 wird das Warteverfahren über dem Wartefix MTR wie folgt gefasst:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindest-/Maximalwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
„Holding to a manual termination	MEFTO	069,6	230	A5000	links	—.

- f) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Im Wortlaut vor Nummer 1 wird Satz 8 wie folgt gefasst:

„Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese jeweils bis zum Erfliegen dieses Verfahrensfixes und zwar ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens beziehungsweise ab dem Erfliegen desjenigen Verfahrensfixes, an dem zuletzt eine Geschwindigkeitsbegrenzung angegeben ist.“

bb) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 1.1 wird wie folgt geändert:

aaaa) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von DF454 bis DF453, bis DF470 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFNE in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFNE (6,5 DME FRD) in 1610 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	---

bbbb) Die Tabellenzeilen 7 bis 9 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 7 bis 10 ersetzt:

2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
„7	Fehlanflug	Direct to a fix	DF363 (MATF)	—	—	—	A850+	—
8		Direct to a fix	DF362	—	—	L	A1870+	210
9		Track to a fix	DF473	345,2	9,8	—	A3940+	220
10		Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	—	A5000	250“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 10 wird Tabellenzeile 11.

bbb) Nummer 1.2 wird wie folgt geändert:

aaaa) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von TAU bis DF472, bis DF471, bis DF470 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFNE in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFNE (6,5 DME FRD) in 1610 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	--

bbbb) Die Tabellenzeilen 8 bis 10 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 8 bis 11 ersetzt:

2	Anflug-segment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kur-ven-richtung	Flug-höhe/Flug-fläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
„8	Fehlanflug	Direct to a fix	DF363 (MATF)	–	–	–	A850+	–
9		Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210
10		Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220
11		Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 11 wird Tabellenzeile 12.

ccc) In den Nummern 1.3 und 1.4 wird jeweils die Tabellenzeile 1 wie folgt geändert:

aaaa) In Satz 2 wird die Angabe „4,1 DME IFCE in 1620“ durch die Angabe „4,1 DME IFCE (5,1 DME FRD) in 1640“ ersetzt.

bbbb) In Satz 4 werden die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

ddd) In den Nummern 1.5 bis 1.7 wird jeweils die Tabellenzeile 1 wie folgt geändert:

aaaa) In Satz 2 wird die Angabe „4,1 DME IFSE in 1620“ durch die Angabe „4,1 DME IFSE (5,2 DME FRD) in 1630“ ersetzt.

bbbb) In Satz 4 werden die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung FKS“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

eee) In den Nummern 1.8 und 1.9 wird jeweils die Tabellenzeile 1 wie folgt geändert:

aaaa) In Satz 2 wird nach der Angabe „4,1 DME IFSW“ die Angabe „(4,8 DME FRD)“ eingefügt.

bbbb) In Satz 4 werden die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

fff) Nummer 1.10 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von MEFTO bis DF684, bis DF683, bis DF680 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFSW in 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFSW (4,8 DME FRD) in 1660 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF290, Direktflug bis DF685, weiterer Steigflug auf Kurs 240,0°, beim Erfliegen von 5000 Linkskurve; Direktflug bis CHA und 5000 beibehalten. Bis zum Erfliegen von 5000 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von CHA mit maximal 250 kt durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	---

cccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 4 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

ggg) In den Nummern 1.11 und 1.12 wird jeweils die Tabellenzeile 1 wie folgt geändert:

aaaa) In Satz 2 wird nach der Angabe „4,1 DME IFCW“ die Angabe „(5,0 DME FRD)“ eingefügt.

bbbb) In Satz 4 werden die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

hhh) Nummer 1.13 wird wie folgt geändert:

aaaa) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von DF426 bis DF425, bis DF424, bis DF423, bis DF480 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFNW in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFNW (3,3 DME FRD) in 1650 überflogen. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	--

bbbb) Die Tabellenzeilen 9 bis 13 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 9 bis 14 ersetzt:

2	Anflug-segment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kur-ven-richtung	Flug-höhe/Flug-fläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
„9	Fehlanflug	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–
10		Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–
11		Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220
12		Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–
13		Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250
14	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	Betriebsstufe I		530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)		
	Betriebsstufe II		439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)		
	Betriebsstufe III		bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt“.					

iii) Nummer 1.14 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von MEFTO bis DF482, bis DF481 bis DF480 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFNW in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFNW (3,3 DME FRD) in 1650 überflogen. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“							
----	--	--	--	--	--	--	--	--

cccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 4 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

dddd) Die Tabellenzeilen 8 bis 12 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 8 bis 13 ersetzt:

2	Anflug-segment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kur-ven-richtung	Flug-höhe/Flug-fläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
„8	Fehlanflug	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–
9		Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–
10		Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220
11		Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–
12		Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	Betriebsstufe I		530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)		
	Betriebsstufe II		439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)		
	Betriebsstufe III		bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt“.					

cc) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:

aaaa) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von DF454 bis DF453, bis DF470 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFEL in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFEL (6,5 DME FRD) in 1700 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u>; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	--

bbbb) Die Tabellenzeilen 7 bis 9 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 7 bis 10 ersetzt:

2	Anflug-segment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kur-ven-richtung	Flug-höhe/Flug-fläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
„7	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	–
8		Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210
9		Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220
10		Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 10 wird Tabellenzeile 11.

bbb) Nummer 2.2 wird wie folgt geändert:

aaaa) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von TAU bis DF472, bis DF471, bis DF470 und ILS-Landekurs 066° (missweisend) des ILS IFEL in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFEL (6,5 DME FRD) in 1700 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>DF363</u>; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 3500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	---

bbbb) Die Tabellenzeilen 8 bis 10 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 8 bis 11 ersetzt:

2	Anflug-segment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kur-ven-richtung	Flug-höhe/Flug-fläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
„8	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	–
9		Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210
10		Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220
11		Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 11 wird Tabellenzeile 12.

ccc) Nummer 2.3 wird wie folgt geändert:

aaaa) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von DF426 bis DF425, bis DF424, bis DF423, bis DF480 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFWR in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFWR (3,3 DME FRD) in 1740 überflogen. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	--

bbbb) Die Tabellenzeilen 9 bis 13 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 9 bis 14 ersetzt:

2	Anflug-segment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kur-ven-richtung	Flug-höhe/Flug-fläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
„9	Fehlanflug	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–
10		Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–
11		Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220
12		Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–
13		Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250
14	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	Betriebsstufe I		530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)“.		

ddd) Nummer 2.4 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von MEFTO bis DF482, bis DF481 bis DF480 und ILS-Landekurs 246° (missweisend) des ILS IFWR in 5000 erfliegen; Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFWR (3,3 DME FRD) in 1740 überflogen. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	--

cccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 4 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

dddd) Die Tabellenzeilen 8 bis 12 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 8 bis 13 ersetzt:

2	Anflug-segment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kur-ven-richtung	Flug-höhe/ Flug-fläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
„8	Fehlanflug	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–
9		Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–
10		Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220
11		Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–
12		Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	Betriebsstufe I		530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)“.		

g) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) Im Wortlaut vor Nummer 1 wird Satz 7 wie folgt gefasst:

„Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese jeweils bis zum Erfliegen dieses Verfahrensfixes und zwar ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens beziehungsweise ab dem Erfliegen desjenigen Verfahrensfixes, an dem zuletzt eine Geschwindigkeitsbegrenzung angegeben ist.“

bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 6 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 8 bis 10 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 8 bis 11 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kur-ven-richtung	Flug-höhe/ Flug-fläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung	Navigations-spezifikation
„8	Direct to a fix	DF363 (MATF)	–	–	–	A850+	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210	RNP APCH
10	Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220	RNP APCH
11	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 11 wird Tabellenzeile 12.

bbb) Nummer 2.2 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 6 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 9 bis 11 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 9 bis 12 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
„9	Direct to a fix	DF363 (MATF)	–	–	–	A850+	–	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210	RNP APCH
11	Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220	RNP APCH
12	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 12 wird Tabellenzeile 13.

ccc) In den Nummern 2.8 und 2.9 werden jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 7 die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

ddd) Nummer 2.10 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt geändert:

aaaaa) In Satz 1 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbbb) In Satz 7 werden die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

cccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 3 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

eee) Nummer 2.13 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 8 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 10 bis 14 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 10 bis 15 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
„10	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–	RNP APCH
11	Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–	RNP APCH
12	Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220	RNP APCH
13	Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–	RNP APCH
14	Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250	RNP APCH
15	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	LPV (Betriebsstufe I)		530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)“.		

fff) Nummer 2.14 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von MEFTO bis DF482, bis DF481, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	---

cccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 3 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

dddd) Die Tabellenzeilen 9 bis 13 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 9 bis 14 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
„9	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–	RNP APCH
11	Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220	RNP APCH
12	Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–	RNP APCH
13	Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250	RNP APCH
14	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D			
	LPV (Betriebsstufe I)	530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)“.			

cc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 3.1 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 6 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 8 bis 10 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 8 bis 11 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
„8	Direct to a fix	DF363 (MATF)	–	–	–	A850+	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210	RNP APCH
10	Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220	RNP APCH
11	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 11 wird Tabellenzeile 12.

bbb) Nummer 3.2 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 6 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 9 bis 11 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 9 bis 12 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
„9	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	–	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210	RNP APCH
11	Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220	RNP APCH
12	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 12 wird Tabellenzeile 13.

ccc) In den Nummern 3.8 und 3.9 werden jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 7 die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

ddd) Nummer 3.10 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt geändert:

aaaaa) In Satz 1 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbbb) In Satz 7 werden die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

ccccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 3 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

eee) Nummer 3.13 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 8 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 10 bis 14 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 10 bis 15 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
„10	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–	RNP APCH
11	Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–	RNP APCH
12	Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220	RNP APCH
13	Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–	RNP APCH
14	Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250	RNP APCH
15	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	LPV (Betriebsstufe I)		530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)“.		

fff) Nummer 3.14 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von MEFTO bis DF482, bis DF481, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	---

cccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 3 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

dddd) Die Tabellenzeilen 9 bis 13 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 9 bis 14 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
„9	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–	RNP APCH
11	Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220	RNP APCH
12	Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–	RNP APCH
13	Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250	RNP APCH
14	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	LPV (Betriebsstufe I)		530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)“.		

h) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) Im Wortlaut vor Nummer 1 wird Satz 8 wie folgt gefasst:

„Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese jeweils bis zum Erfliegen dieses Verfahrensfixes und zwar ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens beziehungsweise ab dem Erfliegen desjenigen Verfahrensfixes, an dem zuletzt eine Geschwindigkeitsbegrenzung angegeben ist.“

bb) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 1.1 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 6 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 8 bis 10 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 8 bis 11 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
„8	Direct to a fix	DF363 (MATF)	–	–	–	A850+	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210	RNP APCH
10	Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220	RNP APCH
11	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 11 wird Tabellenzeile 12.

bbb) Nummer 1.2 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 6 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 9 bis 11 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 9 bis 12 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
„9	Direct to a fix	<u>DF363</u> (MATF)	–	–	–	A850+	–	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210	RNP APCH
11	Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220	RNP APCH
12	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 12 wird Tabellenzeile 13.

ccc) In den Nummern 1.8 und 1.9 werden jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 4 die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

ddd) Nummer 1.10 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt geändert:

aaaaa) In Satz 1 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbbb) In Satz 4 werden die Wörter „zur Vollendung des Kurvenfluges in Richtung CHA“ durch die Wörter „zum Erfliegen von 5000“ ersetzt.

cccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 3 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

eee) Nummer 1.13 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 8 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 10 bis 14 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 10 bis 15 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigations-spezifikation
„10	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–	RNP APCH
11	Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–	RNP APCH
12	Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220	RNP APCH
13	Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–	RNP APCH
14	Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250	RNP APCH
15	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	GLS Betriebsstufe I		530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)		
	GLS Betriebsstufe II		439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)“.		

fff) Nummer 1.14 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von MEFTO bis DF482, bis DF481, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	---

cccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 3 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

dddd) Die Tabellenzeilen 9 bis 13 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 9 bis 14 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
„9	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–	RNP APCH
11	Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220	RNP APCH
12	Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–	RNP APCH
13	Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250	RNP APCH
14	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D			
	GLS Betriebsstufe I	530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)			
	GLS Betriebsstufe II	439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)“.			

cc) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Tabellenzeile 1 werden die Sätze 3 bis 6 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Fehlanflugverfahren: Direktflug bis DF363; Linkskurve, Direktflug bis DF362, bis DF473, bis TAU mit Steigflug auf 5000. DF363 ist mindestens in 850 zu überfliegen. DF362 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF473 ist mindestens in 3940 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF362 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DF473 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von TAU mit maximal 250 kt durchzuführen.“

bbbb) Die Tabellenzeilen 8 bis 10 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 8 bis 11 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
„8	Direct to a fix	DF363 (MATF)	–	–	–	A850+	–	RNP APCH
9	Direct to a fix	DF362	–	–	L	A1870+	210	RNP APCH
10	Track to a fix	DF473	345,2	9,8	–	A3940+	220	RNP APCH
11	Track to a fix	TAU (MAHF)	266,7	14,3	–	A5000	250	RNP APCH“.

cccc) Die bisherige Tabellenzeile 11 wird Tabellenzeile 12.

fff) Nummer 2.14 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 1 wird wie folgt gefasst:

„1	Abflug von MEFTO bis DF482, bis DF481, bis DF480 und Endanflugkurs in 5000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 5000 mit 3,2° auf dem nominellen Gleitweg. GLS-Bezugshöhe über der Schwelle: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 249,7° auf 680; Rechtskurve, Direktflug bis DF485, bis DF486, bis DF487, bis MEFTO mit Steigflug auf 5000. DF485 ist mindestens in 1870 zu überfliegen. DF486 ist mindestens in 2950 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF486 ist der Flug mit maximal 220 kt, bis zum Erfliegen von MEFTO mit maximal 250 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von 2500 ist der Flug mit einem Mindeststeiggradienten von 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Bei einem Fehlanflug ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) sofort zu informieren.“
----	--

cccc) In Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 3 wird das Wort „MTR“ durch das Wort „MEFTO“ ersetzt.

dddd) Die Tabellenzeilen 9 bis 13 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 9 bis 14 ersetzt:

2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	Navigationsspezifikation
„9	Course to an altitude	–	249,7	–	–	A680+	–	RNP APCH
10	Direct to a fix	DF485	–	–	R	A1870+	–	RNP APCH
11	Track to a fix	DF486	322,0	5,6	–	A2950+	220	RNP APCH
12	Track to a fix	DF487	037,9	10,0	–	–	–	RNP APCH
13	Track to a fix	MEFTO (MAHF)	086,6	14,6	–	A5000	250	RNP APCH
14	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D			
	GLS Betriebsstufe I	530 (179)	542 (191)	551 (200)	561 (210)			
	GLS Betriebsstufe II	439 (88)	457 (106)	468 (117)	483 (132)“.			

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Tabellenzeile 2 wird wie folgt gefasst:

1	Startbahn	Abflugverfahren	Kanal
„2	25C/25L	MARUN H, MARUN M, OBOKA H, OBOKA M, TAU Q, TOBAK H, TOBAK M	120.155“.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Nummern 1.1 und 1.2 werden aufgehoben.

bbb) Die Nummern 1.3 bis 1.5 werden die Nummern 1.1 bis 1.3.

bb) In Nummer 2.2 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

„Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
KOMIB FOUR DELTA DEPARTURE (KOMIB 4D) Auf Startbahnkurs bis 800; über FR bis 6,0 DME FRD (3,0 DME von FFM); Rechtskurve, Kurs 097° (missweisend) mit maximal 220 kt erfliegen; Linkskurve, R 085 FFM erfliegen; auf R 085 FFM bis 24,0 DME FFM; Linkskurve, auf Kurs 058° (missweisend) bis AGOLO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 087° (missweisend) bis OKTUM (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 127° (missweisend) bis KOMIB (Δ). 21,0 DME FFM sind mindestens in 5100 zu überfliegen. GPS/FMS RNAV: [A800+] - DF149 [K220-; R] - DF151 [L] - DF167 [A5100+] - DF169 [L] - AGOLO [R] - OKTUM [R] - KOMIB	4000	von 24,0 DME FFM bis AGOLO: 5000; von AGOLO bis KOMIB: 6500	1. Nur für Flüge, die im Bereich EDDN enden. 2. Ab 24,0 DME FFM ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
MARUN ONE DELTA DEPARTURE (MARUN 1D) Auf Startbahnkurs bis 800; Direktflug bis FR; bei FR (5,0 DME FRD/2,0 DME von FFM) sofortige Linkskurve mit maximal 220 kt, R 200 MTR erfliegen; auf R 200 MTR bis MTR (Δ); Linkskurve, auf Kurs 349° (missweisend) bis TOBAK (Δ); Linkskurve, auf Kurs 341° (missweisend) bis APROX (Δ), auf Kurs 340° (missweisend) bis MARUN (Δ). GPS/FMS RNAV: [A800+] - DF149 [K220-; L] - MTR [L] - TOBAK [L] - APROX - MARUN	5000	von MTR bis MARUN: 5000	Ab MTR ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
OBOKA TWO DELTA DEPARTURE (OBOKA 2D) Auf Startbahnkurs bis 800; Direktflug bis FR; bei FR (5,0 DME FRD/2,0 DME von FFM) sofortige Linkskurve mit maximal 220 kt, R 200 MTR in Richtung MTR erfliegen; auf R 200 MTR bis 13,1 DME FFM; Linkskurve, R 286 MTR erfliegen; auf R 286 MTR bis ODAGA (Δ), auf Kurs 285° (missweisend) bis KUSOM (Δ); Linkskurve, auf Kurs 250° (missweisend) bis GUBAX (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 291° (missweisend) bis RAVKI (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 333° (missweisend) bis DITAM (Δ); Linkskurve, auf Kurs 324° (missweisend) bis OBOKA (Δ). GPS/FMS RNAV: [A800+] - DF149 [K220-; L] - MTR [L] - ODAGA - KUSOM [L] - GUBAX [R] - RAVKI [R] - DITAM [L] - OBOKA	5000	von ODAGA bis OBOKA: 5000	1. Ab ODAGA ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 2. OBOKA ist in FL170 oder höher zu überfliegen (gilt nicht für Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
SULUS TWO DELTA DEPARTURE (SULUS 2D) Auf Startbahnkurs bis 800; über FR bis 6,0 DME FRD (3,0 DME von FFM); Rechtskurve, Kurs 097° (missweisend) mit maximal 220 kt erfliegen; Linkskurve, R 085 FFM erfliegen; auf R 085 FFM bis 24,0 DME FFM; Linkskurve, auf Kurs 058° (missweisend) bis AGOLO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 087° (missweisend) bis OKTUM (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 127° (missweisend) bis KOMIB (Δ); Linkskurve, auf Kurs 086° (missweisend) bis SULUS (Δ). 21,0 DME FFM sind mindestens in 5100 zu überfliegen. GPS/FMS RNAV: [A800+] - DF149 [K220-; R] - DF151 [L] - DF167 [A5100+] - DF169 [L] - AGOLO [R] - OKTUM [R] - KOMIB [L] - SULUS	4000	von 24,0 DME FFM bis AGOLO: 5000; von AGOLO bis SULUS: 6500	1. Ab 24,0 DME FFM ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 2. Nicht für Flüge nach EDDN.
TOBAK ONE DELTA DEPARTURE (TOBAK 1D) Auf Startbahnkurs bis 800; Direktflug bis FR; bei FR (5,0 DME FRD/2,0 DME von FFM) sofortige Linkskurve mit maximal 220 kt, R 200 MTR erfliegen; auf R 200 MTR bis MTR (Δ); Linkskurve, auf Kurs 349° (missweisend) bis TOBAK (Δ). GPS/FMS RNAV: [A800+] - DF149 [K220-; L] - MTR [L] - TOBAK	5000	von MTR bis TOBAK: 5000	1. Ab MTR ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 2. Nicht für Flüge, die über Z10 fortgesetzt werden.“

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Tabellenzeile 2 wird wie folgt gefasst:

1	Startbahn	Abflugverfahren	Kanal
„2	25C/25L	MARUN F, MARUN G, MARUN K, MARUN N, MARUN W, OBOKA G, OBOKA K, OBOKA N, OBOKA W, TOBAK F, TOBAK G, TOBAK K, TOBAK N, TOBAK W	120.155“.

b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 1 Satz 2 wird die Angabe „Nummer 1.4“ durch die Angabe „Nummer 1.2“ ersetzt.
bb) In Nummer 2 Satz 3 wird die Angabe „Nummer 1.3“ durch die Angabe „Nummer 1.1“ ersetzt.

c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Im Wortlaut vor Nummer 1.1 werden die Wörter „zu den Wegpunkten MARUN und TOBAK gemäß § 4 Absatz 4 Nummer 1.1“ durch die Wörter „zu den Verfahrensfixen MARUN und TOBAK“ ersetzt.

bbb) Nummer 1.1 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „TWO“ durch das Wort „THREE“ und die Angabe „2F“ durch die Angabe „3F“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 2 wird wie folgt gefasst:

Streckenführung
„Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF135</u> , Direktflug bis DF142, bis DF143, bis DF137, bis DF101, bis ANEKL. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF134</u> , Direktflug bis DF141, bis DF143, bis DF137, bis DF101, bis ANEKL. DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF137 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.“

cccc) Die Tabellenzeilen 4 bis 11 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 4 bis 9 ersetzt:

3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
„4	25L	Course to a fix	<u>DF135</u>	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	DF142	–	–	–	–	–
6	25L	Track to a fix	DF143	199,8	1,6	–	–	–
7	25C	Course to a fix	<u>DF134</u>	249,6	–	–	A800+	–
8	25C	Direct to a fix	DF141	–	–	–	–	–
9	25C	Track to a fix	DF143	199,7	2,2	–	–	–“.

dddd) Die bisherigen Tabellenzeilen 12 bis 15 werden die Tabellenzeilen 10 bis 13.

ccc) Nummer 1.2 wird wie folgt gefasst:

„1.2 CINDY FOUR FOXTROT DEPARTURE (CINDY 4F)“

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflug-höhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF135, Direktflug bis DF142, bis DF143, bis DF137, bis DF159, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF134, Direktflug bis DF141, bis DF143, bis DF137, bis DF159, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY. DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF137 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen. DF170 ist mindestens in 4600 zu überfliegen.				5000	von AMTIX bis CINDY: 5000	Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course to a fix	<u>DF135</u>	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	DF142	–	–	–	–	–
6	25L	Track to a fix	DF143	199,8	1,6	–	–	–
7	25L	Track to a fix	DF137	119,6	2,0	–	–	210
8	25C	Course to a fix	<u>DF134</u>	249,6	–	–	A800+	–
9	25C	Direct to a fix	DF141	–	–	–	–	–
10	25C	Track to a fix	DF143	199,7	2,2	–	–	–
11	25C	Track to a fix	DF137	119,6	2,0	–	–	210
12	–	Initial fix	DF137	–	–	–	–	–
13	–	Track to a fix	DF159	119,2	2,0	–	A2500+	–
14	–	Track to a fix	DF170	119,1	10,4	–	A4600+	–
15	–	Track to a fix	AMTIX	119,2	12,6	–	–	–
16	–	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–“.

ddd) Nach Nummer 1.2 wird folgende Nummer 1.3 eingefügt:

„1.3 MARUN SEVEN FOXTROT DEPARTURE (MARUN 7F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflug-höhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,3° bis DF235, bis DF233, bis DF132, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,1° bis DF234, bis DF233, bis DF132, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. DF234 beziehungsweise DF235 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF234 beziehungsweise DF235 ist der Flug mit maximal 200 kt durchzuführen. DF233 ist mindestens in 3500 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF233 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DF132 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.				5000	von LIKSI bis MARUN: 5000	Die Höhengaben an den Verfahrensfixen DF233, DF234 und DF235 sind aufgrund betrieblicher Anforderungen erforderlich. Können sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course to a fix	DF235	249,3	–	–	A800+	200
5	25L	Track to a fix	DF233	280,1	3,7	–	A3500+	220
6	25C	Course to a fix	DF234	249,1	–	–	A800+	200
7	25C	Track to a fix	DF233	276,8	3,4	–	A3500+	220
8	–	Initial fix	DF233	–	–	–	A3500+	–
9	–	Track to a fix	DF132	322,6	6,3	–	–	250
10	–	Track to a fix	TABUM	016,9	10,9	–	–	–
11	–	Track to a fix	LIKSI	019,2	11,6	–	–	–
12	–	Track to a fix	LORPA	016,9	15,9	–	–	–
13	–	Track to a fix	MARUN	017,0	6,0	–	–	–“.

eee) Die bisherigen Nummern 1.3 und 1.4 werden die Nummern 1.4 und 1.5 und wie folgt gefasst:

„1.4 SOBRA NINE FOXTROT DEPARTURE (SOBRA 9F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflug-höhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF135, Direktflug bis DF142, bis DF163, bis DF167, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF134, Direktflug bis DF141, bis DF163, bis DF167, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF163 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF167 ist mindestens in 3300 zu überfliegen.				5000	von DONAB bis SOBRA: 4000	Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT - FL 220 - Y180 - DIK RFL im Flugplan anzugeben.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course to a fix	DF135	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	DF142	–	–	–	–	–
6	25L	Track to a fix	DF163	199,6	4,9	–	–	220
7	25C	Course to a fix	DF134	249,6	–	–	A800+	–
8	25C	Direct to a fix	DF141	–	–	–	–	–
9	25C	Track to a fix	DF163	199,6	5,5	–	–	220
10	–	Initial fix	DF163	–	–	–	–	–
11	–	Track to a fix	DF167	224,0	5,9	–	A3300+	–
12	–	Track to a fix	DF201	223,9	6,2	–	–	–
13	–	Track to a fix	DONAB	283,9	8,4	–	–	–
14	–	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–

1.5 SULUS FOUR FOXTROT DEPARTURE (SULUS 4F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangs- flughöhe	Mindest- reiseflug- höhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF135, Direktflug bis DF142, bis DF143, bis DF137, bis DF159, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF134, Direktflug bis DF141, bis DF143, bis DF137, bis DF159, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS. DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF137 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen. DF170 ist mindestens in 4600 zu überfliegen.				5000	von AMTIX bis SULUS: 5000	Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Start- bahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
4	25L	Course to a fix	<u>DF135</u>	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	DF142	–	–	–	–	–
6	25L	Track to a fix	DF143	199,8	1,6	–	–	–
7	25L	Track to a fix	DF137	119,6	2,0	–	–	210
8	25C	Course to a fix	<u>DF134</u>	249,6	–	–	A800+	–
9	25C	Direct to a fix	DF141	–	–	–	–	–
10	25C	Track to a fix	DF143	199,7	2,2	–	–	–
11	25C	Track to a fix	DF137	119,6	2,0	–	–	210
12	–	Initial fix	DF137	–	–	–	–	–
13	–	Track to a fix	DF159	119,2	2,0	–	A2500+	–
14	–	Track to a fix	DF170	119,1	10,4	–	A4600+	–
15	–	Track to a fix	AMTIX	119,2	12,6	–	–	–
16	–	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–
17	–	Track to a fix	GIBSA	104,0	19,3	–	–	–
18	–	Track to a fix	COSJE	074,7	11,3	–	–	–
19	–	Track to a fix	SULUS	054,4	37,2	–	–	–“.

fff) Folgende Nummer 1.6 wird angefügt:

„1.6 TOBAK EIGHT FOXTROT DEPARTURE (TOBAK 8F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflug-höhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,3° bis DF235, bis DF233, bis DF132, bis TABUM, bis TESGA, bis TOBAK. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,1° bis DF234, bis DF233, bis DF132, bis TABUM, bis TESGA, bis TOBAK. DF234 beziehungsweise DF235 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF234 beziehungsweise DF235 ist der Flug mit maximal 200 kt durchzuführen. DF233 ist mindestens in 3500 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF233 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DF132 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.				5000	von TESGA bis TOBAK: 5000	1. Die Höhenvorgaben an den Verfahrensfixen DF233, DF234 und DF235 sind aufgrund betrieblicher Anforderungen erforderlich. Können sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Das Abflugverfahren ist nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course to a fix	DF235	249,3	–	–	A800+	200
5	25L	Track to a fix	DF233	280,1	3,7	–	A3500+	220
6	25C	Course to a fix	DF234	249,1	–	–	A800+	200
7	25C	Track to a fix	DF233	276,8	3,4	–	A3500+	220
8	–	Initial fix	DF233	–	–	–	A3500+	–
9	–	Track to a fix	DF132	322,6	6,3	–	–	250
10	–	Track to a fix	TABUM	016,9	10,9	–	–	–
11	–	Track to a fix	TESGA	041,5	12,4	–	–	–
12	–	Track to a fix	TOBAK	040,0	9,9	–	–	–“.

bb) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. Abflugverfahren mit der Streckenkennung GOLF

Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung GOLF zu den Verfahrensfixen MARUN, OBOKA und TOBAK für zweistrahlige Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkatgorie HEAVY zur Verfügung.

Sie stehen darüber hinaus standardmäßig zu den Wegpunkten MARUN, OBOKA und TOBAK für alle Luftfahrzeuge zur Verfügung, wenn diese die in den standardmäßig vorgesehenen Abflugverfahren mit abweichender Streckenkennung zugrunde liegenden Vorgaben nicht einhalten können.

2.1 MARUN TWO GOLF DEPARTURE (MARUN 2G)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflug-höhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,3° bis DF235, bis DF133, bis DF131, bis DF238, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,1° bis DF234, bis DF133, bis DF131, bis DF238, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. DF234 beziehungsweise DF235 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF234 beziehungsweise DF235 ist der Flug mit maximal 200 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DF133 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DF238 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.				5000	von LIKSI bis MARUN: 5000	Die Höhenvorgaben an den Verfahrensfixen DF234 und DF235 sind aufgrund betrieblicher Anforderungen erforderlich. Können sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course to a fix	DF235	249,3	–	–	A800+	200
5	25L	Track to a fix	DF133	280,3	2,7	–	–	220
6	25C	Course to a fix	DF234	249,1	–	–	A800+	200
7	25C	Track to a fix	DF133	275,8	2,5	–	–	220
8	–	Initial fix	DF133	–	–	–	–	–
9	–	Track to a fix	DF131	259,6	3,5	–	–	–
10	–	Track to a fix	DF238	331,7	7,4	–	–	250
11	–	Track to a fix	TABUM	028,8	11,1	–	–	–
12	–	Track to a fix	LIKSI	019,2	11,6	–	–	–
13	–	Track to a fix	LORPA	016,9	15,9	–	–	–
14	–	Track to a fix	MARUN	017,0	6,0	–	–	–

2.2 OBOKA FOUR GOLF DEPARTURE (OBOKA 4G)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangs- flughöhe	Mindest- reiseflug- höhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,3° bis DF235, bis DF133, bis DF136, bis ESUPI, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,1° bis DF234, bis DF133, bis DF136, bis ESUPI, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. DF234 beziehungsweise DF235 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF234 beziehungsweise DF235 ist der Flug mit maximal 200 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DF133 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DF136 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.				5000	von ESUPI bis MASIR: 4000; von MASIR bis OBOKA: 5000	1. Die Höhenvorgaben an den Verfahrensfixen DF234 und DF235 sind aufgrund betrieblicher Anforderungen erforderlich. Können sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (gilt nicht für Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Start- bahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- grenzung
4	25L	Course to a fix	DF235	249,3	–	–	A800+	200
5	25L	Track to a fix	DF133	280,3	2,7	–	–	220
6	25C	Course to a fix	DF234	249,1	–	–	A800+	200
7	25C	Track to a fix	DF133	275,8	2,5	–	–	220
8	–	Initial fix	DF133	–	–	–	–	–
9	–	Track to a fix	DF136	259,6	6,4	–	–	250
10	–	Track to a fix	ESUPI	294,4	6,9	–	–	–
11	–	Track to a fix	MASIR	308,7	18,9	–	–	–
12	–	Track to a fix	RAVKI	336,4	7,0	–	–	–
13	–	Track to a fix	DITAM	336,3	12,9	–	–	–
14	–	Track to a fix	OBOKA	327,0	13,4	–	–	–

2.3 TOBAK THREE GOLF DEPARTURE (TOBAK 3G)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,3° bis DF235, bis DF133, bis DF131, bis DF238, bis TABUM, bis TESGA, bis TOBAK. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,1° bis DF234, bis DF133, bis DF131, bis DF238, bis TABUM, bis TESGA, bis TOBAK. DF234 beziehungsweise DF235 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF234 beziehungsweise DF235 ist der Flug mit maximal 200 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DF133 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DF238 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.				5000	von TESGA bis TOBAK: 5000	1. Die Höhenvorgaben an den Verfahrensfixen DF234 und DF235 sind aufgrund betrieblicher Anforderungen erforderlich. Können sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Das Abflugverfahren ist nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course to a fix	DF235	249,3	–	–	A800+	200
5	25L	Track to a fix	DF133	280,3	2,7	–	–	220
6	25C	Course to a fix	DF234	249,1	–	–	A800+	200
7	25C	Track to a fix	DF133	275,8	2,5	–	–	220
8	–	Initial fix	DF133	–	–	–	–	–
9	–	Track to a fix	DF131	259,6	3,5	–	–	–
10	–	Track to a fix	DF238	331,7	7,4	–	–	250
11	–	Track to a fix	TABUM	028,8	11,1	–	–	–
12	–	Track to a fix	TESGA	041,5	12,4	–	–	–
13	–	Track to a fix	TOBAK	040,0	9,9	–	–	–“.

cc) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3 und wie folgt geändert:

aaa) Nummer 2.1 wird Nummer 3.1 und wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „ONE“ durch das Wort „TWO“ und die Angabe „1N“ durch die Angabe „2N“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 2 wird wie folgt gefasst:

Streckenführung
„Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF135, Direktflug bis DF165, bis DF166, bis DF161, auf Kurs 302,6° bis KUPIP, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF134, Direktflug bis DF162, bis DF166, bis DF161, auf Kurs 302,6° bis KUPIP, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF162 beziehungsweise DF165 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.“

cccc) Die Tabellenzeilen 4 bis 11 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 4 bis 9 ersetzt:

3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
„4	25L	Course to a fix	<u>DF135</u>	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	DF165	–	–	–	–	220
6	25L	Track to a fix	DF166	184,9	2,9	–	–	–
7	25C	Course to a fix	<u>DF134</u>	249,6	–	–	A800+	–
8	25C	Direct to a fix	DF162	–	–	–	–	220
9	25C	Track to a fix	DF166	185,0	3,3	–	–	–“.

dddd) Die Tabellenzeilen 12 bis 18 werden die Tabellenzeilen 10 bis 16.

bbb) Nummer 2.2 wird Nummer 3.2 und wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „FIVE“ durch das Wort „SIX“ und die Angabe „5N“ durch die Angabe „6N“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 2 wird wie folgt gefasst:

Streckenführung
„Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF135</u> , Direktflug bis DF165, bis DF166, bis <u>DF161</u> , auf Kurs 302,6° bis KUPIP, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF134</u> , Direktflug bis DF162, bis DF166, bis <u>DF161</u> , auf Kurs 302,6° bis KUPIP, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF162 beziehungsweise DF165 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.“

cccc) Die Tabellenzeilen 4 bis 11 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 4 bis 9 ersetzt:

3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
„4	25L	Course to a fix	<u>DF135</u>	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	DF165	–	–	–	–	220
6	25L	Track to a fix	DF166	184,9	2,9	–	–	–
7	25C	Course to a fix	<u>DF134</u>	249,6	–	–	A800+	–
8	25C	Direct to a fix	DF162	–	–	–	–	220
9	25C	Track to a fix	DF166	185,0	3,3	–	–	–“.

dddd) Die Tabellenzeilen 12 bis 18 werden die Tabellenzeilen 10 bis 16.

ccc) Nummer 2.3 wird Nummer 3.3 und wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „EIGHT“ durch das Wort „NINE“ und die Angabe „8N“ durch die Angabe „9N“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 2 bis 11 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 2 bis 9 ersetzt:

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise Flughöhe		
„2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF135</u>, Direktflug bis DF165, bis DF166, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF134</u>, Direktflug bis DF162, bis DF166, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF162 beziehungsweise DF165 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				5000	von DONAB bis SOBRA: 4000	Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT - FL 220 - Y180 - DIK RFL im Flugplan anzugeben.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course to a fix	<u>DF135</u>	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	DF165	–	–	–	–	220
6	25L	Track to a fix	DF166	184,9	2,9	–	–	–
7	25C	Course to a fix	<u>DF134</u>	249,6	–	–	A800+	–
8	25C	Direct to a fix	DF162	–	–	–	–	220
9	25C	Track to a fix	DF166	185,0	3,3	–	–	–“.

cccc) Die Tabellenzeilen 12 bis 15 werden die Tabellenzeilen 10 bis 13.

ddd) Nummer 2.4 wird Nummer 3.4 und wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „THREE“ durch das Wort „FOUR“ und die Angabe „3N“ durch die Angabe „4N“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 2 wird wie folgt gefasst:

Streckenführung
„Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF135</u>, Direktflug bis DF165, bis DF166, bis <u>DF161</u>, auf Kurs 302,6° bis KUPIP, bis TABUM, bis TESGA, bis TOBAK. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF134</u>, Direktflug bis DF162, bis DF166, bis <u>DF161</u>, auf Kurs 302,6° bis KUPIP, bis TABUM, bis TESGA, bis TOBAK. DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF162 beziehungsweise DF165 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.“

cccc) Die Tabellenzeilen 4 bis 11 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 4 bis 9 ersetzt:

3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
„4	25L	Course to a fix	<u>DF135</u>	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	DF165	–	–	–	–	220
6	25L	Track to a fix	DF166	184,9	2,9	–	–	–
7	25C	Course to a fix	<u>DF134</u>	249,6	–	–	A800+	–
8	25C	Direct to a fix	DF162	–	–	–	–	220
9	25C	Track to a fix	DF166	185,0	3,3	–	–	–“.

dddd) Die Tabellenzeilen 12 bis 17 werden die Tabellenzeilen 10 bis 15.

dd) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4 und wie folgt gefasst:

„4. Abflugverfahren mit der Streckenkennung PAPA

Standardmäßig steht das Abflugverfahren mit der Streckenkennung PAPA für ein- und zweimotorige Propellerluftfahrzeuge zur Verfügung.

SOBRA EIGHT PAPA DEPARTURE (SOBRA 8P)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF135</u> , Direktflug bis DF138, bis DF147, bis DONAB, bis SOBRA. Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis <u>DF134</u> , Direktflug bis DF138, bis DF147, bis DONAB, bis SOBRA. DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF138 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF147 ist mindestens in 3800 zu überfliegen.				5000	von DONAB bis SOBRA: 4000	Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT - FL 220 - Y180 - DIK RFL im Flugplan anzugeben.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	25L	Course to a fix	<u>DF135</u>	249,6	–	–	A800+	–
5	25L	Direct to a fix	DF138	–	–	–	–	220
6	25C	Course to a fix	<u>DF134</u>	249,6	–	–	A800+	–
7	25C	Direct to a fix	DF138	–	–	–	–	220
8	–	Initial fix	DF138	–	–	–	–	–
9	–	Track to a fix	DF147	239,4	10,0	–	A3800+	–
10	–	Track to a fix	DONAB	239,2	7,7	–	–	–
11	–	Track to a fix	SOBRA	283,7	10,1	–	–	–“.

d) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 4 wird aufgehoben.

bb) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

„Bei Nutzung der Startbahn 07C muss auf Hindernisse im Abflugbereich geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).“

bbb) In Nummer 1.3 Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 5 Nummer 1 Satz 2 wird die Angabe „RUDOT FL 220 - Y180 - NISIV - UY180 - DIK RFL“ durch die Angabe „RUDOT - FL 220 - Y180 - DIK RFL“ ersetzt.

cc) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „FIVE“ durch das Wort „SIX“ und die Angabe „5E“ durch die Angabe „6E“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 2 bis 9 werden wie folgt gefasst:

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise Flughöhe		
„2	Von der Startbahn 07C: Abflug auf Kurs 069,7° bis <u>DF144</u>; Rechtskurve, Direktflug bis DF148, bis DF154, bis DF160, bis DF101, bis ANEKI. Von der Startbahn 07R: Abflug auf Kurs 069,7° bis <u>DF145</u>; Rechtskurve, Direktflug bis DF148, bis DF154, bis DF160, bis DF101, bis ANEKI. DF144 beziehungsweise DF145 sind mindestens in 800 zu überfliegen. DF154 ist mindestens in 3500 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF154 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				4000	von 19,7 NM vor ANEKI bis ANEKI: 4000	Kann DF154 nicht mindestens in 3500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course to a fix	<u>DF144</u>	069,7	–	–	A800+	–
5	07C	Direct to a fix	DF148	–	–	R	–	–
6	07C	Track to a fix	DF154	236,1	1,7	–	A3500+	220
7	07R	Course to a fix	<u>DF145</u>	069,7	–	–	A800+	–
8	07R	Direct to a fix	DF148	–	–	R	–	–
9	07R	Track to a fix	DF154	236,1	1,7	–	A3500+	220“.

bbb) Nummer 2.2 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „SEVEN“ durch das Wort „EIGHT“ und die Angabe „7E“ durch die Angabe „8E“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 2 bis 9 werden wie folgt gefasst:

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangs- flughöhe	Mindest- reiseflug- höhe		
„2	Von der Startbahn 07C: Abflug auf Kurs 069,7° bis <u>DF144</u>; Rechtskurve, Direktflug bis DF148, bis DF154, bis DF160, bis DF198, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. Von der Startbahn 07R: Abflug auf Kurs 069,7° bis <u>DF145</u>; Rechtskurve, Direktflug bis DF148, bis DF154, bis DF160, bis DF198, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA. DF144 beziehungsweise DF145 sind mindestens in 800 zu überfliegen. DF154 ist mindestens in 3500 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF154 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF201 ist mindestens in FL 090 zu überfliegen.				4000	von DONAB bis SOBRA: 4000	1. Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT - FL 220 - Y180 - DIK RFL im Flugplan anzugeben. 2. Können DF154 nicht mindestens in 3500 und DF201 nicht mindestens in FL 090 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Start- bahn	Path Terminator	Verfahrens- fix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
4	07C	Course to a fix	<u>DF144</u>	069,7	–	–	A800+	–
5	07C	Direct to a fix	DF148	–	–	R	–	–
6	07C	Track to a fix	DF154	236,1	1,7	–	A3500+	220
7	07R	Course to a fix	<u>DF145</u>	069,7	–	–	A800+	–
8	07R	Direct to a fix	DF148	–	–	R	–	–
9	07R	Track to a fix	DF154	236,1	1,7	–	A3500+	220“.

- e) In Absatz 9 Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 5 Nummer 2 Satz 2 wird die Angabe „RUDOT FL 220 - Y180 - NISIV - UY180 - DIK RFL“ durch die Angabe „RUDOT - FL 220 - Y180 - DIK RFL“ ersetzt.

f) Absatz 10 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 1.2 wird wie folgt gefasst:

„1.2 CINDY FOUR LIMA DEPARTURE (CINDY 4L)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflug-höhe		
2	Steigflug auf Steuerkurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF101, bis DF102, bis AMTIX, bis CINDY. Bis zum Erfliegen von DF101 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF102 ist mindestens in 4400 zu überfliegen.			4000	von AMTIX bis CINDY: 5000		
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Heading to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF101	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF102	092,9	7,9	–	A4400+	–
7	Track to a fix	AMTIX	093,1	13,5	–	–	–
8	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–“.

bbb) In Nummer 1.4 Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 5 Nummer 2 Satz 2 wird die Angabe „RUDOT FL 220 - Y180 - NISIV - UY180 - DIK RFL“ durch die Angabe „RUDOT - FL 220 - Y180 - DIK RFL“ ersetzt.

ccc) Nummer 1.5 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „TWO“ durch das Wort „THREE“ und die Angabe „2L“ durch die Angabe „3L“ ersetzt.

bbbb) Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 2 wird wie folgt gefasst:

Streckenführung
„Steigflug auf Steuerkurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF101, bis DF102, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS. Bis zum Erfliegen von DF101 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF102 ist mindestens in 4400 zu überfliegen.“

cccc) Die Tabellenzeile 6 wird durch die folgenden Tabellenzeilen 6 und 7 ersetzt:

3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent-fernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
„6	Track to a fix	DF102	092,9	7,9	–	A4400+	–
7	Track to a fix	AMTIX	093,1	13,5	–	–	–“.

dddd) Die bisherigen Tabellenzeilen 7 bis 10 werden die Tabellenzeilen 8 bis 11.

ddd) Nummer 1.6 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „TWO“ durch das Wort „THREE“ und die Angabe „2L“ durch die Angabe „3L“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 2 bis 6 werden wie folgt gefasst:

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflug-höhe		
„2	Steigflug auf Steuerkurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF160, bis DF200, bis PIPX, bis GISNO, bis ULKIG. DF200 ist mindestens in 3800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von GISNO mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	von PIPX bis ULKIG: 4000	Luftfahrzeuge, deren Streckenführung mindestens in FL 250 über Y180/Y181 geplant ist, müssen RUDOT mindestens in FL 240 überfliegen können. Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist RUDOT - FL 220 - Y180 - DIK RFL im Flugplan anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Heading to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–
5	Direct to a fix	DF160	–	–	–	–	220
6	Track to a fix	DF200	200,1	9,8	–	A3800+	250“.

bb) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 3.1 wird wie folgt gefasst:

„3.1 CINDY SIX SIERRA DEPARTURE (CINDY 6S)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reiseflug-höhe		
2	Steigflug auf Kurs 179,6° bis DF158, bis DF159, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY. DF158 ist mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF158 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen. DF170 ist mindestens in 4600 zu überfliegen.			4000	von AMTIX bis CINDY: 5000	Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Zuweisung des Abflugverfahrens CINDY L zu rechnen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF158	179,6	–	–	A800+	220
5	Track to a fix	DF159	119,2	2,1	–	A2500+	–
6	Track to a fix	DF170	119,1	10,4	–	A4600+	–
7	Track to a fix	AMTIX	119,2	12,6	–	–	–
8	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–“.

bbb) Nummer 3.4 wird wie folgt geändert:

aaaa) In der Überschrift wird das Wort „FOUR“ durch das Wort „FIVE“ und die Angabe „4S“ durch die Angabe „5S“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 7 werden wie folgt gefasst:

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 179,6° bis DF158, bis DF159, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS. DF158 ist mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF158 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen. DF170 ist mindestens in 4600 zu überfliegen.			4000	von AMTIX bis SULUS: 5000	Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Zuweisung des Abflugverfahrens SULUS L zu rechnen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF158	179,6	–	–	A800+	220
5	Track to a fix	DF159	119,2	2,1	–	A2500+	–
6	Track to a fix	DF170	119,1	10,4	–	A4600+	–
7	Track to a fix	AMTIX	119,2	12,6	–	–	–“.

ccc) In Nummer 3.6 Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 5 Nummer 3 Satz 2 wird die Angabe „RUDOT FL 220 - Y180 - NISIV - UY180 - DIK RFL“ durch die Angabe „RUDOT - FL 220 - Y180 - DIK RFL“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. Juli 2024 in Kraft.

Langen, den 9. April 2024

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann