



Bundesgesetzblatt

Teil I

2025

Ausgegeben zu Bonn am 2. Mai 2025

Nr. 124

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

Vom 14. April 2025

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung verordnet aufgrund

- des § 33 Absatz 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 31 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 411) geändert worden ist, und
- des § 32 Absatz 4c Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) geändert worden ist,

im Benehmen mit dem Umweltbundesamt:

Artikel 1

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

Die Zweihundertzwölfte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) vom 13. November 2002 (BANz. S. 25 489), die zuletzt durch Artikel 34 der Verordnung vom 30. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 339) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird gestrichen.

b) Absatz 4 wird zu Absatz 3 und wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Verfahrensfix DF166 wird das folgende Verfahrensfix DF167 eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
„DF167	N 50 03 46,93 O 009 10 48,14“.

bb) Nach dem Verfahrensfix DF170 wird folgendes Verfahrensfix DF171 eingefügt:

Verfahrensfix	Koordinaten
„DF171	N 49 56 27,93 O 008 35 49,31“.

- cc) Nach dem Verfahrensflix DF172 werden die folgenden Verfahrensfixe DF173, DF174 und DF175 eingefügt:

Verfahrensflix	Koordinaten	
„DF173	N 49 56 13,98	O 008 41 44,59
DF174	N 49 53 05,61	O 008 45 12,49
DF175	N 50 04 09,65	O 009 42 08,22“.

- dd) Das Verfahrensflix FFM wird gestrichen.

- ee) Nach dem Verfahrensflix FKS wird das folgende Verfahrensflix FOLWU eingefügt:

Verfahrensflix	Koordinaten	
„FOLWU	N 50 03 13,47	O 008 38 13,53“.

- ff) Das Verfahrensflix MTR wird gestrichen.

- c) Die Absätze 5 bis 7 werden zu den Absätzen 4 bis 6.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Tabellenzeile 3 Tabellenspalte 2 wird die Angabe „R 064 FKS (missweisender Kurs 244°)“ durch die Angabe „R 063 FKS (missweisender Kurs 243°)“ ersetzt.

- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 1 werden die Sätze 1 bis 5 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Abflug von FKS (IAF) auf R 246 FKS in 5000 oder darüber; Rechtskurve einleiten, um ab 18,0 DME FKS (26,7 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 (16,5 DME FRD/18,0 DME FKS) (IF) mit maximal 220 kt zu erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCE (4,1 DME FRD) in 1640 überflogen.

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 (11,5 DME FRD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 8,0 DME IFCE (8,0 DME FRD) ist nicht unter 2880 und 4,1 DME IFCE (4,1 DME FRD) nicht unter 1640 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,2 DME IFCE (0,2 DME FRD).“

- bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

- aaa) Die Sätze 1 bis 5 werden durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Abflug von FKS (IAF) auf R 066 FKS in 5000 oder darüber; Linkskurve einleiten, um ab 26,9 DME FKS (26,0 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 (18,3 DME FRD/26,9 DME FKS) (IF) mit maximal 220 kt zu erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,0° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IFCW (5,9 DME FRD) in 1660 überflogen.

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 (13,3 DME FRD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 7,1 DME IFCW (8,9 DME FRD) ist nicht unter 2620 und 4,1 DME IFCW (5,9 DME FRD) nicht unter 1660 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,2 DME IFCW (2,0 DME FRD).“

- bbb) In der Tabelle der Hindernisfreihöhen wird in Tabellenzeile 5 jeweils die Angabe „840 (480)“ durch die Angabe „900 (530)“ ersetzt.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1 und 2 werden durch die folgenden Absätze 1 und 2 ersetzt:

„(1) Den RNAV (GPS)-Einflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikationen RNAV 1, RNP 1 und Advanced RNP nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GPS ist erforderlich. Die Nutzung der Sensoren DME/DME und DME/DME/IRU ist nicht zulässig. Luftfahrzeugführer, deren Luftfahrzeuge über die entsprechende Ausrüstung verfügen, sollen nach Möglichkeit diese Flugverfahren in der Zeit zwischen 22:00 und 04:00 Uhr UTC (21:00 und 03:00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) nutzen. Sie werden nur von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen. Die RNAV (GPS)-Einflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Für Anflugrichtung 07

1.1 KERAX SIX ROMEO (KERAX 6R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KERAX	–	–	–	FL 080+	–
4	Track to a fix	GED	253,6	13,3	–	FL 080+	–
5	Track to a fix	GEDSI	211,9	9,0	–	FL 080+	–
6	Track to a fix	MEFTO	267,6	10,7	–	FL 080+	–
7	Track to a fix	ETARU	271,4	28,3	–	FL 080+	–
8	Track to a fix	DF951	197,3	13,5	–	FL 080+	–
9	Track to a fix	IBLUS	162,2	11,0	–	A5000+	–

1.2 ROLIS FIVE ROMEO (ROLIS 5R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	ROLIS	–	–	–	FL 100+	–
4	Track to a fix	DF951	162,1	23,0	–	FL 080+	–
5	Track to a fix	IBLUS	162,2	11,0	–	A5000+	–

1.3 SPESA SIX ROMEO (SPESA 6R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	SPESA	–	–	–	FL 065+	–
4	Track to a fix	KUGUK	296,3	14,1	–	FL 065+	–
5	Track to a fix	DF950	240,1	15,6	–	FL 065+	–
6	Track to a fix	ULNOK	274,6	9,9	–	A5000+	–

1.4 UNOKO SIX ROMEO (UNOKO 6R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	UNOKO	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	IBVIL	102,6	5,6	–	FL 110+	–
5	Track to a fix	MANUV	157,5	9,0	–	FL 110+	–
6	Track to a fix	RAMOB	141,8	14,1	–	FL 110+	–
7	Track to a fix	REDLI	140,3	7,1	–	FL 080+	–
8	Track to a fix	IBLUS	123,0	13,6	–	A5000+	–

2. Für Anflugrichtung 25

2.1 KERAX FIVE GOLF (KERAX 5G)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KERAX	–	–	–	FL 080+	–
4	Track to a fix	GED	253,6	13,3	–	FL 080+	–
5	Track to a fix	MEFTO	242,3	17,4	–	FL 065+	–
6	Track to a fix	ORVIV	131,4	8,4	–	A5000+	–

2.2 ROLIS SIX GOLF (ROLIS 6G)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	ROLIS	–	–	–	FL 100+	–
4	Track to a fix	ETARU	129,0	14,2	–	FL 100+	–
5	Track to a fix	FOLWU	124,3	24,6	–	FL 080+	–
6	Track to a fix	MEFTO	031,3	15,7	–	FL 065+	–
7	Track to a fix	ORVIV	131,4	8,4	–	A5000+	–

2.3 SPESA FOUR GOLF (SPESA 4G)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	SPESA	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	KUGUK	296,3	14,1	–	A5000+	–

2.4 UNOKO SIX GOLF (UNOKO 6G)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	UNOKO	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	IBVIL	102,6	5,6	–	FL 110+	–
5	Track to a fix	MANUV	157,5	9,0	–	FL 110+	–
6	Track to a fix	RAMOB	141,8	14,1	–	FL 110+	–
7	Track to a fix	ROKIM	114,7	15,7	–	FL 080+	–
8	Track to a fix	FOLWU	081,9	22,9	–	FL 080+	–
9	Track to a fix	MEFTO	031,3	15,7	–	FL 065+	–
10	Track to a fix	ORVIV	131,4	8,4	–	A5000+	–

3. Die Warteverfahren für RNAV (GPS)-Einflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindestwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	GED	182,0	230	FL 060	rechts	–
Holding to a manual termination	KERAX	199,0	230	FL 060	rechts	–
Holding to a manual termination	ROLIS	160,0	230	FL 100	links	–
Holding to a manual termination	SPESA	286,5	230	A5000	rechts	–
Holding to a manual termination	UNOKO	090,3	230	FL 110	rechts	–

(2) Den RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)-Einflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Zur Benutzung der Einflugverfahren ist Radarüberwachung erforderlich. Die in den Nummern 1 und 3 festgelegten RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)-Einflugverfahren sind Verbindungsstrecken aus dem Streckennetz (ENROUTE Transitions). An ihren jeweils letzten Verfahrensfixen ist ein an ebendiesem Verfahrensfix beginnendes RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)-Einflugverfahren mit der gleichen Streckenkennung aus Nummer 2 oder Nummer 4 anzuschließen. Die RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)-Einflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)-Verbindungsstrecken aus dem Streckennetz bei Anflugrichtung 07

1.1 DEBHI CHARLIE (DEBHI C)

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DEBHI	–	–	–	FL 240	–
4	Track to a fix	BOWEK	305,1	18,2	–	FL 240-/FL 190+	–
5	Track to a fix	ITHIT	304,8	5,0	–	FL 240-/FL 180+	–
6	Track to a fix	SEVVE	304,7	16,6	–	FL 180-/FL 140+	–
7	Track to a fix	SPESA	304,4	13,2	–	FL 140-/FL 110+	–

1.2 DEBHI DELTA (DEBHI D)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DEBHI	–	–	–	FL 240	–
4	Track to a fix	BOWEK	305,1	18,2	–	FL 240-/FL 210+	–
5	Track to a fix	ITHIT	304,8	5,0	–	FL 240-/FL 200+	–
6	Track to a fix	SEVVE	304,7	16,6	–	FL 200-/FL 160+	–
7	Track to a fix	SPESA	304,4	13,2	–	FL 160-/FL 130+	–

1.3 KISEK CHARLIE (KISEK C)

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KISEK	–	–	–	FL 240-/FL 210+	–
4	Track to a fix	XINLA	005,3	16,6	–	FL 180-/FL 160+	–
5	Track to a fix	XARCU	013,0	15,1	–	FL 110-/FL 100+	–
6	Track to a fix	ADNIS	013,1	10,6	–	FL 100	–
7	Track to a fix	SPESA	013,1	10,0	–	–	–

1.4 KISEK DELTA (KISEK D)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KISEK	–	–	–	FL 240-/FL 210+	–
4	Track to a fix	XINLA	005,3	16,6	–	FL 180-/FL 160+	–
5	Track to a fix	XARCU	013,0	15,1	–	FL 110-/FL 100+	–
6	Track to a fix	ADNIS	013,1	10,6	–	FL 100	–
7	Track to a fix	SPESA	013,1	10,0	–	–	–

1.5 PETIX CHARLIE (PETIX C)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	PETIX	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	PIWAW	311,7	49,9	–	–	–
5	Track to a fix	INBOS	292,4	7,1	–	–	–
6	Track to a fix	SPESA	247,9	11,6	–	–	–

1.6 PETIX DELTA (PETIX D)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	PETIX	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	PIWAW	311,7	49,9	–	–	–
5	Track to a fix	INBOS	292,4	7,1	–	–	–
6	Track to a fix	SPESA	247,9	11,6	–	–	–

2. RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)-Einflugverfahren bei Anflugrichtung 07

Der Kurs ist über das jeweils letzte Verfahrensfix hinaus beizubehalten, wenn keine weiteren Anweisungen (Radarführung, Anflugfreigabe) erfolgen.

2.1 DEBHI ONE CHARLIE (DEBHI 1C)

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DEBHI	–	–	–	FL 240	–
4	Track to a fix	BOWEK	305,1	18,2	–	FL 240-/FL 190+	–
5	Track to a fix	ITHIT	304,8	5,0	–	FL 240-/FL 180+	–
6	Track to a fix	SEVVE	304,7	16,6	–	FL 180-/FL 140+	–
7	Track to a fix	SPESA	304,4	13,2	–	FL 140-/FL 110+	–
8	Track to a fix	CHA	286,6	12,5	–	FL 110	–
9	Track to a fix	DF635	286,5	13,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF636	249,6	9,6	–	–	–
11	Track to a fix	DF640	249,6	7,5	–	–	–
12	Track to a fix	DF641	249,4	4,1	–	–	–
13	Track to a fix	DF642	249,4	4,0	–	–	–
14	Track to a fix	DF643	249,3	4,0	–	–	–
15	Track to a fix	DF644	249,2	4,0	–	–	–

2.1.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.1.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.1.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.2 DEBHI ONE DELTA (DEBHI 1D)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DEBHI	–	–	–	FL 240	–
4	Track to a fix	BOWEK	305,1	18,2	–	FL 240-/FL 210+	–
5	Track to a fix	ITHIT	304,8	5,0	–	FL 240-/FL 200+	–
6	Track to a fix	SEVVE	304,7	16,6	–	FL 200-/FL 160+	–
7	Track to a fix	SPESA	304,4	13,2	–	FL 160-/FL 130+	–
8	Track to a fix	CHA	286,6	12,5	–	FL 130	–
9	Track to a fix	DF439	296,7	25,8	–	–	–
10	Track to a fix	DF441	249,5	13,9	–	–	–
11	Track to a fix	DF442	249,3	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF443	249,2	4,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF444	249,1	4,0	–	–	–

2.2.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.2.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.2.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.3 EMPAX FIVE CHARLIE (EMPAX 5C)

Der Sinkflug ist mit der zuletzt geflogenen Machzahl einzuleiten und beim Wechsel auf die angezeigte Fluggeschwindigkeit (IAS) bis zum Erfliegen von SPESA mit einer IAS zwischen 260 kt und 300 kt zu fliegen, es sei denn, die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (ATC) hat abweichende Anweisungen erteilt. Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	EMPAX	–	–	–	FL 360-/FL 290+	–
4	Track to a fix	NELLI	005,8	10,0	–	FL 320-/FL 260+	–
5	Track to a fix	KOVAN	008,9	15,5	–	FL 270-/FL 220+	–
6	Track to a fix	KISEK	005,4	7,6	–	FL 240-/FL 210+	–
7	Track to a fix	XINLA	005,3	16,6	–	FL 180-/FL 160+	–
8	Track to a fix	XARCU	013,0	15,1	–	FL 110-/FL 100+	–
9	Track to a fix	ADNIS	013,1	10,6	–	FL 100	–
10	Track to a fix	SPESA	013,1	10,0	–	–	–
11	Track to a fix	CHA	286,6	12,5	–	–	–
12	Track to a fix	DF635	286,5	13,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF636	249,6	9,6	–	–	–
14	Track to a fix	DF640	249,6	7,5	–	–	–
15	Track to a fix	DF641	249,4	4,1	–	–	–
16	Track to a fix	DF642	249,4	4,0	–	–	–
17	Track to a fix	DF643	249,3	4,0	–	–	–
18	Track to a fix	DF644	249,2	4,0	–	–	–

2.3.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.3.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.3.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.4 EMPAX FIVE DELTA (EMPAX 5D)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

Der Sinkflug ist mit der zuletzt geflogenen Machzahl einzuleiten und beim Wechsel auf die angezeigte Fluggeschwindigkeit (IAS) bis zum Erliegen von SPESA mit einer IAS zwischen 260 kt und 300 kt zu fliegen, es sei denn, die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (ATC) hat abweichende Anweisungen erteilt.

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	EMPAX	–	–	–	FL 360-/FL 290+	–
4	Track to a fix	NELLI	005,8	10,0	–	FL 320-/FL 260+	–
5	Track to a fix	KOVAN	008,9	15,5	–	FL 270-/FL 220+	–
6	Track to a fix	KISEK	005,4	7,6	–	FL 240-/FL 210+	–
7	Track to a fix	XINLA	005,3	16,6	–	FL 180-/FL 160+	–
8	Track to a fix	XARCU	013,0	15,1	–	FL 110-/FL 100+	–
9	Track to a fix	ADNIS	013,1	10,6	–	FL 100	–
10	Track to a fix	SPESA	013,1	10,0	–	–	–
11	Track to a fix	RIPKU	353,4	8,1	–	–	–
12	Track to a fix	DF436	353,4	14,2	–	–	–
13	Track to a fix	DF437	290,4	6,9	–	–	–
14	Track to a fix	DF439	250,1	27,6	–	–	–
15	Track to a fix	DF441	249,5	13,9	–	–	–
16	Track to a fix	DF442	249,3	4,0	–	–	–
17	Track to a fix	DF443	249,2	4,0	–	–	–
18	Track to a fix	DF444	249,1	4,0	–	–	–

2.4.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.4.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.4.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.5 KERAX FOUR CHARLIE (KERAX 4C)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KERAX	–	–	–	FL 100+	–
4	Track to a fix	EBIPA	202,4	6,1	–	–	–
5	Track to a fix	INBOS	171,6	27,1	–	–	–
6	Track to a fix	SPESA	247,9	11,6	–	–	–
7	Track to a fix	CHA	286,6	12,5	–	–	–
8	Track to a fix	DF635	286,5	13,0	–	–	–
9	Track to a fix	DF636	249,6	9,6	–	–	–
10	Track to a fix	DF640	249,6	7,5	–	–	–
11	Track to a fix	DF641	249,4	4,1	–	–	–
12	Track to a fix	DF642	249,4	4,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF643	249,3	4,0	–	–	–
14	Track to a fix	DF644	249,2	4,0	–	–	–

2.5.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.5.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.5.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.6 KERAX FIVE DELTA (KERAX 5D)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KERAX	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	GED	253,6	13,3	–	–	–
5	Track to a fix	DF437	211,8	9,9	–	–	–
6	Track to a fix	DF439	250,1	27,6	–	–	–
7	Track to a fix	DF441	249,5	13,9	–	–	–
8	Track to a fix	DF442	249,3	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DF443	249,2	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF444	249,1	4,0	–	–	–

2.6.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.6.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.6.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.7 RASVO TWO CHARLIE (RASVO 2C)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	RASVO	–	–	–	FL 130+	–
4	Track to a fix	PIPEP	083,5	9,5	–	–	–
5	Track to a fix	UNOKO	090,3	7,2	–	FL 130+	–
6	Track to a fix	IBVIL	102,6	5,6	–	–	–
7	Track to a fix	MANUV	157,5	9,0	–	–	–
8	Track to a fix	RAMOB	141,8	14,1	–	FL 130	–
9	Track to a fix	DF431	106,8	7,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF631	107,2	14,4	–	–	–
11	Track to a fix	DF632	080,0	5,1	–	–	–
12	Track to a fix	FOLWU	080,1	11,6	–	–	–
13	Track to a fix	DF621	070,2	12,0	–	–	–
14	Track to a fix	DF622	069,9	4,0	–	–	–

15	Track to a fix	DF623	070,0	4,0	–	–	220
16	Track to a fix	DF613	160,1	5,0	–	–	–
17	Track to a fix	DF612	250,1	4,0	–	–	–
18	Track to a fix	DF611	250,0	4,0	–	–	–
19	Track to a fix	DF635	250,0	10,6	–	–	–
20	Track to a fix	DF636	249,6	9,6	–	–	–
21	Track to a fix	DF640	249,6	7,5	–	–	–
22	Track to a fix	DF641	249,4	4,1	–	–	–
23	Track to a fix	DF642	249,4	4,0	–	–	–
24	Track to a fix	DF643	249,3	4,0	–	–	–
25	Track to a fix	DF644	249,2	4,0	–	–	–

2.7.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	R	–	–

2.7.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	R	–	–

2.7.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	R	–	–

2.8 RASVO ONE DELTA (RASVO 1D)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	RASVO	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	PIPEP	083,5	9,5	–	–	–
5	Track to a fix	UNOKO	090,3	7,2	–	FL 110+	–
6	Track to a fix	IBVIL	102,6	5,6	–	–	–
7	Track to a fix	MANUV	157,5	9,0	–	–	–
8	Track to a fix	RAMOB	141,8	14,1	–	FL 130-/FL 110+	–
9	Track to a fix	DF431	106,8	7,0	–	FL 110	–
10	Track to a fix	DF432	069,1	21,9	–	–	–
11	Track to a fix	DF439	159,8	6,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF441	249,5	13,9	–	–	–
13	Track to a fix	DF442	249,3	4,0	–	–	–
14	Track to a fix	DF443	249,2	4,0	–	–	–
15	Track to a fix	DF444	249,1	4,0	–	–	–

2.8.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.8.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.8.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.9 ROLIS SIX CHARLIE (ROLIS 6C)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	ROLIS	–	–	–	FL 130-	–
4	Track to a fix	OSPUL	141,5	13,1	–	FL 120	–
5	Track to a fix	DF632	141,0	18,7	–	–	–
6	Track to a fix	FOLWU	080,1	11,6	–	–	–
7	Track to a fix	DF621	070,2	12,0	–	–	–
8	Track to a fix	DF622	069,9	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DF623	070,0	4,0	–	–	220
10	Track to a fix	DF613	160,1	5,0	–	–	–
11	Track to a fix	DF612	250,1	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF611	250,0	4,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF635	250,0	10,6	–	–	–
14	Track to a fix	DF636	249,6	9,6	–	–	–
15	Track to a fix	DF640	249,6	7,5	–	–	–
16	Track to a fix	DF641	249,4	4,1	–	–	–
17	Track to a fix	DF642	249,4	4,0	–	–	–
18	Track to a fix	DF643	249,3	4,0	–	–	–
19	Track to a fix	DF644	249,2	4,0	–	–	–

2.9.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	R	–	–

2.9.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	R	–	–

2.9.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	R	–	–

2.10 ROLIS FIVE DELTA (ROLIS 5D)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	ROLIS	–	–	–	FL 130-	–
4	Track to a fix	OSPUL	141,5	13,1	–	FL 100	–
5	Track to a fix	DF432	104,0	14,0	–	–	–
6	Track to a fix	DF439	159,8	6,0	–	–	–
7	Track to a fix	DF441	249,5	13,9	–	–	–
8	Track to a fix	DF442	249,3	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DF443	249,2	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF444	249,1	4,0	–	–	–

2.10.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.10.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.10.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	–	–	–

2.11 SPESA FIVE CHARLIE (SPESA 5C)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	SPESA	–	–	–	–	–
4	Track to a fix	CHA	286,6	12,5	–	FL 110-	–
5	Track to a fix	DF635	286,5	13,0	–	–	–
6	Track to a fix	DF636	249,6	9,6	–	–	–
7	Track to a fix	DF640	249,6	7,5	–	–	–
8	Track to a fix	DF641	249,4	4,1	–	–	–
9	Track to a fix	DF642	249,4	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF643	249,3	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DF644	249,2	4,0	–	–	–

2.11.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	R	–	–

2.11.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	R	–	–

2.11.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF644	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF644	249,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	R	–	–

2.12 SPESA FIVE DELTA (SPESA 5D)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	SPESA	–	–	–	–	–
4	Track to a fix	CHA	286,6	12,5	–	FL 130-	–
5	Track to a fix	DF439	296,7	25,8	–	–	–
6	Track to a fix	DF441	249,5	13,9	–	–	–
7	Track to a fix	DF442	249,3	4,0	–	–	–
8	Track to a fix	DF443	249,2	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DF444	249,1	4,0	–	–	–

2.12.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF454 der Landebahn 07L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF454 (IAF)	069,1	–	L	–	–

2.12.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF554 der Landebahn 07C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF554 (IAF)	069,1	–	L	–	–

2.12.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF654 der Landebahn 07R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF444	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF444	249,1	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF654 (IAF)	069,1	–	L	–	–

3. RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)-Verbindungsstrecken aus dem Streckennetz bei Anflugrichtung 25

3.1 DEBHI ALPHA (DEBHI A)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DEBHI	–	–	–	FL 240	–
4	Track to a fix	BOWEK	305,1	18,2	–	FL 230-/FL 190+	–
5	Track to a fix	ITHIT	304,8	5,0	–	FL 220-/FL 180+	–
6	Track to a fix	SEVVE	304,7	16,6	–	FL 150-/FL 140+	–
7	Track to a fix	SPESA	304,4	13,2	–	FL 130-	–

3.2 DEBHI BRAVO (DEBHI B)

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DEBHI	–	–	–	FL 240	–
4	Track to a fix	BOWEK	305,1	18,2	–	FL 230-/FL 190+	–
5	Track to a fix	ITHIT	304,8	5,0	–	FL 220-/FL 180+	–
6	Track to a fix	SEVVE	304,7	16,6	–	FL 160-/FL 140+	–
7	Track to a fix	SPESA	304,4	13,2	–	FL 110-	–

3.3 KISEK ALPHA (KISEK A)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KISEK	–	–	–	FL 240-/FL 210+	–
4	Track to a fix	XINLA	005,3	16,6	–	FL 180-/FL 160+	–
5	Track to a fix	XARCU	013,0	15,1	–	FL 110-/FL 100+	–
6	Track to a fix	ADNIS	013,1	10,6	–	FL 100	–
7	Track to a fix	SPESA	013,1	10,0	–	–	–

3.4 KISEK BRAVO (KISEK B)

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KISEK	–	–	–	FL 240-/FL 210+	–
4	Track to a fix	XINLA	005,3	16,6	–	FL 180-/FL 160+	–
5	Track to a fix	XARCU	013,0	15,1	–	FL 110-/FL 100+	–
6	Track to a fix	ADNIS	013,1	10,6	–	FL 100	–
7	Track to a fix	SPESA	013,1	10,0	–	–	–

3.5 PETIX ALPHA (PETIX A)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	PETIX	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	PIWAW	311,7	49,9	–	–	–
5	Track to a fix	INBOS	292,4	7,1	–	–	–
6	Track to a fix	SPESA	247,9	11,6	–	FL 130-	–

3.6 PETIX BRAVO (PETIX B)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	PETIX	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	PIWAW	311,7	49,9	–	–	–
5	Track to a fix	INBOS	292,4	7,1	–	–	–
6	Track to a fix	SPESA	247,9	11,6	–	FL 110-	–

4. RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)-Einflugverfahren bei Anflugrichtung 25

Der Kurs ist über das jeweils letzte Verfahrensflix hinaus beizubehalten, wenn keine weiteren Anweisungen (Radarführung, Anflugfreigabe) erfolgen.

4.1 DEBHI ONE ALPHA (DEBHI 1A)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

Können die an den Verfahrensflixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensflix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DEBHI	–	–	–	FL 240	–
4	Track to a fix	BOWEK	305,1	18,2	–	FL 230-/FL 190+	–
5	Track to a fix	COSJE	333,9	12,3	–	FL 190-/FL 170+	–
6	Track to a fix	PIWAW	330,3	11,9	–	FL 150-/FL 140+	–
7	Track to a fix	MAMBU	332,1	7,5	–	FL 130	–
8	Track to a fix	DF406	321,8	27,7	–	–	–
9	Track to a fix	DF407	301,7	3,7	–	–	220
10	Track to a fix	DF408	250,1	14,6	–	–	–
11	Track to a fix	DF411	159,5	6,2	–	–	–
12	Track to a fix	DF412	069,9	4,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF413	070,0	4,0	–	–	–
14	Track to a fix	DF414	070,0	4,0	–	–	–
15	Track to a fix	DF415	070,1	4,0	–	–	–
16	Track to a fix	DF416	070,2	4,0	–	–	–

4.1.1 Zuführung zum Anfangsanflugflox (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensflix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.1.2 Zuführung zum Anfangsanflugflox (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensflix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.1.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.2 DEBHI ONE BRAVO (DEBHI 1B)

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DEBHI	–	–	–	FL 240	–
4	Track to a fix	BOWEK	305,1	18,2	–	FL 230-/FL 190+	–
5	Track to a fix	ITHIT	304,8	5,0	–	FL 220-/FL 180+	–
6	Track to a fix	SEVVE	304,7	16,6	–	FL 160-/FL 140+	–
7	Track to a fix	SPESA	304,4	13,2	–	FL 110	–
8	Track to a fix	CHA	286,6	12,5	–	–	–
9	Track to a fix	DF606	286,3	5,2	–	–	–
10	Track to a fix	DF610	002,1	5,1	–	–	–
11	Track to a fix	DF611	069,8	2,3	–	–	–
12	Track to a fix	DF612	070,0	4,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF613	070,0	4,0	–	–	–
14	Track to a fix	DF614	070,1	4,0	–	–	–
15	Track to a fix	DF615	070,2	4,0	–	–	–
16	Track to a fix	DF616	070,3	4,0	–	–	–

4.2.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.2.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.2.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.3 EMPAX FIVE ALPHA (EMPAX 5A)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

Der Sinkflug ist mit der zuletzt geflogenen Machzahl einzuleiten und beim Wechsel auf die angezeigte Fluggeschwindigkeit (IAS) bis zum Erliegen von SPESA mit einer IAS zwischen 260 kt und 300 kt zu fliegen, es sei denn, die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (ATC) hat abweichende Anweisungen erteilt. Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	EMPAX	–	–	–	FL 360-/FL 290+	–
4	Track to a fix	NELLI	005,8	10,0	–	FL 320-/FL 260+	–
5	Track to a fix	KOVAN	008,9	15,5	–	FL 270-/FL 220+	–
6	Track to a fix	KISEK	005,4	7,6	–	FL 240-/FL 210+	–
7	Track to a fix	XINLA	005,3	16,6	–	FL 180-/FL 160+	–
8	Track to a fix	XARCU	013,0	15,1	–	FL 110-/FL 100+	–
9	Track to a fix	ADNIS	013,1	10,6	–	FL 100	–
10	Track to a fix	SPESA	013,1	10,0	–	–	–
11	Track to a fix	RIPKU	353,4	8,1	–	–	–
12	Track to a fix	DF406	353,4	22,1	–	–	250
13	Track to a fix	DF407	301,7	3,7	–	–	–
14	Track to a fix	DF408	250,1	14,6	–	–	–
15	Track to a fix	DF411	159,5	6,2	–	–	–
16	Track to a fix	DF412	069,9	4,0	–	–	–
17	Track to a fix	DF413	070,0	4,0	–	–	–
18	Track to a fix	DF414	070,0	4,0	–	–	–
19	Track to a fix	DF415	070,1	4,0	–	–	–
20	Track to a fix	DF416	070,2	4,0	–	–	–

4.3.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.3.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.3.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.4 EMPAX FIVE BRAVO (EMPAX 5B)

Der Sinkflug ist mit der zuletzt geflogenen Machzahl einzuleiten und beim Wechsel auf die angezeigte Fluggeschwindigkeit (IAS) bis zum Erfliegen von SPESA mit einer IAS zwischen 260 kt und 300 kt zu fliegen, es sei denn, die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (ATC) hat abweichende Anweisungen erteilt. Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	EMPAX	–	–	–	FL 360-/FL 290+	–
4	Track to a fix	NELLI	005,8	10,0	–	FL 320-/FL 260+	–
5	Track to a fix	KOVAN	008,9	15,5	–	FL 270-/FL 220+	–
6	Track to a fix	KISEK	005,4	7,6	–	FL 240-/FL 210+	–
7	Track to a fix	XINLA	005,3	16,6	–	FL 180-/FL 160+	–
8	Track to a fix	XARCU	013,0	15,1	–	FL 110-/FL 100+	–
9	Track to a fix	ADNIS	013,1	10,6	–	FL 100	–

10	Track to a fix	SPESA	013,1	10,0	–	–	–
11	Track to a fix	CHA	286,6	12,5	–	–	–
12	Track to a fix	DF606	286,3	5,2	–	–	–
13	Track to a fix	DF610	002,1	5,1	–	–	–
14	Track to a fix	DF611	069,8	2,3	–	–	–
15	Track to a fix	DF612	070,0	4,0	–	–	–
16	Track to a fix	DF613	070,0	4,0	–	–	–
17	Track to a fix	DF614	070,1	4,0	–	–	–
18	Track to a fix	DF615	070,2	4,0	–	–	–
19	Track to a fix	DF616	070,3	4,0	–	–	–

4.4.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.4.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.4.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.5 KERAX FIVE ALPHA (KERAX 5A)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KERAX	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	GED	253,6	13,3	–	–	–
5	Track to a fix	DF407	250,1	3,0	–	–	–
6	Track to a fix	DF408	250,1	14,6	–	–	–
7	Track to a fix	DF411	159,5	6,2	–	–	–
8	Track to a fix	DF412	069,9	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DF413	070,0	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF414	070,0	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DF415	070,1	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF416	070,2	4,0	–	–	–

4.5.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.5.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.5.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.6 KERAX FOUR BRAVO (KERAX 4B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	KERAX	–	–	–	FL 100+	–
4	Track to a fix	EBIPA	202,4	6,1	–	–	–
5	Track to a fix	DF617	171,6	20,1	–	–	–
6	Track to a fix	CHA	250,5	23,0	–	–	–
7	Track to a fix	DF606	286,3	5,2	–	–	–
8	Track to a fix	DF610	002,1	5,1	–	–	–
9	Track to a fix	DF611	069,8	2,3	–	–	–
10	Track to a fix	DF612	070,0	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DF613	070,0	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF614	070,1	4,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF615	070,2	4,0	–	–	–
14	Track to a fix	DF616	070,3	4,0	–	–	–

4.6.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.6.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.6.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.7 MAMBU ONE ALPHA (MAMBU 1A)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

Können die an den Verfahrensfixen vorgeschriebenen Höhenbeschränkungen nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu informieren.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	MAMBU	–	–	–	FL 130	–
4	Track to a fix	DF406	321,8	27,7	–	–	–
5	Track to a fix	DF407	301,7	3,7	–	–	220
6	Track to a fix	DF408	250,1	14,6	–	–	–
7	Track to a fix	DF411	159,5	6,2	–	–	–
8	Track to a fix	DF412	069,9	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DF413	070,0	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF414	070,0	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DF415	070,1	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF416	070,2	4,0	–	–	–

4.7.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	R	–	–

4.7.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	R	–	–

4.7.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	R	–	–

4.8 RASVO ONE ALPHA (RASVO 1A)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	RASVO	–	–	–	FL 110+	–
4	Track to a fix	PIPEP	083,5	9,5	–	–	–
5	Track to a fix	UNOKO	090,3	7,2	–	FL 110+	–
6	Track to a fix	IBVIL	102,6	5,6	–	–	–
7	Track to a fix	MANUV	157,5	9,0	–	–	–
8	Track to a fix	RAMOB	141,8	14,1	–	FL 130-/FL 110+	–
9	Track to a fix	DF401	124,6	12,5	–	FL 110	–
10	Track to a fix	DF403	069,1	17,6	–	–	–
11	Track to a fix	DF409	069,5	12,7	–	–	–
12	Track to a fix	DF410	069,7	3,9	–	–	–
13	Track to a fix	DF411	069,8	4,0	–	–	–
14	Track to a fix	DF412	069,9	4,0	–	–	–
15	Track to a fix	DF413	070,0	4,0	–	–	–
16	Track to a fix	DF414	070,0	4,0	–	–	–
17	Track to a fix	DF415	070,1	4,0	–	–	–
18	Track to a fix	DF416	070,2	4,0	–	–	–

4.8.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.8.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.8.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.9 RASVO ONE BRAVO (RASVO 1B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	RASVO	–	–	–	FL 130+	–
4	Track to a fix	PIPEP	083,5	9,5	–	–	–
5	Track to a fix	UNOKO	090,3	7,2	–	–	–
6	Track to a fix	IBVIL	102,6	5,6	–	–	–
7	Track to a fix	MANUV	157,5	9,0	–	–	–
8	Track to a fix	RAMOB	141,8	14,1	–	FL 130	–
9	Track to a fix	DF401	124,6	12,5	–	–	–
10	Track to a fix	DF600	119,1	14,5	–	–	–
11	Track to a fix	DF601	069,4	10,9	–	–	–
12	Track to a fix	DF609	069,6	12,1	–	–	–
13	Track to a fix	DF610	069,8	3,6	–	–	–
14	Track to a fix	DF611	069,8	2,3	–	–	–
15	Track to a fix	DF612	070,0	4,0	–	–	–
16	Track to a fix	DF613	070,0	4,0	–	–	–
17	Track to a fix	DF614	070,1	4,0	–	–	–
18	Track to a fix	DF615	070,2	4,0	–	–	–
19	Track to a fix	DF616	070,3	4,0	–	–	–

4.9.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.9.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.9.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.10 ROLIS FIVE ALPHA (ROLIS 5A)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	ROLIS	–	–	–	FL 130-	–
4	Track to a fix	OSPUL	141,5	13,1	–	FL 100	–
5	Track to a fix	DF403	127,5	16,4	–	–	–
6	Track to a fix	DF409	069,5	12,7	–	–	–
7	Track to a fix	DF410	069,7	3,9	–	–	–
8	Track to a fix	DF411	069,8	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DF412	069,9	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF413	070,0	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DF414	070,0	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF415	070,1	4,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF416	070,2	4,0	–	–	–

4.10.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.10.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.10.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.11 ROLIS FIVE BRAVO (ROLIS 5B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	ROLIS	–	–	–	FL 130-	–
4	Track to a fix	OSPUL	141,5	13,1	–	FL 120	–
5	Track to a fix	DF402	141,6	14,6	–	–	–
6	Track to a fix	DF601	127,7	13,1	–	–	–
7	Track to a fix	DF609	069,6	12,1	–	–	–
8	Track to a fix	DF610	069,8	3,6	–	–	–
9	Track to a fix	DF611	069,8	2,3	–	–	–
10	Track to a fix	DF612	070,0	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DF613	070,0	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF614	070,1	4,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF615	070,2	4,0	–	–	–
14	Track to a fix	DF616	070,3	4,0	–	–	–

4.11.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.11.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.11.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	–	–	–

4.12 SPESA FIVE ALPHA (SPESA 5A)

Das RNAV-Einflugverfahren wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	SPESA	–	–	–	–	–
4	Track to a fix	RIPKU	353,4	8,1	–	–	–
5	Track to a fix	DF406	353,4	22,1	–	–	250
6	Track to a fix	DF407	301,7	3,7	–	–	–
7	Track to a fix	DF408	250,1	14,6	–	–	–
8	Track to a fix	DF411	159,5	6,2	–	–	–
9	Track to a fix	DF412	069,9	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF413	070,0	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DF414	070,0	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF415	070,1	4,0	–	–	–
13	Track to a fix	DF416	070,2	4,0	–	–	–

4.12.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	R	–	–

4.12.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	R	–	–

4.12.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF416	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF416	070,2	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	R	–	–

4.13 SPESA FIVE BRAVO (SPESA 5B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	SPESA	–	–	–	FL 110-	–
4	Track to a fix	CHA	286,6	12,5	–	–	–
5	Track to a fix	DF606	286,3	5,2	–	–	–
6	Track to a fix	DF610	002,1	5,1	–	–	–
7	Track to a fix	DF611	069,8	2,3	–	–	–
8	Track to a fix	DF612	070,0	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DF613	070,0	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DF614	070,1	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DF615	070,2	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DF616	070,3	4,0	–	–	–

4.13.1 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF426 der Landebahn 25R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF426 (IAF)	250,3	–	L	–	–

4.13.2 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF526 der Landebahn 25C

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF526 (IAF)	250,3	–	L	–	–

4.13.3 Zuführung zum Anfangsanflugfix (IAF) DF626 der Landebahn 25L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	DF616	–	–	–	–	–
4	Course from a fix to a manual termination	DF616	070,3	–	–	–	–
5	Course to a fix	DF626 (IAF)	250,3	–	L	–	–

5. Die Warteverfahren für RNAV (GPS, DME/DME, DME/DME/IRU)-Einflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindest-/Maximalwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	BOWEK	305,0	230	FL 140+	rechts	–
Holding to a manual termination	CHA	286,5	230	A4000+/ FL 100-	rechts	operationelle Wartehöhe: 5000
Holding to a manual termination	GED	182,0	230	FL 060+	rechts	–
Holding to a manual termination	KERAX	199,0	230	FL 060+	rechts	–
Holding to a manual termination	MAMBU	286,5	230	FL 130+	rechts	–
Holding to a manual termination	SPESA	286,5	230	A5000+	rechts	–
Holding to a manual termination	REKDI	328,0	230	FL 140+/ FL 240-	rechts	–
Holding to a manual termination	ROLIS	160,0	230	FL 100+	links	–
Holding to a manual termination	UNOKO	090,3	230	FL 110+	rechts	–“.

b) Absatz 3 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1.1 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „ONE“ durch die Angabe „TWO“ und die Angabe „1C“ durch die Angabe „2C“ ersetzt.

bbb) In Tabellenzeile 12 Tabellenspalte 2 wird die Angabe „FFM“ durch die Angabe „FOLWU“ ersetzt.

ccc) In den Nummern 1.1.1 bis 1.1.3 wird jeweils in Tabellenzeile 5 Tabellenspalte 5 die Angabe „–“ durch die Angabe „R“ ersetzt.

bb) Nummer 1.3 wird wie folgt geändert:

- aaa) In der Überschrift wird die Angabe „ONE“ durch die Angabe „TWO“ und die Angabe „1C“ durch die Angabe „2C“ ersetzt.
- bbb) In Tabellenzeile 10 Tabellenspalte 2 wird die Angabe „FFM“ durch die Angabe „FOLWU“ ersetzt.
- ccc) In den Nummern 1.3.1 bis 1.3.3 wird jeweils in Tabellenzeile 5 Tabellenspalte 5 die Angabe „-“ durch die Angabe „R“ ersetzt.

c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

- aaa) In den Nummern 1.1 und 1.2 wird jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 2 die Angabe „6,5 DME FRD“ durch die Angabe „5,4 DME FRD“ ersetzt.
- bbb) In den Nummern 1.3 und 1.4 wird jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 2 die Angabe „5,1 DME FRD“ durch die Angabe „4,1 DME FRD“ ersetzt.
- ccc) In den Nummern 1.5 bis 1.7 wird jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 2 die Angabe „5,2 DME FRD“ durch die Angabe „4,2 DME FRD“ ersetzt.
- ddd) In den Nummern 1.8 bis 1.10 wird jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 2 die Angabe „4,8 DME FRD“ durch die Angabe „5,8 DME FRD“ ersetzt.
- eee) In den Nummern 1.11 und 1.12 wird jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 2 die Angabe „5,0 DME FRD“ durch die Angabe „5,9 DME FRD“ ersetzt.
- fff) In den Nummern 1.13 und 1.14 wird jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 2 die Angabe „3,3 DME FRD“ durch die Angabe „4,1 DME FRD“ ersetzt.

bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

- aaa) In den Nummern 2.1 und 2.2 wird jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 2 die Angabe „6,5 DME FRD“ durch die Angabe „5,4 DME FRD“ ersetzt.
- bbb) In den Nummern 2.3 und 2.4 wird jeweils in Tabellenzeile 1 Satz 2 die Angabe „3,3 DME FRD“ durch die Angabe „4,1 DME FRD“ ersetzt.

4. § 4 Absatz 4 Nummer 1 bis 3 wird durch die folgenden Nummern 1 bis 3 ersetzt:

„1. Bei Benutzung der Startbahnen 25C und 25L

1.1 Abflugverfahren mit der Streckenkennung HOTEL

Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung HOTEL sind nur auf besondere Anweisung von TWR nutzbar. Sie stehen standardmäßig für diejenigen Abflüge von der Startbahn 25L zur Verfügung, die die Anforderungen an die Nutzung der Abflugverfahren gemäß § 5 Absatz 5 Nummer 2 mit der Streckenkennung KILO nicht erfüllen können, ausgenommen für zweistrahlige Luftfahrzeuge der Wirbelschleppen-kategorie HEAVY. Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung HOTEL werden wie folgt festgelegt:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs-flughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
<p>MARUN SIX HOTEL DEPARTURE (MARUN 6H)</p> <p>Auf Startbahnkurs bis 1,2 DME FRD (Kreuzen von R 020 VFM); Linkskurve, Direktflug bis VFM; auf Kurs 193° (missweisend) bis 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS); Rechtskurve, bis ROXAP (Δ), bis ADEVO (Δ), bis LISKU (Δ), bis TABUM (Δ), bis LIKSI (Δ), bis LORPA (Δ), bis MARUN (Δ).</p> <p>1,2 DME FRD (R 020 VFM) ist mindestens in 800 zu überfliegen.</p> <p>6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist mindestens in 2500 zu überfliegen.</p> <p>ADEVO ist mindestens in 6000 zu überfliegen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von VFM ist der Flug mit maximal 200 kt, bis zur Vollendung des Kurvenflugs bei ROXAP mit maximal 230 kt durchzuführen.</p> <p>GPS/FMS RNAV: <u>DF980</u> [A800+; L] - VFM [K200-] - DF180 [A2500+] - ROXAP [K230-] - ADEVO [A6000+] - LISKU - TABUM - LIKSI - LORPA - MARUN</p>	FL 070	von LIKSI bis MARUN: 5000	<p>1. Aufgrund betrieblicher Anforderungen ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von 800 mit mindestens 8,5 % (520 ft/NM), danach bis zum Durchfliegen von 6000 mit mindestens 6,8 % (415 ft/NM) durchzuführen. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p> <p>2. Ab 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.</p>

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
Für die Codierung des Kurvenflugs im Anfangsabflugsegment (nach Erreichen des Wegpunktes <u>DF980</u>) wird der Path Terminator „Direct to a fix (DF)“ empfohlen.			
<p>OBOKA THREE HOTEL DEPARTURE (OBOKA 3H)</p> <p>Auf Startbahnkurs bis 1,2 DME FRD (Kreuzen von R 020 VFM); Linkskurve, Direktflug bis VFM; auf Kurs 193° (missweisend) bis 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS); Rechtskurve, bis PABVI (Δ), bis SIVDO (Δ), bis KUPIP (Δ), bis MASIR (Δ), bis RAVKI (Δ), bis DITAM (Δ), bis OBOKA (Δ).</p> <p>1,2 DME FRD (R 020 VFM) ist mindestens in 800 zu überfliegen.</p> <p>6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist mindestens in 2500 zu überfliegen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von VFM ist der Flug mit maximal 200 kt, bis zur Vollendung des Kurvenflugs bei PABVI mit maximal 230 kt durchzuführen.</p> <p>GPS/FMS RNAV: <u>DF980</u> [A800+; L] - VFM [K200-] - DF172 [A2500+] - PABVI [K230-] - SIVDO - KUPIP - MASIR - RAVKI - DITAM - OBOKA</p> <p>Für die Codierung des Kurvenflugs im Anfangsabflugsegment (nach Erreichen des Wegpunktes <u>DF980</u>) wird der Path Terminator „Direct to a fix (DF)“ empfohlen.</p>	FL 070	<p>von KUPIP bis MASIR: 4000; von MASIR bis OBOKA: 5000</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aufgrund betrieblicher Anforderungen ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von 800 mit mindestens 8,5 % (520 ft/NM), danach aufgrund der Luftraumstruktur bis zum Durchfliegen von 2500 mit mindestens 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 3. 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.
<p>TOBAK SIX HOTEL DEPARTURE (TOBAK 6H)</p> <p>Auf Startbahnkurs bis 1,2 DME FRD (Kreuzen von R 020 VFM); Linkskurve, Direktflug bis VFM; auf Kurs 193° (missweisend) bis 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS); Rechtskurve, bis ROXAP (Δ), bis ADEVO (Δ), bis LISKU (Δ), bis TABUM (Δ), bis TESGA (Δ), bis TOBAK (Δ).</p> <p>1,2 DME FRD (R 020 VFM) ist mindestens in 800 zu überfliegen.</p> <p>6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist mindestens in 2500 zu überfliegen.</p> <p>ADEVO ist mindestens in 6000 zu überfliegen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von VFM ist der Flug mit maximal 200 kt, bis zur Vollendung des Kurvenflugs bei ROXAP mit maximal 230 kt durchzuführen.</p> <p>GPS/FMS RNAV: <u>DF980</u> [A800+; L] - VFM [K200-] - DF180 [A2500+] - ROXAP [K230-] - ADEVO [A6000+] - LISKU - TABUM - TESGA - TOBAK</p> <p>Für die Codierung des Kurvenflugs im Anfangsabflugsegment (nach Erreichen des Wegpunktes <u>DF980</u>) wird der Path Terminator „Direct to a fix (DF)“ empfohlen.</p>	FL 070	<p>von TESGA bis TOBAK: 5000</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aufgrund betrieblicher Anforderungen ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von 800 mit mindestens 8,5 % (520 ft/NM), danach bis zum Durchfliegen von 6000 mit mindestens 6,8 % (415 ft/NM) durchzuführen. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.

1.2 Abflugverfahren mit der Streckenkennung MIKE

Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung MIKE stehen standardmäßig für diejenigen Abflüge von der Startbahn 25C zur Verfügung, die die Anforderungen an die Nutzung der Abflugverfahren gemäß § 5 Absatz 5 Nummer 1 mit der Streckenkennung WHISKEY nicht erfüllen können, ausgenommen für zweistrahlige Luftfahrzeuge der Wirbelschleppen-kategorie HEAVY. Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung MIKE werden wie folgt festgelegt:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
<p>MARUN EIGHT MIKE DEPARTURE (MARUN 8M)</p> <p>Auf Startbahnkurs bis 1,0 DME FRD (Kreuzen von R 019 VFM); Linkskurve, Direktflug bis VFM; auf Kurs 193° (missweisend) bis 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS); Rechtskurve, bis ROXAP (Δ), bis ADEVO (Δ), bis LISKU (Δ), bis TABUM (Δ), bis LIKSI (Δ), bis LORPA (Δ), bis MARUN (Δ).</p> <p>1,0 DME FRD (R 019 VFM) ist mindestens in 800 zu überfliegen.</p> <p>6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist mindestens in 2500 zu überfliegen.</p> <p>ADEVO ist mindestens in 6000 zu überfliegen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von VFM ist der Flug mit maximal 200 kt, bis zur Vollendung des Kurvenflugs bei ROXAP mit maximal 230 kt durchzuführen.</p> <p>GPS/FMS RNAV: <u>DF999</u> [A800+; L] - VFM [K200-] - DF180 [A2500+] - ROXAP [K230-] - ADEVO [A6000+] - LISKU - TABUM - LIKSI - LORPA - MARUN</p> <p>Für die Codierung des Kurvenflugs im Anfangsabflugsegment (nach Erreichen des Wegpunktes <u>DF999</u>) wird der Path Terminator „Direct to a fix (DF)“ empfohlen.</p>	FL 070	<p>von LIKSI bis MARUN: 5000</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aufgrund betrieblicher Anforderungen ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von 800 mit mindestens 8,8 % (535 ft/NM), danach bis zum Durchfliegen von 6000 mit mindestens 6,8 % (415 ft/NM) durchzuführen. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
<p>OBOKA THREE MIKE DEPARTURE (OBOKA 3M)</p> <p>Auf Startbahnkurs bis 1,0 DME FRD (Kreuzen von R 019 VFM); Linkskurve, Direktflug bis VFM; auf Kurs 193° (missweisend) bis 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS); Rechtskurve, bis PABVI (Δ), bis SIVDO (Δ), bis KUPIP (Δ), bis MASIR (Δ), bis RAVKI (Δ), bis DITAM (Δ), bis OBOKA (Δ).</p> <p>1,0 DME FRD (R 019 VFM) ist mindestens in 800 zu überfliegen.</p> <p>6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist mindestens in 2500 zu überfliegen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von VFM ist der Flug mit maximal 200 kt, bis zur Vollendung des Kurvenflugs bei PABVI mit maximal 230 kt durchzuführen.</p> <p>GPS/FMS RNAV: <u>DF999</u> [A800+; L] - VFM [K200-] - DF172 [A2500+] - PABVI [K230-] - SIVDO - KUPIP - MASIR - RAVKI - DITAM - OBOKA</p> <p>Für die Codierung des Kurvenflugs im Anfangsabflugsegment (nach Erreichen des Wegpunktes <u>DF999</u>) wird der Path Terminator „Direct to a fix (DF)“ empfohlen.</p>	FL 070	<p>von KUPIP bis MASIR: 4000; von MASIR bis OBOKA: 5000</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aufgrund betrieblicher Anforderungen ist der Steigflug bis zum Durchfliegen von 800 mit mindestens 8,8 % (535 ft/NM), danach aufgrund der Luftraumstruktur bis zum Durchfliegen von 2500 mit mindestens 4,5 % (275 ft/NM) durchzuführen. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. Ab 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 3. 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.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
<p>TOBAK EIGHT MIKE DEPARTURE (TOBAK 8M)</p> <p>Auf Startbahnkurs bis 1,0 DME FRD (Kreuzen von R 019 VFM); Linkskurve, Direktflug bis VFM; auf Kurs 193° (missweisend) bis 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS); Rechtskurve, bis ROXAP (Δ), bis ADEVO (Δ), bis LISKU (Δ), bis TABUM (Δ), bis TESGA (Δ), bis TOBAK (Δ).</p> <p>1,0 DME FRD (R 019 VFM) ist mindestens in 800 zu überfliegen.</p> <p>6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist mindestens in 2500 zu überfliegen.</p> <p>ADEVO ist mindestens in 6000 zu überfliegen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von VFM ist der Flug mit maximal 200 kt, bis zur Vollendung des Kurvenflugs bei ROXAP mit maximal 230 kt durchzuführen.</p> <p>GPS/FMS RNAV: DF999 [A800+; L] - VFM [K200-] - DF180 [A2500+] - ROXAP [K230-] - ADEVO [A6000+] - LISKU - TABUM - TESGA - TOBAK</p> <p>Für die Codierung des Kurvenflugs im Anfangsabflugsegment (nach Erreichen des Wegpunktes DF999) wird der Path Terminator „Direct to a fix (DF)“ empfohlen.</p>	FL 070	von TESGA bis TOBAK: 5000	<p>1. Bis zum Durchfliegen von 800 ist der Steigflug mit mindestens 8,8 % (535 ft/NM), danach aufgrund betrieblicher Anforderungen bis zum Durchfliegen von 6000 mit mindestens 6,8 % (415 ft/NM) durchzuführen. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p> <p>2. Ab 6,9 DME FRD (9,1 DME FKS) ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.</p>

1.3 Abflugverfahren mit der Streckenkennung QUEBEC

Das Abflugverfahren mit der Streckenkennung QUEBEC steht standardmäßig nur bei Unbenutzbarkeit der Flächennavigationsverfahren oder auf Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zur Verfügung. Zur Benutzung des Abflugverfahrens ist Radarüberwachung erforderlich. Das Abflugverfahren mit der Streckenkennung QUEBEC wird wie folgt festgelegt:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
<p>FRANKENSTEIN TWO QUEBEC DEPARTURE (FKS 2Q)</p> <p>Auf Startbahnkurs bis 0,5 DME FRD oder 800, je nachdem, was später erreicht wird; Linkskurve, R 353 FKS erfliegen; auf R 353 FKS bis FKS (Δ).</p> <p>Bis zum Erfliegen von R 353 FKS ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p>	5000	–	–

2. Bei Benutzung der Startbahnen 07R und 07C

Das Abflugverfahren mit der Streckenkennung CHARLIE steht standardmäßig nur bei Unbenutzbarkeit der Flächennavigationsverfahren oder auf Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zur Verfügung. Zur Benutzung des Abflugverfahrens ist Radarüberwachung erforderlich. Bei Nutzung der Startbahn 07C muss auf Hindernisse im Abflugbereich geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A). Das Abflugverfahren mit der Streckenkennung CHARLIE wird wie folgt festgelegt:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
FRANKENSTEIN TWO CHARLIE DEPARTURE (FKS 2C) Auf Startbahnkurs auf 800; auf Steuerkurs 068° (missweisend) (bei Nutzung der Startbahn 07C) beziehungsweise Steuerkurs 064° (missweisend) (bei Nutzung der Startbahn 07R) bis 6,9 DME FRD; Rechtskurve, Steuerkurs 189° (missweisend) erfliegen; beim Kreuzen von R 076 FKS Rechtskurve, R 087 FKS erfliegen; auf R 087 FKS bis FKS (Δ). Bis zum Erfliegen von Steuerkurs 189° (missweisend) ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.	4000	–	–

3. Bei Benutzung der Startbahn 18

Das Abflugverfahren mit der Streckenkennung BRAVO steht standardmäßig nur bei Unbenutzbarkeit der Flächennavigationsverfahren oder auf Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zur Verfügung. Zur Benutzung des Abflugverfahrens ist Radarüberwachung erforderlich. Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A). Bei starken Winden muss mit Windscherungen und verstärkten Turbulenzen gerechnet werden. Das Abflugverfahren mit der Streckenkennung BRAVO wird wie folgt festgelegt:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
FRANKENSTEIN TWO BRAVO DEPARTURE (FKS 2B) Auf Steuerkurs 176° (missweisend) auf mindestens 1000; R 353 FKS erfliegen; auf R 353 FKS bis FKS (Δ) und mindestens 3000 erfliegen. Bis zum Erfliegen von R 353 FKS ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von FKS ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.	4000	–	–“.

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 1.2 wird durch die folgende Nummer 1.2 ersetzt:

„1.2 CINDY SIX FOXTROT DEPARTURE (CINDY 6F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	<p>Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF135; Linkskurve, Direktflug bis DF142, bis DF143, bis DF137, bis DF171, bis DF173, bis DF174, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY.</p> <p>Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF134; Linkskurve, Direktflug bis DF141, bis DF143, bis DF137, bis DF171, bis DF173, bis DF174, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY.</p> <p>DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von DF137 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.</p> <p>DF171 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.</p> <p>DF174 ist mindestens in 4200 zu überfliegen.</p> <p>DF170 ist mindestens in 5000 zu überfliegen.</p>				5000	von AMTIX bis CINDY: 5000	<p>1. Die Höhenvorgabe an den Verfahrensfixen DF134 und DF135 ist aufgrund Verfahrens-anforderungen erforderlich.</p> <p>2. Die Höhenvorgabe an den Verfahrensfixen DF171 und DF174 sind aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Können sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p> <p>3. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF170 ist aufgrund eines Segelflugggebietes erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p>	
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	–	–	L	–	–
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	–	–	L	–	–
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	DF171	119,3	3,0	–	A2500+	–
14	–	Track to a fix	DF173	093,4	3,8	–	–	–
15	–	Track to a fix	DF174	144,5	3,9	–	A4200+	–
16	–	Track to a fix	DF170	119,1	2,5	–	A5000+	–
17	–	Track to a fix	AMTIX	119,2	12,6	–	–	–
18	–	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–“.

bbb) Nummer 1.5 wird durch die folgende Nummer 1.5 ersetzt:

„1.5 SULUS SIX FOXTROT DEPARTURE (SULUS 6F)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	<p>Von der Startbahn 25L: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF135; Linkskurve, Direktflug bis DF142, bis DF143, bis DF137, bis DF171, bis DF173, bis DF174, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS.</p> <p>Von der Startbahn 25C: Abflug auf Kurs 249,6° bis DF134; Linkskurve, Direktflug bis DF141, bis DF143, bis DF137, bis DF171, bis DF173, bis DF174, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS.</p> <p>DF134 beziehungsweise DF135 sind mindestens in 800 zu überfliegen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von DF137 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.</p> <p>DF171 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.</p> <p>DF174 ist mindestens in 4200 zu überfliegen.</p> <p>DF170 ist mindestens in 5000 zu überfliegen.</p>				5000	<p>von AMTIX bis SULUS: 5000</p>	<p>1. Die Höhengvorgabe an den Verfahrensfixen DF134 und DF135 ist aufgrund Verfahrensanforderungen erforderlich.</p> <p>2. Die Höhengvorgabe an den Verfahrensfixen DF171 und DF174 sind aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Können sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p> <p>3. Die Höhengvorgabe am Verfahrensfix DF170 ist aufgrund eines Segelflugggebietes erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p>	
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	–	–	L	–	–
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	–	–	L	–	–
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	DF171	119,3	3,0	–	A2500+	–
14	–	Track to a fix	DF173	093,4	3,8	–	–	–
15	–	Track to a fix	DF174	144,5	3,9	–	A4200+	–
16	–	Track to a fix	DF170	119,1	2,5	–	A5000+	–
17	–	Track to a fix	AMTIX	119,2	12,6	–	–	–
18	–	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–
19	–	Track to a fix	GIBSA	104,0	19,3	–	–	–
20	–	Track to a fix	COSJE	074,7	11,3	–	–	–
21	–	Track to a fix	SULUS	054,4	37,2	–	–	–“.

- bb) Nummer 2.2 wird wie folgt geändert:
- aaa) Die Angabe „FOUR“ wird durch die Angabe „FIVE“ und die Angabe „4G“ durch die Angabe „5G“ ersetzt.
 - bbb) Tabellenzeile 2 wird wie folgt geändert:
 - aaaa) In Tabellenspalte 2 wird nach Satz 5 der folgende Satz eingefügt:
„DF136 ist mindestens in 3600 zu überfliegen.“
 - bbbb) In Tabellenspalte 5 Nummer 1 wird die Angabe „DF234 und DF235“ durch die Angabe „DF234, DF235 und DF136“ ersetzt.
 - ccc) In Tabellenzeile 9 Tabellenspalte 8 wird die Angabe „-“ durch die Angabe „A3600+“ ersetzt.
- b) Absatz 7 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 Satz 1 und 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:
„Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung X-RAY für Abflüge von der Startbahn 07C zur Verfügung.“
 - bb) Nummer 2 Satz 1 und 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:
„Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung YANKEE für Abflüge von der Startbahn 07R zur Verfügung.“
- c) Absatz 8 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Die Sätze 1 bis 4 werden durch die folgenden Sätze ersetzt:
„Standardmäßig stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung DELTA zu den Wegpunkten KOMIB, MARUN, OBOKA, SULUS und TOBAK für Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorien HEAVY und SUPER zur Verfügung. Darüber hinaus stehen sie für Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorien MEDIUM und LIGHT standardmäßig zu den Wegpunkten KOMIB, SULUS und TOBAK zur Verfügung oder werden bei Bedarf zu den Wegpunkten MARUN und OBOKA von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.
Zwischen 21:00 und 06:00 Uhr UTC (20:00 und 05:00 Uhr UTC während der gesetzlichen Sommerzeit) stehen die Abflugverfahren mit der Streckenkennung DELTA zu den Wegpunkten KOMIB, MARUN, OBOKA, SULUS und TOBAK standardmäßig für alle Luftfahrzeuge zur Verfügung.
Bei Nutzung der Startbahn 07C muss auf Hindernisse im Abflugbereich geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).“

bbb) Nach Nummer 1.2 werden die folgenden Nummern 1.3 bis 1.5 eingefügt:

„1.3 KOMIB SIX DELTA DEPARTURE (KOMIB 6D)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	<p>Von der Startbahn 07C: Abflug auf Kurs 070,8° bis DF149; Rechtskurve, bis DF151, bis DF167, bis DF175, bis KOMIB.</p> <p>Von der Startbahn 07R: Abflug auf Kurs 067,7° bis DF149; Rechtskurve, bis DF151, bis DF167, bis DF175, bis KOMIB.</p> <p>Bis zum Erfliegen von DF149 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.</p> <p>DF167 ist mindestens in 6000 zu überfliegen.</p> <p>DF175 ist mindestens in FL 110 zu überfliegen.</p>				4000	<p>von DF167 bis DF175: 5000; von DF175 bis KOMIB: 6500</p>	<p>1. Nur für Flüge benutzbar, die im Bereich EDDN enden.</p> <p>2. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF167 ist aufgrund eines Segelflugggebietes erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.</p> <p>3. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF175 ist aufgrund des Gebietes mit Durchflugbeschränkung ED-R 135 erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Freigabe über DF167 – KONAP – RITUP – KOMIB zu rechnen.</p>	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course to a fix	DF149	070,8	–	–	–	220
5	07R	Course to a fix	DF149	067,7	–	–	–	220
6	–	Initial fix	DF149	–	–	–	–	–
7	–	Track to a fix	DF151	100,0	5,2	R	–	–
8	–	Track to a fix	DF167	088,4	13,0	–	A6000+	–
9	–	Track to a fix	DF175	088,7	20,2	–	FL 110+	–
10	–	Track to a fix	KOMIB	089,1	20,9	–	–	–

1.4 MARUN TWO DELTA DEPARTURE (MARUN 2D)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug auf Kurs 070,8° bis DF149; Linkskurve, bis MEFTO, bis TOBAK, bis APROX, bis MARUN. Von der Startbahn 07R: Abflug auf Kurs 067,7° bis DF149; Linkskurve, bis MEFTO, bis TOBAK, bis APROX, bis MARUN. Bis zum Erfliegen von DF149 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				5000	von MEFTO bis MARUN: 5000	–	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course to a fix	DF149	070,8	–	–	–	220
5	07R	Course to a fix	DF149	067,7	–	–	–	220
6	–	Initial fix	DF149	–	–	–	–	–
7	–	Track to a fix	MEFTO	023,5	13,3	L	–	–
8	–	Track to a fix	TOBAK	352,3	17,9	–	–	–
9	–	Track to a fix	APROX	343,9	9,6	–	–	–
10	–	Track to a fix	MARUN	343,8	6,0	–	–	–

1.5 OBOKA THREE DELTA DEPARTURE (OBOKA 3D)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug auf Kurs 070,8° bis DF149; Linkskurve, bis MEFTO, bis ODAGA, bis KUSOM, bis GUBAX, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Von der Startbahn 07R: Abflug auf Kurs 067,7° bis DF149; Linkskurve, bis MEFTO, bis ODAGA, bis KUSOM, bis GUBAX, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Bis zum Erfliegen von DF149 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				5000	von ODAGA bis OBOKA: 5000	OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (ausgenommen Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe 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	07C	Course to a fix	DF149	070,8	–	–	–	220
5	07R	Course to a fix	DF149	067,7	–	–	–	220
6	–	Initial fix	DF149	–	–	–	–	–
7	–	Track to a fix	MEFTO	023,5	13,3	L	–	–
8	–	Track to a fix	ODAGA	289,0	9,3	–	–	–
9	–	Track to a fix	KUSOM	288,8	10,3	–	–	–
10	–	Track to a fix	GUBAX	252,8	18,3	–	–	–
11	–	Track to a fix	RAVKI	294,5	10,4	–	–	–
12	–	Track to a fix	DITAM	336,3	12,9	–	–	–
13	–	Track to a fix	OBOKA	327,0	13,4	–	–	–“.

ccc) Die bisherige Nummer 1.3 wird zu Nummer 1.6.

ddd) Nach Nummer 1.6 werden die folgenden Nummern 1.7 und 1.8 eingefügt:

„1.7 SULUS FOUR DELTA DEPARTURE (SULUS 4D)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug auf Kurs 070,8° bis DF149; Rechtskurve, bis DF151 bis DF167, bis DF175, bis KOMIB, bis SULUS. Von der Startbahn 07R: Abflug auf Kurs 067,7° bis DF149; Rechtskurve, bis DF151 bis DF167, bis DF175, bis KOMIB, bis SULUS. Bis zum Erfliegen von DF149 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF167 ist mindestens in 6000 zu überfliegen. DF175 ist mindestens in FL 110 zu überfliegen.				4000	von DF167 bis DF175: 5000; von DF175 bis SULUS: 6500	1. Nicht für Flüge nach EDDN benutzbar. 2. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF167 ist aufgrund eines Segelflugggebietes erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 3. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF175 ist aufgrund des Gebietes mit Durchflugbeschränkung ED-R 135 erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Freigabe über DF167 – KONAP – RITUP – KOMIB zu rechnen.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course to a fix	DF149	070,8	–	–	–	220
5	07R	Course to a fix	DF149	067,7	–	–	–	220
6	–	Initial fix	DF149	–	–	–	–	–
7	–	Track to a fix	DF151	100,0	5,2	R	–	–
8	–	Track to a fix	DF167	088,4	13,0	–	A6000+	–
9	–	Track to a fix	DF175	088,7	20,2	–	FL 110+	–
10	–	Track to a fix	KOMIB	089,1	20,9	–	–	–
11	–	Track to a fix	SULUS	089,5	18,8	–	–	–

1.8 TOBAK TWO DELTA DEPARTURE (TOBAK 2D)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug auf Kurs 070,8° bis DF149; Linkskurve, bis MEFTO, bis TOBAK. Von der Startbahn 07R: Abflug auf Kurs 067,7° bis DF149; Linkskurve, bis MEFTO, bis TOBAK. Bis zum Erfliegen von DF149 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.				5000	von MEFTO bis TOBAK: 5000	Nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden.	
3	Startbahn	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	07C	Course to a fix	DF149	070,8	–	–	–	220
5	07R	Course to a fix	DF149	067,7	–	–	–	220
6	–	Initial fix	DF149	–	–	–	–	–
7	–	Track to a fix	MEFTO	023,5	13,3	L	–	–
8	–	Track to a fix	TOBAK	352,3	17,9	–	–	–“.

bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Angabe „gemäß § 4 Absatz 4 Nummer 2.3“ wird gestrichen.

bbb) Nach Nummer 2.1 werden die folgenden Nummern 2.2 und 2.3 eingefügt:

„2.2 MARUN SIX ECHO DEPARTURE (MARUN 6E)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug auf Kurs 070,0° bis DF139; Linkskurve, bis DF146, bis ODAGA, bis TESGA, bis ALIDI, bis MARUN. Von der Startbahn 07R: Abflug auf Kurs 069,9° bis DF140; Linkskurve, bis DF146, bis ODAGA, bis TESGA, bis ALIDI, bis MARUN. Bis zum Durchfliegen von 1900 ist der Steigflug mit mindestens 4,0 % (245 ft/NM) durchzuführen. DF146 ist mindestens in 1430 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF146 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.				5000	von TESGA bis MARUN: 5000	Der Verfahrensplanungsgradient von 4,0 % (245 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. Kann er 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	07C	Course to a fix	DF139	070,0	–	–	–	–
5	07C	Track to a fix	DF146	357,5	2,6	L	A1430+	210
6	07R	Course to a fix	DF140	069,9	–	–	–	–
7	07R	Track to a fix	DF146	357,4	2,9	L	A1430+	210
8	–	Initial fix	DF146	–	–	–	A1430+	–
9	–	Track to a fix	ODAGA	357,5	13,6	–	–	–
10	–	Track to a fix	TESGA	360,0	7,1	–	–	–
11	–	Track to a fix	ALIDI	005,1	16,7	–	–	–
12	–	Track to a fix	MARUN	005,1	6,0	–	–	–

2.3 OBOKA TWO ECHO DEPARTURE (OBOKA 2E)

1	Streckenführung				nach dem Start		Anmerkungen	
					Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Von der Startbahn 07C: Abflug auf Kurs 070,0° bis DF139; Linkskurve, bis DF146, bis ODAGA, bis KUSOM, bis GUBAX, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Von der Startbahn 07R: Abflug auf Kurs 069,9° bis DF140; Linkskurve, bis DF146, bis ODAGA, bis KUSOM, bis GUBAX, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Bis zum Durchfliegen von 1900 ist der Steigflug mit mindestens 4,0 % (245 ft/NM) durchzuführen. DF146 ist mindestens in 1430 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF146 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.				5000	von ODAGA bis OBOKA: 5000	1. Der Verfahrensplanungsgradient von 4,0 % (245 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. Kann er nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren. 2. OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (ausgenommen Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe 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	07C	Course to a fix	DF139	070,0	–	–	–	–
5	07C	Track to a fix	DF146	357,5	2,6	L	A1430+	210
6	07R	Course to a fix	DF140	069,9	–	–	–	–
7	07R	Track to a fix	DF146	357,4	2,9	L	A1430+	210
8	–	Initial fix	DF146	–	–	–	A1430+	–
9	–	Track to a fix	ODAGA	357,5	13,6	–	–	–
10	–	Track to a fix	KUSOM	288,8	10,3	–	–	–
11	–	Track to a fix	GUBAX	252,8	18,3	–	–	–
12	–	Track to a fix	RAVKI	294,5	10,4	–	–	–
13	–	Track to a fix	DITAM	336,3	12,9	–	–	–
14	–	Track to a fix	OBOKA	327,0	13,4	–	–	–

- ccc) Die bisherige Nummer 2.2 wird zu Nummer 2.4.
- d) Absatz 9 Satz 5 wird durch den folgenden Satz ersetzt:
 „Standardmäßig steht das Abflugverfahren mit der Streckenkennung UNIFORM allen Luftfahrzeugen zur Verfügung.“
- e) Absatz 10 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 1.3 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Die Angabe „TWO“ wird durch die Angabe „THREE“ und die Angabe „2L“ durch die Angabe „3L“ ersetzt.

- bbb) Tabellenzeile 2 wird wie folgt geändert:
 - aaaa) In Tabellenspalte 2 Satz 1 wird die Angabe „Abflug von RW18“ durch die Angabe „Steigflug“ ersetzt.
 - bbbb) Tabellenspalte 5 Nummer 3 wird gestrichen.
- ccc) Tabellenzeile 4 wird wie folgt geändert:
 - aaaa) In Tabellenspalte 2 wird die Angabe „from a fix“ gestrichen.
 - bbbb) In Tabellenspalte 3 wird die Angabe „RW18“ durch die Angabe „-“ ersetzt.
- bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:
 - aaaa) Die Angabe „FOUR“ wird durch die Angabe „FIVE“ und die Angabe „4R“ durch die Angabe „5R“ ersetzt.
 - bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 4 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 1 bis 4 ersetzt:

„1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF158, bis DF159, bis DF168, bis TUKRU, bis MEFTO, bis TOBAK, bis APROX, bis MARUN. Bis zum Erfliegen von DF158 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.			4000	von MEFTO bis MARUN: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur von ATC zugewiesen. 2. Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–“.

- cccc) In Tabellenzeile 9 Tabellenspalte 3 wird die Angabe „MTR“ durch die Angabe „MEFTO“ ersetzt.
- bbb) Nummer 2.2 wird wie folgt geändert:
 - aaaa) Die Angabe „TWO“ wird durch die Angabe „THREE“ und die Angabe „2R“ durch die Angabe „3R“ ersetzt.
 - bbbb) In Tabellenzeile 2 Tabellenspalte 2 Satz 1 wird die Angabe „Abflug von RW18“ durch die Angabe „Steigflug“ und die Angabe „MTR“ durch die Angabe „MEFTO“ ersetzt.
 - cccc) Die Tabellenzeilen 3 und 4 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 3 und 4 ersetzt:

„3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–“.

- dddd) In Tabellenzeile 9 Tabellenspalte 3 wird die Angabe „MTR“ durch die Angabe „MEFTO“ ersetzt.

ccc) Nummer 2.3 wird wie folgt geändert:

aaaa) Die Angabe „FOUR“ wird durch die Angabe „FIVE“ und die Angabe „4R“ durch die Angabe „5R“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 4 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 1 bis 4 ersetzt:

„1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF158, bis DF159, bis DF168, bis TUKRU, bis MEFTO, bis TOBAK. Bis zum Erfliegen von DF158 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF159 ist mindestens in 2500 zu überfliegen.			4000	von MEFTO bis TOBAK: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur von ATC zugewiesen. 2. Das Abflugverfahren ist nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden. 3. Kann DF159 nicht mindestens in 2500 überflogen werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–“.

cccc) In Tabellenzeile 9 Tabellenspalte 3 wird die Angabe „MTR“ durch die Angabe „MEFTO“ ersetzt.

cc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 3.1 wird durch die folgende Nummer 3.1 ersetzt:

„3.1 CINDY EIGHT SIERRA DEPARTURE (CINDY 8S)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 179,6° bis DF158; Linkskurve, bis DF171, bis DF173, bis DF174, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY. DF158 ist mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF171 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF171 ist mindestens in 2500 zu überfliegen. DF174 ist mindestens in 4200 zu überfliegen. DF170 ist mindestens in 5000 zu überfliegen.			4000	von AMTIX bis CINDY: 5000	1. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF158 ist aufgrund Verfahrensanforderungen erforderlich. 2. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF171 ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Zuweisung des Abflugverfahrens CINDY L zu rechnen. 3. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF174 ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. 4. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF170 ist aufgrund eines Segelflugggebietes erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF158	179,6	–	–	A800+	–
5	Track to a fix	DF171	119,3	3,1	L	A2500+	220
6	Track to a fix	DF173	093,4	3,8	–	–	–
7	Track to a fix	DF174	144,5	3,9	–	A4200+	–
8	Track to a fix	DF170	119,1	2,5	–	A5000+	–
9	Track to a fix	AMTIX	119,2	12,6	–	–	–
10	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–“.

bbb) Nummer 3.2 wird wie folgt geändert:

aaaa) Die Angabe „EIGHT“ wird durch die Angabe „NINE“ und die Angabe „8S“ durch die Angabe „9S“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 6 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 1 bis 5 ersetzt:

„1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 180,0° bis DF197; Rechtskurve, bis DF156, bis DF164, bis KUPIP, bis TABUM, bis LIKSI, bis LORPA, bis MARUN. DF197 ist mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF156 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von LIKSI bis MARUN: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur bei Betriebsrichtung 25 und nur von ATC zugewiesen. 2. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF197 ist aufgrund Verfahrensanforderungen erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF197	180,0	–	–	A800+	–
5	Track to a fix	DF156	224,1	3,8	R	–	220“.

cccc) Die Tabellenzeilen 7 bis 12 werden zu den Tabellenzeilen 6 bis 11.

ccc) Nummer 3.3 wird wie folgt geändert:

aaaa) Die Angabe „FOUR“ wird durch die Angabe „FIVE“ und die Angabe „4S“ durch die Angabe „5S“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 6 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 1 bis 5 ersetzt:

„1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 180,0° bis DF197; Rechtskurve, bis DF156, bis DF164, bis KUPIP, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. DF197 ist mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF156 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von KUPIP bis MASIR: 4000, von MASIR bis OBOKA: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur bei Betriebsrichtung 25 und nur von ATC zugewiesen. 2. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF197 ist aufgrund Verfahrensanforderungen erforderlich. 3. OBOKA ist mindestens in FL 170 zu überfliegen (ausgenommen Flüge nach EDDK). Kann die Vorgabe nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF197	180,0	–	–	A800+	–
5	Track to a fix	DF156	224,1	3,8	R	–	220“.

cccc) Die Tabellenzeilen 7 bis 12 werden zu den Tabellenzeilen 6 bis 11.

ddd) Nummer 3.4 wird durch die folgende Nummer 3.4 ersetzt:

„3.4 SULUS SEVEN SIERRA DEPARTURE (SULUS 7S)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 179,6° bis DF158; Linkskurve, bis DF171, bis DF173, bis DF174, bis DF170, bis AMTIX, bis CINDY, bis GIBSA, bis COSJE, bis SULUS. DF158 ist mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF171 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. DF171 ist mindestens in 2500 zu überfliegen. DF174 ist mindestens in 4200 zu überfliegen. DF170 ist mindestens in 5000 zu überfliegen.			4000	von AMTIX bis SULUS: 5000	1. Die Höhengabe am Verfahrensfix DF158 ist aufgrund Verfahrensanforderungen erforderlich. 2. Die Höhengabe am Verfahrensfix DF171 ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren und mit der Zuweisung des Abflugverfahrens SULUS L zu rechnen. 3. Die Höhengabe am Verfahrensfix DF174 ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. 4. Die Höhengabe am Verfahrensfix DF170 ist aufgrund eines Segelflugggebietes erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF158	179,6	–	–	A800+	–
5	Track to a fix	DF171	119,3	3,1	L	A2500+	220
6	Track to a fix	DF173	093,4	3,8	–	–	–
7	Track to a fix	DF174	144,5	3,9	–	A4200+	–
8	Track to a fix	DF170	119,1	2,5	–	A5000+	–
9	Track to a fix	AMTIX	119,2	12,6	–	–	–
10	Track to a fix	CINDY	103,8	3,8	–	–	–
11	Track to a fix	GIBSA	104,0	19,3	–	–	–
12	Track to a fix	COSJE	074,7	11,3	–	–	–
13	Track to a fix	SULUS	054,4	37,2	–	–	–“.

eee) Nummer 3.5 wird wie folgt geändert:

aaaa) Die Angabe „ONE“ wird durch die Angabe „TWO“ und die Angabe „1S“ durch die Angabe „2S“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 6 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 1 bis 5 ersetzt:

„1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 180,0° bis DF197; Rechtskurve, bis DF156, bis DF164, bis KUPIP, bis TABUM, bis TESGA, bis TOBAK. DF197 ist mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF156 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von TESGA bis TOBAK: 5000	1. Das Abflugverfahren wird nur bei Betriebsrichtung 25 und nur von ATC zugewiesen. 2. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF197 ist aufgrund Verfahrensanforderungen erforderlich. 3. Das Abflugverfahren ist nicht für Flüge benutzbar, die über Z10 fortgesetzt werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DF197	180,0	–	–	A800+	–
5	Track to a fix	DF156	224,1	3,8	R	–	220“.

cccc) Die Tabellenzeilen 7 bis 11 werden zu den Tabellenzeilen 6 bis 10.

fff) Nummer 3.6 wird wie folgt geändert:

aaaa) Die Angabe „THREE“ wird durch die Angabe „FOUR“ und die Angabe „3S“ durch die Angabe „4S“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 6 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 1 bis 5 ersetzt:

„1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 180,0° bis DF197; Rechtskurve, bis DF156, bis DF201, bis DONAB, bis SOBRA, bis ULKIG. DF197 ist mindestens in 800 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DF156 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	von DONAB bis ULKIG: 4000	1. Wird nur von ATC zugewiesen. 2. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix DF197 ist aufgrund Verfahrensanforderungen erforderlich. 3. 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	Course to a fix	DF197	180,0	–	–	A800+	–
5	Track to a fix	DF156	224,1	3,8	R	–	220“.

cccc) Die Tabellenzeilen 7 bis 10 werden zu den Tabellenzeilen 6 bis 9.

dd) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaa) Vor Nummer 4.1 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Die Abflugverfahren mit der Streckenkennung TANGO werden nur von ATC zugewiesen. Sie stehen standardmäßig für alle Luftfahrzeuge zur Verfügung.“

bbb) Nummer 4.1 wird wie folgt geändert:

aaaa) Die Angabe „SIX“ wird durch die Angabe „SEVEN“ und die Angabe „6T“ durch die Angabe „7T“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 4 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 1 bis 4 ersetzt:

„1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF160, bis DF200, bis PIPIX, bis VETUX, bis RUDUS, bis MABOB, bis TESGA, bis ALIDI, bis MARUN. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von PIPIX mit maximal 250 kt durchzuführen. VETUX ist mindestens in FL 090 zu überfliegen.			4000	von PIPIX bis RUDUS: 4000; von RUDUS bis MARUN: 5000	Die Höhengabe am Verfahrensfix VETUX ist aufgrund betrieblicher Anforderungen erforderlich. Kann sie nicht eingehalten werden, ist EDDF DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–“.

ccc) Nummer 4.2 wird wie folgt geändert:

aaaa) Die Angabe „THREE“ wird durch die Angabe „FOUR“ und die Angabe „3T“ durch die Angabe „4T“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 4 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 1 bis 4 ersetzt:

„1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF160, bis DF200, bis PIPIX, bis VETUX, bis RUDUS, bis MASIR, bis RAVKI, bis DITAM, bis OBOKA. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von PIPIX mit maximal 250 kt durchzuführen. VETUX ist mindestens in FL 090 zu überfliegen.			4000	von PIPIX bis MASIR: 4000; von MASIR bis OBOKA: 5000	1. Die Höhengabe am Verfahrensfix VETUX ist aufgrund betrieblicher Anforderungen erforderlich. Kann 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	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–“.

ddd) Nummer 4.3 wird wie folgt geändert:

aaaa) Die Angabe „EIGHT“ wird durch die Angabe „NINE“ und die Angabe „8T“ durch die Angabe „9T“ ersetzt.

bbbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 4 werden durch die folgenden Tabellenzeilen 1 bis 4 ersetzt:

„1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 179,6° auf mindestens 800, Direktflug bis DF160, bis DF200, bis PIPX, bis VETUX, bis RUDUS, bis MABOB, bis TESGA, bis TOBAK. Bis zum Erfliegen von DF160 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Danach ist der Flug bis zum Erfliegen von PIPX mit maximal 250 kt durchzuführen. VETUX ist mindestens in FL 090 zu überfliegen.			4000	von PIPX bis RUDUS: 4000; von RUDUS bis TOBAK: 5000	1. Die Höhenvorgabe am Verfahrensfix VETUX ist aufgrund betrieblicher Anforderungen erforderlich. Kann 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	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	179,6	–	–	A800+	–“.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 10. Juli 2025 in Kraft.

Langen, den 14. April 2025

Der Direktor
 des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
 Dr. Baumann