



Bundesgesetzblatt

Teil I

2025

Ausgegeben zu Bonn am 7. August 2025

Nr. 183

**Verordnung
zur Ablösung der Hundertsechunddreißigsten
Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg)**

Vom 4. August 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), die 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

**Hundertsechunddreißigste Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg)**

§ 1

Allgemeines

(1) Bei An- und Abflügen zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg sind die in den §§ 2 bis 6 festgelegten Flugverfahren zu befolgen.

(2) Peilungen und Kurse sind, soweit nicht anders ausgewiesen, in Grad rechtweisend angegeben. Entfernungen sind in nautischen Meilen (NM) angegeben. Geschwindigkeiten sind angezeigte Fluggeschwindigkeiten in Knoten (kt IAS). Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen FL) sind in Fuß über NHN angegeben. Die in den Tabellen der Hindernisfreihöhen in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle. Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

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

Verfahrensfix	Koordinaten	
ALESI	N 52 24 01,88	O 010 49 13,33
BABKA	N 52 16 04,36	O 010 50 21,57
BATEL	N 52 32 49,00	O 011 05 59,00
BKD	N 53 02 04,33	O 011 32 47,12
CEL	N 52 35 22,54	O 010 01 46,06
DIRBO	N 52 49 55,63	O 010 50 38,97
ELKER	N 52 14 17,01	O 010 18 21,68
GITAT	N 52 10 51,80	O 010 25 50,27
HLZ	N 52 21 48,18	O 010 47 43,55
LARET	N 51 50 03,95	O 010 52 09,65
LENDI	N 52 22 14,21	O 010 17 07,77
LIDMO	N 52 19 37,80	O 010 42 00,04
MAGER	N 52 18 38,11	O 010 24 14,61
NIE	N 52 37 32,82	O 009 22 20,35
NORTA	N 51 52 06,56	O 009 48 35,10
POVEL	N 52 07 42,16	O 010 49 40,00
SAS	N 52 15 02,84	O 009 53 03,87
ULSEN	N 52 50 44,95	O 010 34 55,20
WERRA	N 51 28 12,03	O 009 44 02,84
RW08	N 52 19 07,18	O 010 32 47,36
RW26	N 52 19 13,06	O 010 34 32,50
VE010	N 52 19 26,98	O 010 38 42,61
VE011	N 52 24 20,21	O 010 37 41,67
VE013	N 52 18 15,61	O 010 17 44,78
VE020	N 52 18 52,93	O 010 28 34,77
VE021	N 52 23 55,55	O 010 27 51,31
VE028	N 52 20 03,12	O 010 49 47,50
VE081	N 52 15 46,86	O 010 40 03,08
VE082	N 52 21 53,62	O 010 37 20,83
VE083	N 52 22 03,88	O 010 35 35,77
VE084	N 52 21 01,92	O 010 44 09,45
VE085	N 52 23 42,26	O 010 45 34,44
VE086	N 52 37 31,46	O 010 29 54,40
VE087	N 52 19 31,25	O 010 48 01,84
VE088	N 52 19 19,18	O 010 36 22,33
VE260	N 52 18 53,47	O 010 28 44,11
VE261	N 52 23 23,71	O 010 26 57,01
VE262	N 52 24 30,47	O 010 27 52,96
VE263	N 52 18 47,05	O 010 26 50,92
VE264	N 52 27 37,09	O 010 13 32,98
VE265	N 52 18 31,07	O 010 22 11,81

Verfahrensfix	Koordinaten	
VE267	N 52 17 46,04	O 010 19 58,92
VE268	N 52 15 23,09	O 010 20 00,32
VE301	N 52 06 44,26	O 010 29 00,08
VE302	N 52 05 13,68	O 010 11 30,92
VE303	N 52 06 36,32	O 010 07 58,53
VE311	N 52 06 05,72	O 010 51 03,28
VE312	N 52 04 47,77	O 010 34 26,81
VE313	N 52 05 29,96	O 010 22 47,67
VE314	N 52 32 15,17	O 010 58 30,18

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

(5) Leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren dürfen nur von solchen Luftfahrzeugen genutzt werden, die die für die jeweilige Spezifikation gegebenenfalls notwendige Sondergenehmigung von der für sie zuständigen Behörde erhalten haben. Den leistungsbasierten Navigationsanforderungen sind anerkannte Regeln der Technik zugrunde gelegt, deren Einhaltung insbesondere vermutet wird, wenn der jeweiligen Spezifikation gemäß ICAO Doc 9613 „Performance-Based Navigation Manual“, Volume I „Concept and Implementation Guidance“, Volume II „Implementing RNAV and RNP Operations“ (fünfte Ausgabe, 2023) gefolgt wird.

(6) Sofern die den Abflugverfahren zugrunde liegenden Verfahrensplanungsgradienten (Procedure Design Gradient – PDG) größer sind, als der in ICAO Dokument 8168 Band II angegebene Standard von 3,3 % werden sie im jeweiligen Abflugverfahren separat angegeben. Die Angabe erfolgt in Prozent und zusätzlich in runden Klammern () in Fuß pro Nautische Meile (ft/NM). Die Vorgaben an den Steigflug gelten als erfüllt, solange das Luftfahrzeug mindestens 16 Fuß über der Flughöhe fliegt, die sich aus dem Produkt der ab dem Startbahnende (Departure End of the Runway – DER) zurückgelegten Distanz [in NM] und dem im Abflugverfahren festgelegten PDG [in %] ergibt.

(7) Die Flugverfahren nach den §§ 2 bis 6 sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 2

Konventionelle Einfflugstrecke, konventionelles Anflugverfahren, konventionelle Anflugverfahren mit RNAV – Zuführung und Platzrundenanflüge

(1) Der konventionelle Anflug nach Instrumentenflugregeln zum Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg ist auf der nachstehend festgelegten Einfflugstrecke durchzuführen. Die dabei festgelegte Mindestreiseflughöhe ist zu beachten. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln. Die konventionelle Einfflugstrecke wird wie folgt festgelegt:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	Missweisende Kursführung	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
NIENBURG TWO VICTOR ARRIVAL (NIE 2V)				–
Δ Nienburg DVOR/DME				
Δ Celle NDB	090	–		
	112	–	A4000+	
Δ Hehlingen DVOR/DME				

(2) Das Warteverfahren für den konventionellen Anflug wird wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Hehlingen DVOR/DME (HLZ)	204	4000	rechts	Landebahn 26: Nach Erhalt der Anflugfreigabe und der Wendekurve in Richtung auf HLZ Sinkflug auf 2500.

(3) Als Anfangsanflugfix für den konventionellen Anflug zur Landebahn 26 wird Hehlingen DVOR/DME (HLZ) festgelegt. Der Anflug ist nur durchführbar, wenn das DME BWG verfügbar ist.

(4) Der ILS/DME (Y)-Anflug zur Landebahn 26 wird wie folgt festgelegt:

Abflug von HLZ (IAF) mit Kurs 191° (missweisend), Rechtskurve und ILS-Landekurs 260° (missweisend) des ILS BWG in 2500 erfliegen (IF). Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,8 DME BWG in 1800 überfliegen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2%) auf dem LOC-Landekurs 260° (missweisend) bei LIDMO (4,8 DME BWG) beginnen (FAF); 2,7 DME BWG in 1150 oder darüber überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 0,7 DME BWG.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 12,0 DME HLZ; Rechtskurve, auf Kurs 357° (missweisend) bis zum Kreuzen von R 271 HLZ; Rechtskurve, auf R 279 HLZ und bis HLZ mit Steigflug auf 4000 folgen. Maximal angezeigte Eigengeschwindigkeit beim Kurvenflug bis HLZ 210 kt.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	456 (169)	468 (181)	476 (189)	486 (199)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	700 (410)			

(5) Die ILS (Z)-Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung werden wie folgt festgelegt:

1. Die ILS (Z)-Anflugverfahren mit RNAV (GNSS, DME/DME/IRU)-Zuführung beginnen an den in Nummer 4.1 genannten Anfangsanflugfixen. Ihnen liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. GNSS oder DME/DME/IRU ist erforderlich. Die Anflüge sind nur durchführbar, wenn DME verfügbar ist. Der Endanflug ist konventionell zu fliegen.

2. In den Nummern 4.2.1 und 4.2.2 sind in der jeweiligen Tabellenspalte „Geschwindigkeitsbegrenzung“ die ab dem betreffenden Verfahrensfix höchstens zulässigen, angezeigten Fluggeschwindigkeiten angegeben. Sie gelten für die nachfolgenden Segmente, solange sie nicht durch neue Werte ersetzt werden. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die vor dem Endanflugfix (FAF) liegen, gelten diese bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens, beziehungsweise ab dem Erfliegen desjenigen Verfahrensfixes, an dem zuletzt eine Geschwindigkeitsbegrenzung angegeben ist.

3. Die Warteverfahren für die ILS (Z)-Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs/ (missweisend)	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindest-/Maximalwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	BABKA	355,0 (351)	230-	A4000+	rechts	–
Holding to a manual termination	ALESI	175,0 (171)	230-	A4000+	links	–

4. Die ILS/DME (Z)-Anflugverfahren zur Landebahn 26 werden wie folgt festgelegt:

4.1 Die Anfangsanflugfixe für die ILS/DME (Z)-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Betriebsrichtung 26: BABKA und ALESI

4.2.1 Anflug von BABKA

1	Abflug von BABKA bis VE028; Linkskurve und ILS-Landekurs 260° (missweisend) des ILS BWG in mindestens 1800 erfliegen; Sinkflug aus 1800 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 3,8 DME BWG in 1500 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 260° (missweisend) bis <u>VE020</u>; Rechtskurve, Direktflug bis VE021, bis ALESI mit Steigflug auf 4000. Bis zum Erfliegen von VE021 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	BABKA (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	VE028 (IF)	355,0	4,0	–	A2500+	210-
5	Endanflug	Course to a fix	LIDMO	084,8	4,0	–	A1800+	–
6	Fehlanflug	Course to a fix	<u>VE020</u>	264,8	–	–	–	–
7		Direct to a fix	VE021	–	–	R	–	210-
8		Track to a fix	ALESI	089,5	13,6	–	A4000	–
9	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D			
	Betriebsstufe I	456 (169)	468 (181)	476 (189)	486 (199)			

4.2.2 Anflug von ALESI

1	Abflug von ALESI bis VE028; Linkskurve und ILS-Landekurs 260° (missweisend) des ILS BWG in mindestens 1800 erfliegen; Sinkflug aus 1800 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 3,8 DME BWG in 1500 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 4.2.1.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	ALESI (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	VE028 (IF)	175,0	4,0	–	A2500+	210-
5	Endanflug	Course to a fix	LIDMO	084,8	4,0	–	A1800+	–
6	Fehlanflug	Course to a fix	<u>VE020</u>	264,8	–	–	–	–
7		Direct to a fix	VE021	–	–	R	–	210-
8		Track to a fix	ALESI	089,5	13,6	–	A4000	–
9	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 4.2.1.							

(6) Platzrundenanflüge sind nur nördlich des Flughafens durchzuführen. Für sie werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (550)	900 (610)	1000 (710)	

§ 3**RNAV-Einflugstrecken**

(1) Den RNAV (GNSS, DME/DME/IRU)-Einflugstrecken liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung der Sensoren DME/DME ohne IRU ist nicht zulässig.

(2) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung	Mindest- wartehöhe	Kurven- richtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	ALESI	175,0	230-	A4000+	links	–
Holding to a manual termination	BABKA	355,0	230-	A4000+	rechts	–
Holding to a manual termination	ELKER	354,6	230-	A4000+	links	–
Holding to a manual termination	LENDI	174,6	230-	A4000+	rechts	–

(3) Die Einflugstrecken für die Betriebsrichtung 08 werden wie folgt festgelegt:

1. BRÜNKENDORF NINE BRAVO (BKD 9B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	BKD	–	–	–	A5000+	–
3	Track to a fix	DIRBO	244,8	28,2	–	A5000+	–
4	Track to a fix	LENDI	216,6	34,4	–	A4000+	–

2. HEHLINGEN ONE BRAVO (HLZ 1B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	HLZ	–	–	–	A4000+	–
3	Track to a fix	LENDI	271,5	18,8	–	A4000+	–

3. LARET SIX HOTEL (LARET 6H)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	LARET	–	–	–	A6000+	–
3	Track to a fix	VE301	319,5	22,0	–	A6000+	–
4	Track to a fix	ELKER	319,1	10,0	–	A4000+	–

4. NIENBURG FIVE HOTEL (NIE 5H)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	NIE	–	–	–	A4000+	–
3	Track to a fix	LENDI	114,2	36,8	–	A4000+	–

5. NORTA FIVE BRAVO (NORTA 5B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	NORTA	–	–	–	A5000+	–
3	Track to a fix	VE303	039,4	18,8	–	A5000+	–
4	Track to a fix	ELKER	039,7	10,0	–	A4000+	–

6. POVEL FOUR BRAVO (POVEL 4B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	POVEL	–	–	–	A4000+	–
3	Track to a fix	ELKER	289,1	20,4	–	A4000+	–

7. SARSTEDT ONE ALPHA (SAS 1A)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	SAS	–	–	–	A4000+	–
3	Track to a fix	ELKER	092,6	15,6	–	A4000+	–

8. ULSEN FIVE BRAVO (ULSEN 5B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	ULSEN	–	–	–	A4000+	–
3	Track to a fix	LENDI	200,9	30,5	–	A4000+	–

9. WERRA THREE BRAVO (WERRA 3B)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	WERRA	–	–	–	A6000+	–
3	Track to a fix	VE302	024,5	40,8	–	A6000+	–
4	Track to a fix	ELKER	024,9	10,0	–	A4000+	–

(4) Die Einfugstrecken für die Betriebsrichtung 26 werden wie folgt festgelegt:

1. BRÜNKENDORF SEVEN VICTOR (BKD 7V)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	BKD	–	–	–	A5000+	–
3	Track to a fix	VE314	215,1	36,4	–	A5000+	–
4	Track to a fix	ALESI	214,6	10,0	–	A4000+	–

2. LARET SIX ROMEO (LARET 6R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	LARET	–	–	–	A6000+	–
3	Track to a fix	VE311	357,6	16,1	–	A6000+	–
4	Track to a fix	BABKA	357,6	10,0	–	A4000+	–

3. NIENBURG SIX ROMEO (NIE 6R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	NIE	–	–	–	A4000+	–
3	Track to a fix	ALESI	103,7	54,8	–	A4000+	–

4. NORTA SEVEN ROMEO (NORTA 7R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	NORTA	–	–	–	A6000+	–
3	Track to a fix	VE313	057,4	25,0	–	A6000+	–
4	Track to a fix	BABKA	057,9	20,0	–	A4000+	–

5. POVEL FOUR ROMEO (POVEL 4R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	POVEL	–	–	–	A4000+	–
3	Track to a fix	BABKA	002,9	8,4	–	A4000+	–

6. SARSTEDT ONE ROMEO (SAS 1R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	SAS	–	–	–	A4000+	–
3	Track to a fix	BABKA	088,0	35,2	–	A4000+	–

7. ULSEN FIVE ALPHA (ULSEN 5A)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	ULSEN	–	–	–	A5000+	–
3	Track to a fix	ALESI	161,9	28,1	–	A5000+	–

8. WERRA THREE X-RAY (WERRA 3X-RAY)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
2	Initial fix	WERRA	–	–	–	A6000+	–
3	Track to a fix	VE312	040,2	48,2	–	A6000+	–
4	Track to a fix	BABKA	040,8	14,9	–	A4000+	–

§ 4

RNP-Anflugverfahren

(1) Den RNP-Anflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächen Navigationsverfahren der Spezifikation RNP APCH nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde.

(2) Die Flugverfahren sind zugelassen für den APV BARO-VNAV-Betrieb und zusätzlich für den Betrieb mit dem satellitengestützten Zusatzsystem EGNOS. APV BARO-VNAV-Verfahren sind unterhalb -15 °C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen.

(3) Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

(4) Die Warteverfahren für die RNP-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung	Mindest-/ Maximal- wartehöhe	Kurven- richtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	ELKER	354,6	230-	A4000+	links	–
Holding to a manual termination	LENDI	174,6	230-	A4000+	rechts	–
Holding to a manual termination	ALESİ	175,0	230-	A4000+	links	–
Holding to a manual termination	BABKA	355,0	230-	A4000+	rechts	–

(5) Die RNP-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Als Anfangsanflugfixe für die RNP-Anflugverfahren werden festgelegt:

Betriebsrichtung 08: ELKER und LENDI

Betriebsrichtung 26: ALESİ und BABKA

2. RNP-Anflug zur Landebahn 08

2.1 Anflug von ELKER [CH 50602 E08]

1	Abflug von ELKER bis VE013, bis MAGER und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei MAGER nicht unter 2000 zu beginnen; 2,0 NM vor RW08 ist nicht unter 980 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW08</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 080° (missweisend) bis <u>VE010</u> ; Linkskurve, Direktflug bis VE011, bis LENDI mit Steigflug auf 4000. Bis zum Erfliegen von VE011 ist der Flug mit maximal 195 kt durchzuführen.						
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
3	Initial fix	ELKER (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	VE013	354,6	4,0	–	A2500+	–
5	Track to a fix	MAGER	084,6	4,0	–	A2000+	–
6	Track to a fix	<u>RW08</u> (MAPt (LNAV))	084,7	5,3	–	–	–
7	Course to a fix	<u>VE010</u>	084,7	–	–	–	–
8	Direct to a fix	VE011	–	–	links	–	195-
9	Track to a fix	LENDI (MAHF)	260,7	12,8	–	A4000	–
10	Hindernisfreihöhen:						
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D		
	LNAV	680 (400)					
	LNAV/VNAV	524 (251)	536 (263)	544 (271)	555 (281)		
	LPV	523 (250)					

2.2 Anflug von LENDI [CH 50602 E08]

1	Abflug von LENDI bis VE013, bis MAGER und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei MAGER nicht unter 2000 zu beginnen; 2,0 NM vor <u>RW08</u> ist nicht unter 980 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW08</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1.						
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
3	Initial fix	LENDI (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	VE013	174,6	4,0	–	A2500+	–
5	Track to a fix	MAGER	084,6	4,0	–	A2000+	–
6	Track to a fix	<u>RW08</u> (MAPt (LNAV))	084,7	5,3	–	–	–
7	Course to a fix	<u>VE010</u>	084,7	–	–	–	–
8	Direct to a fix	VE011	–	–	links	–	195-
9	Track to a fix	LENDI (MAHF)	260,7	12,8	–	A4000	–
10	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1.						

3. RNP-Anflug zur Landebahn 26

3.1 Anflug von ALESI [CH 99971 E26A]

1	Abflug von ALESI bis VE028, bis LIDMO und Endanflugkurs in 1800 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LIDMO nicht unter 1800 zu beginnen; 2,0 NM vor <u>RW26</u> ist nicht unter 980 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW26</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 260° (missweisend) bis <u>VE020</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis VE021, bis ALESI mit Steigflug auf 4000. Bis zum Erfliegen von VE021 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.						
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
3	Initial fix	ALESI (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	VE028	175,0	4,0	–	A2500+	210-
5	Track to a fix	LIDMO	265,0	4,8	–	A1800+	–
6	Track to a fix	<u>RW26</u> (MAPt (LNAV))	264,9	4,6	–	–	–
7	Course to a fix	<u>VE020</u>	264,8	–	–	–	–
8	Direct to a fix	VE021	–	–	rechts	–	210-
9	Track to a fix	ALESI (MAHF)	089,5	13,6	–	A4000	–
10	Hindernisfreihöhen:						
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D		
	LNAV	670 (380)					
	LNAV/VNAV	537 (250)	537 (250)	543 (256)	553 (266)		
	LPV	456 (169)	468 (181)	476 (189)	486 (199)		

3.2 Anflug von BABKA [CH 99971 E26A]

1	Abflug von BABKA bis VE028, bis LIDMO und Endanflugkurs in 1800 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem neuen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LIDMO nicht unter 1800 zu beginnen; 2,0 NM vor <u>RW26</u> ist nicht unter 980 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW26</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 3.1.						
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
3	Initial fix	BABKA (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	VE028	355,0	4,0	–	A2500+	210-
5	Track to a fix	LIDMO	265,0	4,8	–	A1800+	–
6	Track to a fix	<u>RW26</u> (MAPt (LNAV))	264,9	4,6	–	–	–
7	Course to a fix	<u>VE020</u>	264,8	–	–	–	–
8	Direct to a fix	VE021	–	–	rechts	–	210-
9	Track to a fix	ALES1 (MAHF)	089,5	13,6	–	A4000	–
10	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 3.1.						

§ 5

Konventionelle Abflugverfahren

(1) Die konventionellen Abflugverfahren sind nur von Luftfahrzeugen zu nutzen, die den Anforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nicht entsprechen oder sofern die Flugverfahren von ATC zugewiesen werden. Es ist ein Abflugverfahren zu befolgen, das der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entspricht. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe teilt die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dem Luftfahrzeugführer die Bezeichnung des Abflugverfahrens mit.

(2) Sofern für das jeweilige konventionelle Abflugverfahren Mindestreise Flughöhen zu beachten sind, sind diese der Spalte „Mindestreise Flughöhe“ zu entnehmen. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

(3) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten und unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Bodenfunkstelle auf dem in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlichten Kanal aufzunehmen.

(4) Auf Hindernisse im Abflugbereich der Startbahn 08 ist zu achten (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte – ICAO Typ A).

(5) Die konventionellen Abflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 08

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
HEHLINGEN ONE CHARLIE (HLZ 1C) Steigflug auf Steuerkurs 080° (missweisend) bis 700; Linkskurve und Direktflug bis HLZ. Der Steigflug ist mit mindestens 8,0 % (490 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 700 durchzuführen.	4000 ft	–	Der Steiggradient ist aufgrund der Navigationsabdeckung HLZ erforderlich.

2. Bei Benutzung der Startbahn 26

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
HEHLINGEN ONE KILO (HLZ 1K) Geradeausflug bis 12,0 DME HLZ; Rechtskurve, Steigflug auf Steuerkurs 357° (missweisend), Kreuzen von R271 HLZ, Rechtskurve und auf R279 HLZ bis HLZ folgen. Kreuzen von 12,0 NM DME HLZ bei 1420 oder darüber. Bis zum Erfliegen von HLZ ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.	4000 ft	–	Die Höhenbeschränkung ist aufgrund der Navigationsabdeckung HLZ erforderlich.

§ 6

RNAV-Abflugverfahren

(1) Den RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Für die Flugverfahren ist Radarüberwachung erforderlich.

(2) Es ist ein Abflugverfahren zu befolgen, das der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entspricht. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe teilt die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dem Luftfahrzeugführer die Bezeichnung des Abflugverfahrens mit.

(3) Sofern für das jeweilige Abflugverfahren Mindestreise Flughöhen zu beachten sind, sind diese der Spalte „Mindestreise Flughöhe“ zu entnehmen. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln. Bei allen Abflügen ist zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen.

(4) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten und nach entsprechender Anweisung der Flugplatzkontrollstelle Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Bodenfunkstelle auf dem in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlichten Kanal aufzunehmen.

(5) Alle in den Abflugverfahren angegebenen Verfahrensfixe sind Meldepunkte auf Anforderung.

(6) Bei Nutzung der Startbahn 08 muss auf Hindernisse im Abflugbereich geachtet werden (siehe Luftfahrt-Handbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte – ICAO Typ A). Die Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 08 werden wie folgt festgelegt:

1. BATEL SIX UNIFORM (BATEL 6U)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 084,8° bis VE088 bis 700 oder darüber; Linkskurve, bis HLZ, bis BATEL. VE088 ist in mindestens 700 zu überfliegen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	VE088	084,8	–	–	A700+	–
5	Track to a fix	HLZ	070,3	7,4	links	–	–
6	Track to a fix	BATEL	045,2	15,7	–	–	–

2. DIRBO EIGHT UNIFORM (DIRBO 8U)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 084,8° bis VE088 bis 700 oder darüber; Linkskurve, bis <u>VE084</u> ; Linkskurve und Direktflug bis VE085, bis VE086, bis DIRBO. VE088 ist in mindestens 700 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von VE085 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	VE088	084,8	–	–	A700+	–
5	Track to a fix	<u>VE084</u>	070,2	5,1	links	–	–
6	Direct to a fix	VE085	–	–	–	–	220-
7	Track to a fix	VE086	325,4	16,8	–	–	–
8	Track to a fix	DIRBO	045,3	17,7	–	–	–

3. HEHLINGEN EIGHT UNIFORM (HLZ 8U)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 084,8° bis VE088 bis 700 oder darüber; Linkskurve, bis HLZ. VE088 ist in mindestens 700 zu überfliegen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
4	Course to a fix	VE088	084,8	–	–	A700+	–
5	Track to a fix	HLZ	070,3	7,4	links	–	–

4. NIENBURG EIGHT UNIFORM (NIE 8U)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 084,8° bis <u>VE088</u> bis 700 oder darüber; Linkskurve und Direktflug bis VE082, bis CEL, bis NIE. <u>VE088</u> ist in mindestens 700 zu überfliegen. VE082 ist in mindestens 1900 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von VE082 ist der Flug mit maximal 195 kt durchzuführen.			4000	–	Die Höhenvorgaben sind aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
4	Course to a fix	<u>VE088</u>	084,8	–	–	A700+	–
5	Direct to a fix	VE082	–	–	links	A1900+	195-
6	Track to a fix	CEL	302,1	25,6	–	–	–
7	Track to a fix	NIE	275,4	24,1	–	–	–

5. NORTA SEVEN UNIFORM (NORTA 7U)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 084,8° bis <u>VE088</u> bis 700 oder darüber; Rechtskurve und Direktflug bis VE081, bis NORTA. <u>VE088</u> ist in mindestens 700 zu überfliegen. VE081 ist in mindestens 2400 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von VE081 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			4000	–	Die Höhenvorgaben sind aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge- schwindig- keitsbe- grenzung
4	Course to a fix	<u>VE088</u>	084,8	–	–	A700+	–
5	Direct to a fix	VE081	–	–	rechts	A2400+	210-
6	Track to a fix	NORTA	233,6	39,6	–	–	–

6. POVEL SIX UNIFORM (POVEL 6U)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 084,8° bis VE088 bis 700 oder darüber; Linkskurve, bis <u>VE084</u> ; Rechtskurve und Direktflug bis VE087, bis POVEL. VE088 ist in mindestens 700 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von VE087 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			4000	–	Die Höhendvorgaben sind aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	VE088	084,8	–	–	A700+	–
5	Track to a fix	<u>VE084</u>	070,2	5,1	links	–	–
6	Direct to a fix	VE087	–	–	–	–	210-
7	Track to a fix	POVEL	175,1	11,9	–	–	–

7. SARSTEDT ONE UNIFORM (SAS 1U)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 084,8° bis <u>VE088</u> bis 700 oder darüber; Linkskurve und Direktflug bis VE083, bis SAS. <u>VE088</u> ist in mindestens 700 zu überfliegen. VE083 ist in mindestens 2200 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von VE083 ist der Flug mit maximal 195 kt durchzuführen.			4000	–	Die Höhendvorgaben sind aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	<u>VE088</u>	084,8	–	–	A700+	–
5	Direct to a fix	VE083	–	–	links	A2200+	195-
6	Track to a fix	SAS	255,2	27,0	–	–	–

(7) Die Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 26 werden wie folgt festgelegt:

1. BATEL SEVEN GOLF (BATEL 7G)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 264,8° bis <u>VE260</u> ; Rechtskurve und Direktflug bis VE261, bis BATEL. Bis zum Erfliegen von VE261 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	<u>VE260</u>	264,8	–	–	–	–
5	Direct to a fix	VE261	–	–	rechts	–	210-
6	Track to a fix	BATEL	068,2	25,7	–	–	–

2. DIRBO NINE TANGO (DIRBO 9T)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 264,8° bis VE263; Rechtskurve und Direktflug bis VE264, bis DIRBO.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	VE263	264,8	–	–	–	–
5	Track to a fix	VE264	317,4	12,0	rechts	–	–
6	Track to a fix	DIRBO	045,1	31,8	–	–	–

3. HEHLINGEN EIGHT TANGO (HLZ 8T)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 264,8° bis <u>VE260</u> ; Rechtskurve und Direktflug bis VE262, bis HLZ. Bis zum Erfliegen von VE262 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	<u>VE260</u>	264,8	–	–	–	–
5	Direct to a fix	VE262	–	–	rechts	–	210-
6	Track to a fix	HLZ	102,4	12,5	–	–	–

4. NIENBURG NINE TANGO (NIE 9T)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 264,8° bis VE263; Rechtskurve, bis CEL, bis NIE.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	VE263	264,8	–	–	–	–
5	Track to a fix	CEL	317,4	22,6	rechts	–	–
6	Track to a fix	NIE	275,4	24,1	–	–	–

5. NORTA NINE TANGO (NORTA 9T)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 264,8° bis VE265; Linkskurve und Direktflug bis VE267, bis NORTA. Bis zum Erfliegen von VE267 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	<u>VE265</u>	264,8	–	–	–	–
5	Direct to a fix	VE267	–	–	links	–	210-
6	Track to a fix	NORTA	217,2	32,2	–	–	–

6. POVEL EIGHT WHISKEY (POVEL 8W)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 264,8° bis VE265; Linkskurve und Direktflug bis VE268, bis GITAT, bis POVEL. Bis zum Erfliegen von VE268 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	<u>VE265</u>	264,8	–	–	–	–
5	Direct to a fix	VE268	–	–	links	–	210-
6	Track to a fix	GITAT	141,6	5,8	–	–	–
7	Track to a fix	POVEL	102,0	15,0	–	–	–

7. SARSTEDT ONE TANGO (SAS 1T)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs-flughöhe	Mindest-reise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 264,8° bis VE263; Linkskurve, bis SAS.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Ge-schwindig-keitsbe-grenzung
4	Course to a fix	VE263	264,8	–	–	–	–
5	Track to a fix	SAS	260,0	21,1	links	–	–

Artikel 2

Außerkrafttreten

Die Hundertsechundsunddreißigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg) vom 24. November 1993 (BAnz. S. 10 553), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 339) geändert worden ist, tritt am 27. November 2025 außer Kraft.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 27. November 2025 in Kraft.

Langen, den 4. August 2025

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann