



Bundesgesetzblatt

Teil I

2025

Ausgegeben zu Bonn am 8. August 2025

Nr. 185

**Siebenundfünfzigste Verordnung
zur Änderung der Zweihundertfünfundfünfzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Streckenführungen, Meldepunkten und Reiseflughöhen
für Flüge nach Instrumentenflugregeln
im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)**

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:

Artikel 1

**Änderung der Zweihundertfünfundfünfzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Streckenführungen, Meldepunkten und Reiseflughöhen
für Flüge nach Instrumentenflugregeln
im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland)**

Die Zweihundertfünfundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Streckenführungen, Meldepunkten und Reiseflughöhen für Flüge nach Instrumentenflugregeln im kontrollierten Luftraum innerhalb der Bundesrepublik Deutschland) vom 22. Juni 2016 (BAnz AT 13.07.2016 V1), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 27. Juni 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 150) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird durch den folgenden § 4 ersetzt:

„§ 4

Flugsicherungs-ausrüstung

Für die Nutzung der RNAV-Strecken gemäß Anlage 1, der direkten Streckenführung (DCT) sowie der freien Streckenführung gemäß Free Route Airspace (FRA) jeweils unter Nutzung der in Anlage 1 und 2 festgelegten Wegpunkte oder von individuell von der zuständigen Flugsicherungseinheit zugewiesenen Strecken ist eine RNAV-Ausrüstung erforderlich, die mindestens dem ICAO Basic-RNAV/RNAV-5-Standard gemäß ICAO-Dokument 9613 „Performance-Based Navigation Manual“, Volume I „Concept and Implementation Guidance“, Volume II „Implementing RNAV and RNP Operations“ (fünfte Ausgabe, 2023) entspricht. Die Nutzung aller RNAV-5-Sensoren ist zulässig. Eine Abdeckung von DME/DME-Signalen muss gewährleistet sein, wenn es zu GPS/GNSS-Ausfällen kommt.“

2. Anlage 1 zu § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Strecke N33 wird durch die folgende Strecke N33 ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte Bezeichnung	Recht- weisender Anfangs- kurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen		Anmerkungen
			Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flug- richtung un- ge- rade ge- rade	
1	2	3	4	5	6
„N33					1. Bezirkskontroll- stellen: Bremen ACC, Karlsruhe UAC, Malmö ACC 2. Zwischen RAKIT und PADKU: FL 245 – FL 265, zwischen PADKU und CIPPI: FL 245 – FL 660, zwischen CIPPI und BIKRU: FL 245 – FL 285: CDR 1: ganztägig.“
Δ RAKIT N 53 10 43 O 013 54 40	006,2	23,6	FL 660 FL 245		
Δ PADKU N 53 34 11 O 013 58 59	186,3				
	006,0	39,1	FL 660 FL 245		
Δ CIPPI N 54 13 02 O 014 05 59	186,1				
	003,2	37,1	FL 285 FL 245		
Δ UMSET N 54 49 59 O 014 09 31	183,2				
	003,2	5,0	FL 285 FL 245		
Δ BIKRU (FIR BDRY) N 54 55 00 O 014 10 00	183,2				

b) Die Strecke P12 wird wie folgt geändert:

aa) In den Tabellenspalten 1 bis 5 wird der Streckenabschnitt Meldepunkt Warburg DVOR/DME (WRB) bis Meldepunkt NORTA durch den folgenden Streckenabschnitt Meldepunkt Warburg DVOR/DME (WRB) bis Meldepunkt NORTA ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte Bezeichnung	Recht- weisender Anfangs- kurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen		
			Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flug- richtung un- ge- rade ge- rade	
1	2	3	4	5	
„Δ Warburg DVOR/DME (WRB) N 51 30 21 O 009 06 39	053,9	18,6	FL 245 5000ft MSL		
Δ TOLTA N 51 41 14 O 009 30 45	234,2				
	045,4	15,5	FL 245 5000ft MSL		
Δ NORTA N 51 52 07 O 009 48 35	225,6				
					“.

bb) In Tabellenspalte 1 wird die Angabe „UMSET“ durch die Angabe „Δ UMSET“ ersetzt.

c) Die Strecke Q282 wird durch die folgende Strecke Q282 ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte Bezeichnung	Recht- weisender Anfangs- kurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen		Anmerkungen
			Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flug- richtung un- ge- rade ge- rade	
1	2	3	4	5	6
„Q282					1. Bezirkskontroll- stelle: Bremen ACC 2. Zwischen BKD und BIGTI: CDR 1: FL 095 – FL 285: ganztägig. Siehe ENR 5.1 MVPA Nord-Ost.“
Δ Celle NDB (CEL) N 52 35 23 O 010 01 46	063,6	15,7	FL 245 4000ft MSL		
Δ OBATU N 52 42 20 O 010 24 55	243,9				
Δ DIRBO N 52 49 56 O 010 50 39	063,9	17,4	FL 245 4000ft MSL		
	244,2				
Δ Brückendorf DVOR/DME (BKD) N 53 02 04 O 011 32 46	064,2	28,2	FL 245 4000ft MSL		
	244,8				
Δ BIGTI N 53 31 48 O 012 53 48	058,0	57,0	FL 285 4000ft MSL		
	239,1				

d) Die Strecke T109 wird durch die folgende Strecke T109 ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte Bezeichnung	Recht- weisender Anfangs- kurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen		Anmerkungen
			Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flug- richtung un- ge- rade ge- rade	
1	2	3	4	5	6
„T109					Bezirkskontrollstelle: Karlsruhe UAC“.
Δ HAREM N 49 37 06 O 009 24 52		22,3	FL 660 FL 245		
Δ SOSHE N 49 48 16 O 008 55 11	119,9				
Δ UNEDE N 49 52 21 O 008 44 12		8,2	FL 660 FL 245		
	119,8				
Δ MOVUM N 49 57 00 O 008 31 34		9,4	FL 660 FL 245		
	119,6				
Δ RUDUS N 50 02 51 O 008 04 42		18,3	FL 660 FL 245		
	108,5				

e) Die Strecke T154 wird durch die folgende Strecke T154 ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte Bezeichnung	Recht- weisender Anfangs- kurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen		Anmerkungen
			Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flug- richtung un- ge- rade ge- rade	
1	2	3	4	5	6
„T154 Δ ROBAR N 51 25 39 O 009 16 01 Δ TOLTA N 51 41 14 O 009 30 45					Bezirkskontrollstelle: Bremen ACC“.
		18,1	FL 195 5000ft MSL		
	210,6				

f) In der Strecke T212 werden die Tabellenspalten 4 und 5 durch die folgenden Tabellenspalten 4 und 5 ersetzt:

Reiseflughöhen		
Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flug- richtung	
	un- ge- rade	ge- rade
4	5	
„FL 235 5000ft MSL		
FL 235 5000ft MSL		
		“.

g) In der Strecke T721 werden in den Tabellenspalten 1 bis 5 der Streckenabschnitt Meldepunkt OMOGI bis Meldepunkt BOMBI durch den folgenden Streckenabschnitt Meldepunkt OMOGI bis Meldepunkt BOMBI ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte Bezeichnung	Recht- weisender Anfangs- kurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen	
			Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flug- richtung un- ge- rade ge- rade
1	2	3	4	5
„Δ OMOGI N 49 39 21 O 008 59 21 Δ SOSHE N 49 48 16 O 008 55 11 Δ BOMBI N 50 03 24 O 008 48 01				
		9,3	FL 660 FL 245	
	163,1			
		15,8	FL 660 FL 245	
	163,0			
				“.

h) In der Strecke T956 wird in Tabellenspalte 4 die Angabe „FL 215“ durch die Angabe „FL 235“ ersetzt.

i) Nach der Strecke Y154 wird die folgende Strecke Y160 eingefügt:

Streckenführungen Meldepunkte Bezeichnung	Recht- weisender Anfangs- kurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen		Anmerkungen
			Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flug- richtung un- ge- rade ge- rade	
1	2	3	4	5	6
„Y160 Δ BATEL N 52 32 49 O 011 05 59 Δ Celle NDB (CEL) N 52 35 23 O 010 01 46					1. Bezirkskontroll- stelle: Bremen ACC 2. Zwischen BATEL und CEL: 4000ft MSL – FL 135: CDR1: ganztägig.“
		39,3	FL 245 4000ft MSL		
	093,3				

j) Die Strecke Z131 wird wie folgt geändert:

aa) In den Tabellenspalten 1 bis 5 wird der Streckenabschnitt Meldepunkt TORLO bis Wegpunkt BANUB (UIR BDRY) durch den folgenden Streckenabschnitt TORLO bis Wegpunkt BANUB (FIR BDRY) ersetzt:

Streckenführungen Meldepunkte Bezeichnung	Recht- weisender Anfangs- kurs	Entfernung in NM	Reiseflughöhen		
			Höchste Niedrigste Flughöhe	in Flug- richtung un- ge- rade ge- rade	
1	2	3	4	5	
„Δ TORLO N 53 45 44 O 013 47 48 Δ CIPPI N 54 13 02 O 014 05 59 BANUB (FIR BDRY) N 54 27 43 O 014 17 50					
	021,3	29,4	FL 660 FL 245		
	201,6				
	025,2	16,3	FL 285 FL 245		
	205,3				
					“.

bb) In Tabellenspalte 6 Nummer 2 und 3 wird jeweils die Angabe „POBOX“ durch die Angabe „CIPPI“ ersetzt.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 27. November 2025 in Kraft.

Langen, den 4. August 2025

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann