



Bundesgesetzblatt

Teil I

2025

Ausgegeben zu Bonn am 24. September 2025

Nr. 219

**Fünfte Verordnung
zur Änderung der Zweihundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach
Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Dortmund)**

Vom 16. September 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 Zweihundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach
Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Dortmund)**

Die Zweihundertvierundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Dortmund) vom 22. Juli 2005 (BAnz. S. 12 383), die zuletzt durch Artikel 41 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 1 Satz 4 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Peilungen und Kurse sind in Grad missweisend und soweit erforderlich, zusätzlich in Grad rechtweisend angegeben. Geschwindigkeiten sind angezeigte Fluggeschwindigkeiten in Knoten (kt IAS).“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe „R 104“ wird durch die Angabe „R 101“ ersetzt.

bb) Die Angabe „R 350“ wird durch die Angabe „R 348“ ersetzt.

c) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:

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

Verfahrensfix	Koordinaten	
LW005	N 51 28 39,08	O 007 29 47,65
LW007	N 51 23 54,84	O 007 32 37,99
LW008	N 51 21 27,07	O 007 25 41,17

Verfahrensfix	Koordinaten	
LW009	N 51 25 47,73	O 007 21 44,45
LW010	N 51 32 51,89	O 007 58 08,76
LW011	N 51 37 13,50	O 007 54 14,31
LW019	N 51 36 12,07	O 007 51 17,72
LW100	N 51 28 38,88	O 007 29 47,12
LW101	N 51 28 35,66	O 007 29 38,00
LW102	N 51 26 18,07	O 007 28 44,74
LW103	N 51 24 16,29	O 007 30 35,32
LW104	N 51 23 13,05	O 007 31 32,66
LW105	N 51 17 05,02	O 007 49 41,04
LW106	N 51 29 21,49	O 007 25 48,36
LW107	N 51 33 21,75	O 007 22 19,84
LW108	N 51 23 35,84	O 007 18 57,77
LW109	N 51 35 28,08	O 007 25 16,12
LW200	N 51 33 27,75	O 007 43 27,73
LW201	N 51 34 00,77	O 007 45 02,01
LW202	N 51 34 41,11	O 007 46 57,33
LW203	N 51 36 09,14	O 007 48 00,43
LW204	N 51 37 50,70	O 007 45 16,21
LW205	N 51 48 29,63	O 007 43 33,37
LW206	N 51 31 12,09	O 007 47 43,92
LW207	N 51 30 12,08	O 007 47 08,82
LW208	N 51 25 58,21	O 007 44 40,63
LW209	N 51 31 21,39	O 007 54 06,92
LW211	N 51 24 25,59	O 007 27 00,51
ARNOP	N 51 24 58,47	O 008 10 43,95
BAMSU	N 51 11 19,59	O 007 18 32,42
DESOD	N 51 25 00,35	O 008 04 42,25
DOMEG	N 51 42 34,31	O 007 35 13,67
DOR	N 51 31 31,23	O 007 37 51,80
ELVUL	N 51 35 15,15	O 007 48 34,75
KOLOT	N 51 27 49,21	O 007 27 26,61
NUDGO	N 51 24 49,05	O 008 26 27,39“.

d) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden zu den Absätzen 4 und 5.

e) Nach Absatz 5 wird der folgende Absatz 6 eingefügt:

„(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.“

2. Die §§ 2 bis 4 werden durch die folgenden §§ 2 bis 4 ersetzt:

„§ 2

Konventionelle Einflugstrecken und Anflugverfahren

(1) Konventionelle Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Verkehrsflughafen Dortmund sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken von dem in Absatz 2 angeführten Anfangsanflugfix durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreise Flughöhen sind zu beachten. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

(2) Als Anfangsanflugfix für den Verkehrsflughafen Dortmund wird Wickede DVOR/DME festgelegt.

(3) Die Einflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

Bezeichnung Streckenführung Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindest- reise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
EDLW ADEMI THREE ALPHA ARRIVAL (ADEMI 3A)				1. Bei Ausfall von DOR/DVOR oder DOR/DME ist BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. ADEMI ist Freigabegrenze. Radarführung wird auf der Endanflugstrecke bereitgestellt. Bei Kommunikationsverlust wird für den Standardanflug nach Wickede DVOR/DME (DOR) weitergeflogen.
Δ ADEMI				
Δ Wickede DVOR/DME	281	10,0	6000+	
EDLW DOMEK THREE ALPHA ARRIVAL (DOMG 3A)				1. Bei Ausfall von DOR/DVOR oder DOR/DME ist BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. DOMEK ist Freigabegrenze. Radarführung wird auf der Endanflugstrecke bereitgestellt. Bei Kommunikationsverlust wird für den Standardanflug nach Wickede DVOR/DME (DOR) weitergeflogen.
Δ DOMEK				
Δ Wickede DVOR/DME	168	11,2	4000+	

(4) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindest- wartehöhe	Kurven- führung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Kurskreuzung DOMEK	168	5000	links	Freigabegrenze
Wickede DVOR/DME	057	3000	rechts	—
ADEMI	281	6000	links	Freigabegrenze

(5) Die konventionellen Instrumentenanflugverfahren beginnen an dem in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix. Die Anflüge sind nur durchführbar, wenn DME DOR verfügbar ist. Sie werden wie folgt festgelegt:

1. ILS-Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)

Abflug von DOR (IAF) in 3000 oder darüber auf R 216 DOR; bei 8,6 DME DOR Rechtskurve mit maximal 210 kt; Sinkflug auf 2500 und ILS-Landekurs 057° des ILS IDWE in 2500 erfliegen; Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird OM in 1790 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem Landekurs des LOC IDWE bei KOLOT (7,5 DME DOR) beginnen (FAF). 5,2 DME DOR ist nicht unter 1790 zu überfliegen.

Fehl-anflugpunkt: 1,7 DME DOR

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	568 (151)	581 (164)	589 (172)	599 (182)
Betriebsstufe II	480 (63)	498 (81)	509 (92)	524 (107)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	860 (440)			

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 9,6 DME DOR; Rechtskurve und Direktflug bis DOR mit Steigflug auf 3000. Der Flug ist mit maximal 210 kt durchzuführen.

2. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 06, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)

Abflug von DOR (IAF) in 3000 oder darüber auf R 216 DOR; bei 8,6 DME DOR Rechtskurve mit maximal 210 kt; Sinkflug auf 2500 und Endanflugkurs 057° in Richtung DOR in 2500 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei KOLOT (7,5 DME DOR) beginnen (FAF). 4,8 DME DOR ist nicht unter 1650 und 3,6 DME DOR nicht unter 1270 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 1,1 DME DOR

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
840 (420)			

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

3. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)

Abflug von DOR (IAF) in 3000 oder darüber auf R 077 DOR; bei 9,2 DME DOR (9,7 DME IDWW) Linkskurve mit maximal 210 kt; ILS-Landekurs 237° des ILS IDWW in 3000 erfliegen; Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,0 DME IDWW (3,5 DME DOR) in 1670 überfliegen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem Landekurs des LOC IDWW bei ELVUL (8,2 DME IDWW/7,7 DME DOR) beginnen (FAF); 4,0 DME IDWW (3,5 DME DOR) ist nicht unter 1670 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IDWW (0,1 DME DOR).

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	566 (166)	578 (178)	587 (187)	597 (197)
Betriebsstufe II	478 (78)	495 (95)	507 (107)	522 (122)
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	840 (440)			

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 5,8 DME DOR (15,0 DME BAM) oder 1600, je nachdem, was später liegt; Rechtskurve und Direktflug bis DOR mit Steigflug auf 3000. Der Flug ist mit maximal 210 kt durchzuführen.

4. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von Wickede DVOR/DME (DOR)

Abflug von DOR (IAF) in 3000 oder darüber auf R 077 DOR; bei 9,2 DME DOR (9,7 DME IDWW) Linkskurve mit maximal 210 kt und Endanflugkurs 237° in Richtung DOR in 3000 erfliegen (IF). Sinkflug (5,2 %) bei ELVUL (7,7 DME DOR/8,2 DME IDWW) beginnen (FAF); 4,0 DME DOR (4,5 DME IDWW) ist nicht unter 1840 und 2,0 DME DOR (2,5 DME IDWW) nicht unter 1200 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: DOR (DVOR/DME)

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
830 (430)			

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 3.

§ 3

RNP-Anflugverfahren

2. RNP-Anflug zur Landebahn 24, ausgehend von DOR [CH 78865 E24A]

1

Abflug von DOR bis LW010, bis LW011; Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug auf dem nominellen Gleitweg (3,00°).

Endanflug unter Nutzung der LNAV-Minima: Sinkflug mit 5,2 % bei ELVUL nicht unter 3000 beginnen; 4,3 NM vor RW24 ist nicht unter 1820 und 2,3 NM vor RW24 nicht unter 1190 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: RW24.

Schwellenüberflughöhe: 50

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 237° bis LW005 oder 1600, je nachdem, was später liegt; Rechtskurve und Direktflug bis DOR mit Steigflug auf 3000. Der Flug ist mit maximal 210 kt durchzuführen.

2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Rechtweisender Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial Fix	DOR (IAF)	–	–	–	A3000+	–
4	Track to a fix	LW010	083,8	12,7	–	A3000+	210-
5	Track to a fix	LW011 (IF)	330,9	5,0	–	–	–
6	Track to a fix	ELVUL (FAF/FAP)	240,8	4,0	–	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW24 (MAPt)</u>	240,7	8,0	–	–	–
8	Track to a fix	<u>LW005 (MATF)</u>	240,6	5,5	–	–	210-
9	Course to a fix	–	240,6	–	–	A1600+	–
10	Direct to a fix	DOR (MAHF)	–	–	rechts	A3000	210-

11

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
LNAV	750 (350)	750 (350)	770 (370)	790 (390)
LNAV / VNAV	672 (272)	684 (284)	692 (292)	702 (302)
LPV	566 (166)	578 (178)	587 (197)	597 (197)

§ 4

Abflugverfahren

(1) Für konventionelle Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Verkehrsflughafen Dortmund ist ein der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechendes Abflugverfahren zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für das einzuhaltende Abflugverfahren zutreffende Bezeichnung mitgeteilt. Sofern für das jeweilige Abflugverfahren Mindestreiseflughöhen zu beachten sind, sind diese der Tabellenspalte „Mindestreiseflughöhe“ gemäß Absatz 4 zu entnehmen. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

(2) Luftfahrzeugführer, deren Luftfahrzeuge über eine GPS/FMS-RNAV-Ausrüstung verfügen, sollen nach Möglichkeit die gemäß Absatz 4 festgelegten ergänzenden GPS/FMS-RNAV-Verfahren nutzen. Der Luftfahrzeugführer hat bei Nutzung dieser ergänzenden GPS/FMS-RNAV-Verfahren die Einhaltung der überlagerten konventionellen Flugverfahren durch die Beachtung der Anzeigen der bodengestützten Navigationshilfen zu kontrollieren und sicherzustellen. Die für die Nutzung des jeweiligen konventionellen Flugverfahrens erforderlichen bodengestützten Navigationshilfen und die zugehörige Ausrüstung des Luftfahrzeugs müssen jederzeit in Betrieb sein.

(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) Die konventionellen Abflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 06:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
DOMEG FOUR QUEBEC DEPARTURE (DOMEG 4Q) Auf R 057 DOR bis 6,5 DME DOR; Linkskurve, auf Kurs 304° bis DOMEQ (Δ). Steigflug mit mindestens 8,7 % (530 ft/NM) bis 6,5 DME DOR; DOR ist in mindestens 4000 zu kreuzen. Steigflug mit mindestens 4,8 % (290 ft/NM) bis R 032 DOR; R 032 DOR ist in mindestens 3600 zu kreuzen. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW202</u> [A4000+, L] - LW204 - DOMEQ	5000		1. Nur tagsüber: 6,5 DME DOR ist in mindestens 4000 aufgrund eines Segelflugggebietes zu kreuzen. Kann die Höhenvorgabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren. 2. R 032 DOR ist in mindestens 3600 aufgrund der Radarführungsmindestflughöhe zu kreuzen. Ab R 032 DOR ist B-RNAV-Ausrüstung erforderlich.
HAMM EIGHT QUEBEC DEPARTURE (HMM 8Q) Auf R 057 DOR bis 6,5 DME DOR; Linkskurve, auf R 164 HMM bis HMM (Δ). Steigflug mit mindestens 8,7 % (530 ft/NM) bis 6,5 DME DOR; DOR ist in mindestens 4000 zu kreuzen. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW202</u> [A4000+, L] - LW203 - HMM	5000		Nur tagsüber: 6,5 DME DOR ist in mindestens 4000 aufgrund eines Segelflugggebietes zu kreuzen. Kann die Höhenvorgabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren.
OSNABRÜCK NINE QUEBEC DEPARTURE (OSN 9Q) Auf R 057 DOR bis 6,5 DME DOR; Linkskurve, auf R 164 HMM in Richtung HMM; bei 5,0 DME HMM Rechtskurve, auf R 218 OSN bis OSN (Δ). Steigflug mit mindestens 8,7 % (530 ft/NM) bis 6,5 DME DOR; DOR ist in mindestens 4000 zu kreuzen. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW202</u> [A4000+, L] - LW203 - LW205 [R] - OSN	5000		Nur tagsüber: 6,5 DME DOR ist in mindestens 4000 aufgrund eines Segelflugggebietes zu kreuzen. Kann die Höhenvorgabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren.
NUDGO FOUR QUEBEC DEPARTURE (NUDGO 4Q) Auf R 057 DOR bis 4,0 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 111° bis zum Kreuzen von R 085 DOR; Rechtskurve, auf Kurs 130° bis DESOD; Linkskurve, auf Kurs 087° über ARNOP (Δ) bis NUDGO (Δ). Steigflug mit mindestens 4,8 % (290 ft/NM) bis zum Passieren von 5000. R 085 DOR ist in mindestens 2500 zu kreuzen. GPS/FMS RNAV: [A900+] - LW201 [R] - LW209 [A2500+; R] - DESOD [L] - ARNOP - NUDGO	5000		1. Der Steiggradient von 4,8 % (290 ft/NM) ist aufgrund der Radarführungsmindestflughöhe erforderlich. 2. Ab R 085 DOR ist B-RNAV-Ausrüstung erforderlich.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
GERMINGHAUSEN NINE QUEBEC DEPARTURE (GMH 9Q) Auf R 057 DOR bis 4,0 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 196° R 337 GMH erfliegen bis GMH (Δ). Steigflug mit mindestens 9,2 % (560 ft/NM) bis zum Passieren von 4000. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW200</u> [R] - LW206 - LW208 [L] - GMH	5000		Nur tagsüber: Der Steiggradient von 9,2 % (560 ft/NM) ist aufgrund eines Segelflughöhengebietes erforderlich. Kann die Höhengabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren.
BAMSU THREE QUEBEC DEPARTURE (BAMSU 3Q) Auf R 057 DOR bis 4,0 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 196° R 062 BAM erfliegen; auf R 062 in Richtung BAM bis 12,7 DME BAM; Linkskurve, auf Kurs 198° bis BAMSU (Δ). Steigflug mit mindestens 9,2 % (560 ft/NM) bis zum Passieren von 4000. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW200</u> [R] - LW207 [R] - LW211 [L] - BAMSU	5000		1. Ab 12,7 DME BAM ist BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Nur tagsüber: der Steiggradient von 9,2 % (560 ft/NM) ist aufgrund eines Segelflughöhengebietes erforderlich. Kann die Höhengabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren.

2. Bei Benutzung der Startbahn 24:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
DOMEG THREE UNIFORM DEPARTURE (DOMEG 3U) Auf R 237 DOR bis 5,8 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 328° bis zum Kreuzen von R 270 DOR; Rechtskurve, auf Kurs 037° über LW109 bis DOMEG (Δ). Steigflug mit 5,3 % (325 ft/NM) bis zum Passieren von LW109 in mindestens 5000. Steigflug mit 4,8 % (290 ft/NM) bis zum Kreuzen von R 270 DOR in mindestens 3600. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW100</u> [R] - LW106 - LW107 [A4000+; R] - LW109 [A5000+] - DOMEG.	5000		1. Nur tagsüber: LW109 ist in mindestens 5000 aufgrund eines Segelflughöhengebietes zu passieren. Kann die Höhengabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren. 2. R 270 DOR ist in mindestens 3600 aufgrund der Radarführungsmindestflughöhe zu kreuzen. Ab R 270 DOR ist BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
HAMM TWO UNIFORM DEPARTURE (HMM 2U) Auf R 237 DOR bis 5,8 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 328° bis zum Kreuzen von R 270 DOR; Rechtskurve, auf Kurs 037° über LW109 bis DOMEG (Δ); Linkskurve, auf Kurs 023° bis HMM (Δ). Steigflug mit 5,3 % (325 ft/NM) bis zum Passieren von LW109 in mindestens 5000. Steigflug mit 4,8 % (290 ft/NM) bis zum Kreuzen von R 270 DOR in mindestens 3600. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW100</u> [R] - LW106 - LW107 [A4000+; R] - LW109 [A5000+] - DOMEG [L] - HMM	5000		1. Nur tagsüber: LW109 ist in mindestens 5000 aufgrund eines Segelflughöhengebietes zu passieren. Kann die Höhengabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren. 2. R 270 DOR ist in mindestens 3600 aufgrund der Radarführungsmindestflughöhe zu kreuzen. Ab R 270 DOR ist BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
OSNABRÜCK THREE UNIFORM DEPARTURE (OSN 3U) Auf R 237 DOR bis 5,8 DME DOR; Rechtskurve, auf Kurs 328° bis zum Kreuzen von R 270 DOR; Rechtskurve, auf Kurs 037° über LW109 bis DOMEQ (Δ) bis OSN (Δ). Steigflug mit 5,3 % (325 ft/NM) bis zum Passieren von LW109 in mindestens 5000. Steigflug mit 4,8 % (290 ft/NM) bis zum Kreuzen von R 270 DOR in mindestens 3600. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW100</u> [R] - LW106 - LW107 [A4000+; R] - LW109 [A5000+] - DOMEQ - OSN	5000		1. Nur tagsüber: LW109 ist in mindestens 5000 aufgrund eines Segelflugggebietes zu passieren. Kann die Höhenvorgabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren. 2. R 270 DOR ist in mindestens 3600 aufgrund der Radarführungsmindestflughöhe zu kreuzen. Ab R 270 DOR ist BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
NUDGO THREE UNIFORM DEPARTURE (NUDGO 3U) Auf R 237 DOR bis 5,8 DME DOR; Linkskurve, auf Kurs 147° bis zum Kreuzen von R 210 DOR; Linkskurve, auf Kurs 082° bis ARNOP (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 087° bis NUDGO (Δ). Steigflug mit mindestens 7,9 % (485 ft/NM) bis zum Passieren von 4000. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW100</u> [L] - LW102 [A4000+] - LW104 [L] - ARNOP [R] - NUDGO	5000		1. Nach dem Kreuzen von R 210 DOR ist BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Nur tagsüber: Der Steiggradient von 7,9 % (485 ft/NM) ist aufgrund eines Segelflugggebietes erforderlich. Kann die Höhenvorgabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren.
GERMINGHAUSEN TWO UNIFORM DEPARTURE (GMH 2U) Auf R 237 DOR bis 5,8 DME DOR; Linkskurve, auf Kurs 147° bis Kurs 117° von BOT erfliegen. Auf Kurs 117° von BOT bis R 337 GMH erfliegen; auf R 337 GMH bis GMH (Δ). Steigflug mit mindestens 7,9 % (485 ft/NM) bis zum Passieren von 4000. GPS/FMS RNAV: [A900+] - <u>LW100</u> [L] - LW102 [A4000+] - LW103 [L] - LW105 [R] - GMH	5000		Nur tagsüber: Der Steiggradient von 7,9 % (485 ft/NM) ist aufgrund eines Segelflugggebietes erforderlich. Kann die Höhenvorgabe nicht eingehalten werden, ist die Flugsicherung vor dem Start zu informieren.
BAMSU THREE UNIFORM DEPARTURE (BAMSU 3U) Auf R 237 DOR bis 5,8 DME DOR; Linkskurve, auf R 050 BAM in Richtung BAM bis 7,6 DME BAM; Linkskurve, auf Kurs 178° bis BAMSU (Δ). GPS/FMS RNAV: [A900+] - LW101 [L] - LW108 [L] - BAMSU	5000		Ab dem Passieren von 7,6 DME BAM ist BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 19. Februar 2026 in Kraft.

Langen, den 16. September 2025

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann