



Bundesgesetzblatt

Teil I

2026

Ausgegeben zu Bonn am 16. April 2026

Nr. 103

**Achtzehnte Verordnung
zur Änderung der Zweihundertzweiundzwanzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach
Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)**

Vom 13. April 2026

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 28 des Gesetzes vom 18. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 347) geändert worden ist:

Artikel 1

**Änderung der Zweihundertzweiundzwanzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach
Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen)**

Die Zweihundertzweiundzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Bremen) vom 23. März 2005 (BANz. S. 5919), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 383) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die nachstehend aufgeführten Meldepunkte werden, soweit zutreffend, als Schnittpunkte der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen und durch Angabe von DME-Werten in Seemeilen festgelegt:

Meldepunkt EKROV N 53 08 34 O 009 25 08	R 072 – 24,5 DME BMN
Meldepunkt GIBMA N 53 12 47 O 008 46 17	R 358 – 10,0 DME BMN
Meldepunkt PIXUR N 52 57 49 O 008 47 14	R 165 – 5,1 ME BMN
Meldepunkt UDADO N 53 06 52 O 009 26 32	R 077 – 25,0 DME BMN R 077 – 24,3 DME BND
Meldepunkt VERED N 52 53 41 O 009 12 38	R 115 – 18,7 DME BMN“.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Tabelle durch die folgende Tabelle ersetzt:

„Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	Missweisender Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
GIBMA THREE PAPA ARRIVAL (GIBMA 3P)				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV und ohne RNAV- Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit Verbin- dungsstrecken GIBMA 08/26 rechnen.
Δ GIBMA	178	10	4000	
Δ Bremen DVOR/DME				
EKROV THREE PAPA ARRIVAL (EKROV 3P)				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV und ohne RNAV- Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit Verbin- dungsstrecken EKROV 08/26 rechnen.
Δ EKROV	252	25	4000	
Δ Bremen DVOR/DME				
VERED FOUR PAPA ARRIVAL (VERED 4P)				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV und ohne RNAV- Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit Ver- bindungsstrecken VERED 08/26 rechnen.
Δ VERED	295	19	4000	
Δ Bremen DVOR/DME				
PIXUR FOUR PAPA ARRIVAL (PIXUR 4P)				1. Luftfahrzeuge mit BRNAV und ohne RNAV- Ausrüstung müssen mit Radarführung zum Endanflug rechnen. 2. Luftfahrzeuge mit GPS/FMS-Ausrüstung müssen mit Ver- bindungsstrecken PIXUR 08/26 rechnen.“
Δ PIXUR	345	5	4000	
Δ Bremen DVOR/DME				

b) In Absatz 3 wird die Tabelle durch die folgende Tabelle ersetzt:

„Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindest- wartehöhe	Kurven- richtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
Bremen DVOR/DME	175	3000	rechts	–
Kurskreuzung GIBMA	178	4000	rechts	–
Kurskreuzung EKROV	252	4000	rechts	–
Kurskreuzung VERED	295	4000	rechts	–
Kurskreuzung PIXUR	345	4000	links	–“.

c) Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) Die Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. ILS/DME (Z)-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Bremen DVOR/DME (BMN)

Abflug von BMN (IAF) auf R 092 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) oder R 099 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000 oder darüber; bei 11,8 DME BMN (11,0 DME BND) Linkskurve und ILS-Landekurs 264° des ILS IBRW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,1 DME IBRW (5,5) in 1310 überflogen. Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs des ILS IBRW bei ROGBO (9,4 DME IBRW/10,8 DME BMN) (FAF) beginnen; 5,4 DME IBRW (6,8 DME BMN) in 1720 oder darüber und 2,9 DME IBRW (4,3 DME BMN) in 930 oder darüber überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,8 DME IBRW (2,3 DME BMN).

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2,2 DME BMN (3,0 DME BND); Linkskurve bis BMN DVOR/DME mit Steigflug auf 3000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 207 BMN; bei 2,2 DME BMN (3,0 DME BND) Rechtskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	161 (147)	171 (157)	180 (166)	190 (176)
Betriebsstufe II	72 (58)	89 (75)	102 (88)	115 (101)
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	410 (390)			

2. ILS/DME (Z)-Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von Bremen DVOR/DME (BMN)

Abflug von BMN (IAF) auf R 253 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) oder R 245 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000 oder darüber; bei 9,7 DME BMN (10,4 DME BND) Rechtskurve und ILS-Landekurs 084° des ILS IBRE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,0 DME IBRE (3,3 DME BMN) in 1280 überflogen. Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs des ILS IBRE bei IBUTI (9,4 DME IBRE/8,7 DME BMN) (FAF) beginnen; 6,9 DME IBRE (6,2 DME BMN) in 2200 oder darüber und 4,0 DME IBRE (3,3 DME BMN) in 1280 oder darüber überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBRE (BMN DVOR/DME).

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis HIG NDB (5,4 DME BMN/4,6 DME BND); Rechtskurve, Flug bis BMN DVOR/BME mit Steigflug auf 3000.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 137 BMN; bei 3,0 DME BMN (2,4 DME BND) Linkskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	158 (145)	168 (155)	177 (164)	187 (174)
Betriebsstufe II (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 2,5 %)	134 (121)	152 (139)	164 (151)	178 (165)
Betriebsstufe II (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 2,9 % bis zum Durchfliegen von 1000)	69 (56)	86 (73)	99 (86)	112 (99)
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	490 (480)			

3. VOR-DME-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von Bremen DVOR/DME (BMN)

Abflug von BMN (IAF) auf R 092 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) oder R 099 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000 oder darüber; bei 11,8 DME BMN (11,0 DME BND) Linkskurve und Endanflugkurs 264° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei ROGBO (10,8 DME BMN/10,1 DME BND) (FAF) beginnen; 6,8 DME BMN (6,0 DME BND) in 1720 oder darüber und 3,8 DME BMN (3,0 DME BND) in 770 oder darüber überfliegen. Fehlanflugpunkt: 2,1 DME BMN (1,3 DME BND).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 207 BMN; bei 3,0 DME BMN (3,3 DME BND) Rechtskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie			
A	B	C	D
480 (470)			

4. VOR-DME-Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von Bremen DVOR/DME (BMN)

Abflug von BMN (IAF) auf R 253 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie A und B) oder R 245 BMN (für Luftfahrzeuge der Kategorie C und D) in 3000 oder darüber; bei 9,7 DME BMN (10,4 DME BND) Rechtskurve und Endanflugkurs 084° in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug (5,2 %) bei IBUTI (8,7 DME BMN/ 9,5 DME BND) (FAF) beginnen; 4,3 DME BMN (5,1 DME BND) in 1600 oder darüber und 2,2 DME BMN (3,0 DME BND) in 930 oder darüber überfliegen. Fehlanflugpunkt: BMN DVOR/DME.

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 2.

Schwellenüberflughöhe: 50.

Bei Anflügen aus der Warteschleife ist der Wartepunkt wie folgt zu verlassen: Abflug von BMN auf R 137 BMN; bei 3,0 DME BMN (2,4 DME BND) Linkskurve, Flug bis BMN (IAF) fortsetzen.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie			
A	B	C	D
490 (480)*.			

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. Tabelle der Verbindungsstrecken

EKROV 08	EKROV – DW401 [K220] – DW405 [K220; L] – DW420 [L] – IBUTI [A3000+; K170+] (FAF) – Endanflug 08 (ILS-DME – LOC-DME – VOR-DME – RNP)
GIBMA 08	GIBMA – DW402 [K220; R] – DW405 [K220; L] – DW420 [L] – IBUTI [A3000+; K170+] (FAF) – Endanflug 08 (ILS-DME – LOC-DME – VOR-DME – RNP)
VERED 08A	VERED – DW401 [K220; L] – DW405 [K220; L] – DW420 [L] – IBUTI [A3000+; K170+] (FAF) – Endanflug 08 (ILS-DME – LOC-DME – VOR-DME – RNP)
VERED 08B	VERED – DW400 [K220; L] – DW412 [K220; R] – DW420 [R] – IBUTI [A3000+; K170+] (FAF) – Endanflug 08 (ILS-DME – LOC-DME – VOR-DME – RNP)
PIXUR 08	PIXUR – DW410 [K220] – DW412 [K220; R] – DW420 [R] – IBUTI [A3000+; K170+] (FAF) – Endanflug 08 (ILS-DME – LOC-DME – VOR-DME – RNP)
EKROV 26	EKROV [K220] – DW520 [R] – ROGBO [A3000+; K170+] (FAF) – Endanflug 26 (ILS-DME – LOC-DME – VOR-DME – RNP)
GIBMA 26	GIBMA – DW402 [K220; L] – EKROV [K220; R] – DW520 [R] – ROGBO [A3000+; K170+] (FAF) – Endanflug 26 (ILS-DME – LOC-DME – VOR-DME – RNP)
VERED 26	VERED – DW510 [K220; R] – DW512 [K220; L] – DW520 [L] – ROGBO [A3000+; K170+] (FAF) – Endanflug 26 (ILS-DME – LOC-DME – VOR-DME – RNP)
PIXUR 26	PIXUR – DW510 [K220] – DW512 [K220; L] – DW520 [L] – ROGBO [A3000+; K170+] (FAF) – Endanflug 26 (ILS-DME – LOC-DME – VOR-DME – RNP)*.

b) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Warteverfahren für GPS/FMS RNAV-Verbindungsstrecken zum Endanflug:

Wartefix	Missweisender Anflugkurs	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
EKROV	252°	4000	rechts	Freigabegrenze
GIBMA	178°	4000	rechts	Freigabegrenze
PIXUR	345°	4000	links	Freigabegrenze
VERED	295°	4000	rechts	Freigabegrenze

2. Warteverfahren für RNP-Anflugverfahren:

empfohlener Path Terminator	Wartefix	(rechtweisender) missweisender Anflugkurs	Geschwin- digkeits- begrenzung (kt IAS)	Wartehöhe		Kurven- richtung	Anmerkungen
				Minimum	Maximum		
1	2	3	4	5	6	7	8
Holding to a manual termination	BMN	(179,0°) 175°	230	A3000+	FL 100-	rechts	–“.

c) Absatz 4 Nummer 1 und 2 wird durch die folgenden Nummern 1 und 2 ersetzt:

„1.RNP-Anflug zur Landebahn 26, ausgehend von BMN [CH 41194 E26A]

1	Abflug von BMN bis DW550; Linkskurve, bis DW551; Linkskurve, bis DW555; Linkskurve und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; Sinkflug auf dem nominellen Gleitweg (3,00°). Endanflug unter Nutzung der LNAV-Minima: Sinkflug (5,2 %) bei ROGBO beginnen; 6,0 NM vor RW26 in 1980 oder darüber und 2,0 NM vor RW26 in 710 oder darüber überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW26</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 264° bis <u>DW560</u>; Linkskurve, Direktflug bis DW561, bis BMN mit Steigflug auf 3000.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	(recht- weisender) missweisender Kurs	Koordinaten	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung (kt IAS)
3	Initial Fix	BMN (IAF)	–	N 53 02 46,51 O 008 45 37,61	A3000+	–
4	Track to a fix	DW550 (TF)	(114,8°) 111°	N 52 58 08,45 O 009 02 12,22	–	–
5	Track to a fix	DW551 (TF)	(088,0°) 084°	N 52 58 18,43 O 009 10 28,16	–	–
6	Track to a fix	DW555 (IF)	(358,1°) 354°	N 53 03 17,83 O 009 10 12,08	–	–
7	Track to a fix	ROGBO (FAF/FAP)	(268,1°) 264°	N 53 03 09,88 O 009 03 34,41	A3000+	–
8	Track to a fix	<u>RW26</u> (MAPt)	(268,0°) 264°	N 53 02 50,15 O 008 48 17,46	–	–
9	Course to Fix	<u>DW560</u> (MATF)	(267,9°) 264°	N 53 02 41,41 O 008 41 57,51	–	–
10	Direct to a fix	DW561 (MATF)	–	N 53 00 36,44 O 008 44 53,35	–	–
11	Track to a fix	BMN (MAHF)	(011,6°) 008°	N 53 02 46,51 O 008 45 37,61	A3000	–
12	Hindernisfreihöhen:					
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	
	LNAV	400 (380)	400 (380)	400 (380)	400 (380)	
	LNAV/VNAV	400 (380)	400 (380)	400 (380)	400 (380)	
	LPV	161 (147)	171 (157)	180 (166)	190 (176)	

2. RNP-Anflug zur Landebahn 08, ausgehend von BMN [CH 44275 E09A]

1	Abflug von BMN bis DW450; Rechtskurve, bis DW451; Rechtskurve, bis DW455; Rechtskurve und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; Sinkflug auf dem nominellen Gleitweg (3,00°). Endanflug unter Nutzung der LNAV-Minima: Sinkflug (5,2 %) bei IBUTI beginnen; 6,0 NM vor RW08 in 1980 oder darüber und 2,0 NM vor RW08 in 710 oder darüber überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW08</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 084° bis <u>HIG</u> ; Rechtskurve, Direktflug bis DW461, bis BMN mit Steigflug auf 3000.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	(recht- weisender) missweisender Kurs	Koordinaten	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung (kt IAS)
3	Initial Fix	BMN (IAF)	–	N 53 02 46,51 O 008 45 37,61	A3000+	–
4	Track to a fix	DW450 (TF)	(234,9°) 231°	N 52 57 28,92 O 008 33 10,51	–	–
5	Track to a fix	DW451 (TF)	(267,7°) 264°	N 52 57 16,38 O 008 24 54,89	–	–
6	Track to a fix	DW455 (IF)	(357,5°) 354°	N 53 02 15,67 O 008 24 33,63	–	–
7	Track to a fix	IBUTI (FAF/FAP)	(087,5°) 084°	N 53 02 25,76 O 008 31 11,04	A3000+	–
8	Track to a fix	<u>RW08</u> (MAPt)	(087,6°) 084°	N 53 02 47,67 O 008 46 28,03	–	–
9	Course to a fix	<u>HIG</u> (MATF)	(088,0°) 084°	N 53 02 57,61 O 008 54 31,59	–	–
10	Direct to a fix	DW461 (MATF)	–	N 52 59 46,14 O 008 53 00,60	–	–
11	Track to a fix	BMN (MAHF)	(304,1°) 300°	N 53 02 46,51 O 008 45 37,61	A3000	–
12	Hindernisfreihöhen:					
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	
	LNAV	410 (400)	410 (400)	410 (400)	410 (400)	
	LNAV/VNAV	410 (400)	410 (400)	410 (400)	410 (400)	
	LPV	158 (145)	168 (155)	177 (164)	187 (174)“.	

4. § 4 Absatz 5 bis 7 wird durch die folgenden Absätze 5 bis 7 ersetzt:

„(5) Das Warteverfahren wird wie folgt festgelegt:

empfohlener Path Terminator	Wartefix	Koordinaten	(recht- weisender) miss- weisender Anflugkurs	Geschwin- digkeits- begrenzung	Wartehöhe	Kurven- führung
Holding to a manual termination	BMN	N 53 02 46,5 O 008 45 37,6	(179,0) 175	230-	FL 100- A3000+	rechts

(6) Die ILS-DME (Y)-Anflugverfahren zur Landebahn 26 werden wie folgt festgelegt:

1. ILS-DME (Y)-Anflug zur Landebahn 26 von PIXUR

Abflug von PIXUR (IAF) bis DW040; Linkskurve auf einem Kreisbogen mit Radius 2,35 NM um DW020 (N 53 00 48,4 O 009 02 51,1) bis DW011 und ILS-Landekurs 264° des ILS IBRW in Richtung DW010 nicht unter 1900 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IBRW (5,5 DME BMN) in 1310 überflogen.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis 2,2 DME BMN (3,0 DME BND); Linkskurve, Flug bis BMN DVOR/DME mit Steigflug auf 3000.

RNP-Zuführung:

1	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	(rechtweisender) missweisender Kurs	Flughöhe	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial Fix	PIXUR (IAF)	N 52 57 48,9 O 008 47 13,8	–	FL 090-A5000+	220-
3	Track to a fix	DW040	N 52 58 28,0 O 009 03 07,7	(086,0) 082	A5200-A3500+	–
4	Radius to a fix	DW011 (IF)	N 53 03 09,0 O 009 02 43,1	–	A2900-A1900+	–
5	Track to a fix	DW010	N 53 03 02,8 O 008 57 50,6	(268,0) 264	A1900+	–

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	161 (147)	171 (157)	180 (166)	190 (176)
Betriebsstufe II	72 (58)	89 (75)	102 (88)	115 (101)
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			

2. ILS-DME (Y)-Anflug zur Landebahn 26 von GIBMA

Abflug von GIBMA (IAF) bis DW041; Rechtskurve auf einem Kreisbogen mit Radius 3,10 NM um DW042 (N 53 06 14,7 O 009 02 32,4) bis DW011 und ILS-Landekurs 264° des ILS IBRW in Richtung DW010 nicht unter 1900 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IBRW (5,5 DME BMN) in 1310 überflogen.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

RNP-Zuführung:

1	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	(rechtweisender) missweisender Kurs	Flughöhe	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial Fix	GIBMA (IAF)	N 53 12 46,9 O 008 46 17,4	–	A9200-A5000+	220-
3	Track to a fix	DW041	N 53 09 10,5 O 009 04 12,6	(108,4) 104	A6000-A3900+	–
4	Radius to a fix	DW011 (IF)	N 53 03 09,0 O 009 02 43,1	–	A2900-A1900+	–
5	Track to a fix	DW010	N 53 03 02,8 O 008 57 50,6	(268,0) 264	A1900+	–

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

3. ILS-DME (Y)-Anflug zur Landebahn 26 von EKROV

Abflug von EKROV (IAF) bis DW043; Rechtskurve auf einem Kreisbogen mit Radius 8,00 NM um DW045 (N 53 12 49,5 O 009 13 18,3) bis DW044, bis DW011 und ILS-Landekurs 264° des ILS IBRW in Richtung DW010 nicht unter 1900 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IBRW (5,5 DME BMN) in 1310 überflogen.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

RNP-Zuführung:

1	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	(rechtweisender) missweisender Kurs	Flughöhe	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial Fix	EKROV (IAF)	N 53 08 34,1 O 009 25 08,2	–	FL 080-A5000+	220-
3	Track to a fix	DW043	N 53 07 02,2 O 009 22 28,3	(226,3) 222	A7000-A3400+	–
4	Radius to a fix	DW044	N 53 05 02,1 O 009 16 16,7	–	A3400+	–
5	Track to a fix	DW011 (IF)	N 53 03 09,0 O 009 02 43,1	(257,1) 253	A2900-A1900+	–
6	Track to a fix	DW010	N 53 03 02,8 O 008 57 50,6	(268,0) 264	A1900+	–

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

4. ILS-DME (Y)-Anflug zur Landebahn 26 von VERED

Abflug von VERED (IAF) bis DW014; Linkskurve auf einem Kreisbogen mit Radius 3,70 NM um DW015 (N 52 59 27,4 O 009 02 55,8) bis DW011 und ILS-Landekurs 264° des ILS IBRW in Richtung DW010 nicht unter 1900 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IBRW (5,5 DME BMN) in 1310 überflogen.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

RNP-Zuführung:

1	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	(rechtweisender) missweisender Kurs	Flughöhe	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial Fix	VERED (IAF)	N 52 53 40,7 O 009 12 38,1	–	FL 080-A5000+	220-
3	Track to a fix	DW014	N 53 00 39,7 O 009 08 43,3	(341,3) 337	A4400-A3400+	–
4	Radius to a fix	DW011 (IF)	N 53 03 09,0 O 009 02 43,1	–	A2900-A1900+	–
5	Track to a fix	DW010	N 53 03 02,8 O 008 57 50,6	(268,0) 264	A1900+	–

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

(7) Die ILS/DME (Y)-Anflugverfahren zur Landebahn 08 werden wie folgt festgelegt:

1. ILS/DME (Y)-Anflug zur Landebahn 08 von PIXUR

Abflug von PIXUR (IAF) bis DW053; Rechtskurve auf einem Kreisbogen mit Radius 2,33 NM um DW052 N 53 00 10,0 O 008 33 42,2) bis DW051 und ILS-Landekurs 084° des ILS IBRE in Richtung DW050 nicht unter 1700 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 2,6 DME IBRE (2,7 DME BND) in 840 überflogen.

Fehlanflugverfahren: Geradeaussteigflug bis HIG NDB (5,4 DME BMN/4,6 DME BND); Rechtskurve, Flug bis BMN DVOR/DME mit Steigflug auf 3000.

RNP-Zuführung:

1	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	(rechtweisender) missweisender Kurs	Flughöhe	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial Fix	PIXUR (IAF)	N 52 57 48,9 O 008 47 13,8	–	FL 090-A5000+	220-
3	Track to a fix	DW053	N 52 57 50,3 O 008 33 41,0	(270,2) 266	A4900-A3400+	–
4	Radius to a fix	DW051 (IF)	N 53 02 29,5 O 008 33 32,9	–	A2600-A1700+	–
5	Track to a fix	DW050	N 53 02 35,8 O 008 37 57,1	(087,7) 084	A1700+	–

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
Betriebsstufe I	158 (145)	168 (155)	177 (164)	187 (174)
Betriebsstufe II (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 2,5 %)	134 (121)	152 (139)	164 (151)	178 (165)
Betriebsstufe II (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 2,9 % bis zum Durchfliegen von 1000)	69 (56)	86 (73)	99 (86)	112 (99)
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt			
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	490 (480)			

2. ILS/DME (Y)-Anflug zur Landebahn 08 von EMBIV

Das Anflugverfahren wird nur durch ATC zugewiesen.

Abflug von EMBIV (IAF) bis DW051 und ILS-Landekurs 084° des ILS IBRE in Richtung DW050 nicht unter 1700 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 2,6 DME IBRE (2,7 DME BND) in 840 überflogen.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

RNP-Zuführung:

1	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	(rechtweisender) missweisender Kurs	Flughöhe	Geschwin- digkeits- begrenzung
2	Initial Fix	EMBIV (IAF)	N 52 59 48,3 O 008 22 37,3	–	A5000- A3000+	220-
3	Track to a fix	DW051 (IF)	N 53 02 29,5 O 008 33 32,9	(067,7) 064	A2600- A1700+	–
4	Track to a fix	DW050	N 53 02 35,8 O 008 37 57,1	(087,7) 084	A1700+	–

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

3. ILS/DME (Y)-Anflug zur Landebahn 08 von ARGUV

Das Anflugverfahren wird nur durch ATC zugewiesen.

Abflug von ARGUV (IAF) bis DW051 und ILS-Landekurs 084° des ILS IBRE in Richtung DW050 nicht unter 1700 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 2,6 DME IBRE (2,7 DME BND) in 840 überflogen.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

RNP-Zuführung:

1	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	(rechtweisender) missweisender Kurs	Flughöhe	Geschwin- digkeits- begrenzung
2	Initial Fix	ARGUV (IAF)	N 53 04 36,4 O 008 22 16,4	–	A5000- A3000+	220-
3	Track to a fix	DW051 (IF)	N 53 02 29,5 O 008 33 32,9	(107,2) 103	A2600- A1700+	–
4	Track to a fix	DW050	N 53 02 35,8 O 008 37 57,1	(087,7) 084	A1700+	–

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

4. ILS/DME (Y)-Anflug zur Landebahn 08 von GIBMA

Abflug von GIBMA (IAF) bis DW049, bis DW057; Linkskurve auf einem Kreisbogen mit Radius 2,50 NM um DW058 (N 53 04 59,2 O 008 33 22,8) bis DW051 und ILS-Landekurs 084° des ILS IBRE in Richtung DW050 nicht unter 1700 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 2,6 DME IBRE (2,7 DME BND) in 840 überflogen.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

RNP-Zuführung:

1	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	(rechtweisender) missweisender Kurs	Flughöhe	Geschwin- digkeits- begrenzung
2	Initial Fix	GIBMA (IAF)	N 53 12 46,9 O 008 46 17,4	–	A8500- A5000+	220-
3	Track to a fix	DW049	N 53 10 12,6 O 008 46 07,1	(182,3) 178	A4500+	–
4	Track to a fix	DW057	N 53 07 20,9 O 008 32 01,7	(251,3) 247	A5200- A3300+	–
5	Radius to a fix	DW051 (IF)	N 53 02 29,5 O 008 33 32,9	–	A2600- A1700+	–
6	Track to a fix	DW050	N 53 02 35,8 O 008 37 57,1	(087,7) 084	A1700+	–

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

5. ILS/DME (Y)-Anflug zur Landebahn 08 von EKROV

Abflug von EKROV (IAF) bis DW054, bis DW059, bis DW057; Linkskurve auf einem Kreisbogen mit Radius 2,50 NM um DW058 (N 53 04 59,2 O 008 33 22,8) bis DW051 und ILS-Landekurs 084° des ILS IBRE in Richtung DW050 nicht unter 1700 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 2,6 DME IBRE (2,7 DME BND) in 840 überflogen.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

RNP-Zuführung:

1	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	(rechtweisender) missweisender Kurs	Flughöhe	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial Fix	EKROV (IAF)	N 53 08 34,1 O 009 25 08,2	–	FL 110-A5000+	–
3	Track to a fix	DW054	N 53 08 38,5 O 009 03 55,7	(270,5) 267	–	220-
4	Track to a fix	DW059	N 53 08 38,8 O 008 38 24,3	(270,2) 266	A3900+	–
5	Track to a fix	DW057	N 53 07 20,9 O 008 32 01,7	(251,3) 247	A5200-A3300+	–
6	Radius to a fix	DW051 (IF)	N 53 02 29,5 O 008 33 32,9	–	A2600-A1700+	–
7	Track to a fix	DW050	N 53 02 35,8 O 008 37 57,1	(087,7) 084	A1700+	–

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.“

5. § 5 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- In Satz 1 wird die Angabe „festgelegt.“ durch die Angabe „festgelegt:“ ersetzt.
- Die Nummern 1 und 2 werden durch die folgenden Nummern 1 und 2 ersetzt:

„1. Bei Benutzung der Startbahn 08:

Hindernisse im Abflugbereich siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe	
1	2	3	4
ABDIM ONE MIKE DEPARTURE (ABDIM 1M) Auf Peilung 084° HIG in Richtung HIG (R 084 BMN) bis 3,2 DME BMN (2,5 DME BND); Rechtskurve, auf Steuerkurs 140° bis zum Kreuzen von R 101 BMN (4,7 DME BND); Rechtskurve, auf Kurs 265° bis DW096, Rechtskurve, auf Kurs 289° bis ABDIM (Δ). Steigflug mit mindestens 3,7 % (225 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 1100. Steigflug mit mindestens 6,2 % (375 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 3000. GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW090 [R] - DW091 - DW093 [R] - DW094 [R] - DW095 - DW096 [R] - ABDIM	4000	–	1. Der Steiggradient 3,7 % (225 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 1100 ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Der Steiggradient 6,2 % (375 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 3000 ist aufgrund der Kursführungsmindesthöhe erforderlich. 3. Ab dem Durchfliegen von 3000 ist RNAV 5-Aus-rüstung erforderlich. 4. Das Abflugverfahren kreuzt ED-R 202/ED-R 302 (TRA). Bei militärischem Flugbetrieb ist mit der Zuweisung von OKWEL M zu rechnen.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
OKWEL TWO MIKE DEPARTURE (OKWEL 2M) Auf Peilung 084° HIG in Richtung HIG (R 084 BMN) über HIG bis 6,1 DME BMN (5,3 DME BND); Linkskurve, auf Steuerkurs 003° Peilung 338° WSN in Richtung WSN erfliegen; auf Kurs 338° bis DW102; Linkskurve, auf Kurs 262° bis OMEPA; Linkskurve, auf Kurs 249° bis OKWEL (Δ). Steigflug mit mindestens 3,7 % (225 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 600. GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW100 [L] - DW101 [L] - DW102 [L] - OMEPA [L] - OKWEL	4000	–	1. Der Steiggradient 3,7 % (225 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 600 ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Ab dem Durchfliegen von 3000 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
WESER TWO MIKE DEPARTURE (WSN 2M) Auf Peilung 084° HIG in Richtung HIG (R 084 BMN) über HIG bis 6,1 DME BMN (5,3 DME BND); Linkskurve, auf Steuerkurs 003° Peilung 338° WSN in Richtung WSN erfliegen, bis WSN (Δ). Steigflug mit mindestens 3,7 % (225 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 600. GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW100 [L] - DW101 [L] - WSN	4000	–	Der Steiggradient 3,7 % (225 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 600 ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.
GESTO NINE MIKE DEPARTURE (GESTO 9M) Auf Peilung 084° HIG in Richtung HIG (R 084 BMN) bis HIG (5,4 DME BMN); Linkskurve, auf Peilung 066° HIG von HIG R 077 BMN erfliegen; auf R 077 BMN bis UDADO (Δ); auf Kurs 077° bis GESTO (Δ). Steigflug mit mindestens 3,7 % (225 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 600. GPS/FMS RNAV: [A500+] - HIG [L] - DW098 [R] - UDADO - GESTO	4000	von 25,0 DME BMN (24,3 DME BND) bis GESTO: 4000	1. Der Steiggradient 3,7 % (225 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 600 ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Ab UDADO ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
NIEBURG THREE MIKE DEPARTURE (NIE 3M) Auf Peilung 084° HIG in Richtung HIG (R 084 BMN) bis 3,2 DME BMN (2,5 DME BND); Rechtskurve, Kurs 140° bis OGBAT (Δ) bis NIE (Δ). Steigflug mit mindestens 3,7 % (225 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 1100. Steigflug mit mindestens 6,2 % (375 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 3000. GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW090 [R] - DW091 - OGBAT - NIE	4000	von OGBAT (25,0 DME BMN/ 24,4 DME BND) bis NIE: 4000	1. Der Steiggradient 3,7 % (225 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 1100 ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Der Steiggradient 6,2 % (375 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 3000 ist aufgrund der Kursführungsmindesthöhe erforderlich. 3. Ab dem Durchfliegen von 3000 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
WIMCI TWO MIKE DEPARTURE (WIMCI 2M) Auf Peilung 084° HIG in Richtung HIG (R 084 BMN) bis 3,2 DME BMN (2,5 DME BND); Rechtskurve, auf Kurs 140° bis zum Kreuzen von R101 BMN (4,7 DME BND); Rechtskurve, auf Kurs 173° bis WIMCI (Δ). Steigflug mit mindestens 3,7 % (225 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 1100. Steigflug mit mindestens 7,1 % (430 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 3000. GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW090 [R] - DW091 - DW092 [R] - WIMCI	4000	—	1. Der Steiggradient 3,7 % (225 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 1100 ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Der Steiggradient 7,1 % (430 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 3000 ist aufgrund der Kursführungsmindesthöhe erforderlich. 3. Ab dem Durchfliegen von 3000 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.

2. Bei Benutzung der Startbahn 26

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
ABDIM ONE LIMA DEPARTURE (ABDIM 1L) Steigflug über BMN auf R 266 BMN bis ABDIM (Δ). GPS/FMS RNAV: [A500+] - BMN - ABDIM	4000	—	1. Ab dem Durchfliegen von 3000 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 2. Das Abflugverfahren kreuzt ED-R 202/ED-R 302 (TRA). Bei militärischem Flugbetrieb ist mit der Zuweisung von OKWEL L zu rechnen.
OKWEL TWO LIMA DEPARTURE (OKWEL 2L) Geradeaussteigflug über BMN auf R 264 BMN (Peilung 264° HIG von HIG) bis 1,7 DME BMN (2,5 DME BND); Rechtskurve, auf Kurs 355° bis DW286; Linkskurve, auf Kurs 317° bis OMEPA; Linkskurve, auf Kurs 249° bis OKWEL (Δ). Steigflug mit mindestens 4,7 % (285 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 2500. GPS/FMS RNAV: [A500+] - BMN - DW272 [R] - DW286 [L] - OMEPA - OKWEL	4000	—	1. Der Steiggradient 4,7 % (285 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 2500 ist aufgrund der Kursführungsmindesthöhe erforderlich. 2. Ab dem Durchfliegen von 2500 ist BRNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
WESER TWO LIMA DEPARTURE (WSN 2L) Geradeaussteigflug über BMN auf R 264 BMN (Peilung 264° HIG von HIG) bis 1,7 DME BMN (2,5 DME BND); Rechtskurve, auf Peilung 020° WSN in Richtung WSN, bis WSN (Δ). GPS/FMS RNAV: A500+ - DW271 [R] - DW285 - WSN	4000	—	—

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
GESTO TWO ZULU DEPARTURE (GESTO 2Z) Geradeaussteigflug auf 500; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BND durchführen), auf Kurs 196° bis 2,8 DME BMN (3,1 DME BND); Linkskurve, auf Kurs 083° bis DW284; Linkskurve, auf Kurs 069° bis GESTO (Δ). Steigflug mit 6,0 % (365 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 2500. GPS/FMS RNAV: DW270 A500+; L] - <u>DW275</u> [L] - DW284 [L] - GESTO	4000	–	1. Der Steiggradient 6,0 % (365 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 2500 ist aufgrund der Kursführungsmindesthöhe erforderlich. 2. Ab dem Durchfliegen von 2500 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 3. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist GESTO L im Flugplan anzugeben.
GESTO TWO LIMA DEPARTURE (GESTO 2L) Geradeaussteigflug über BMN auf R 264 BMN (Peilung 264° HIG von HIG) bis 1,7 DME BMN (2,5 DME BND); Linkskurve, auf Kurs 128° bis zum Kreuzen von Peilung 225° HIG von HIG (R 179 BMN); Linkskurve, auf Kurs 083° bis DW284; Linkskurve, auf Kurs 069° bis GESTO (Δ). GPS/FMS RNAV: [A500+] - <u>DW271</u> [L] - DW273 - DW278 [L] - DW284 [L] - GESTO	4000	–	Nach dem Kreuzen von Peilung 225° von HIG (R 179 BMN) RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
NIENBURG SEVEN ZULU DEPARTURE (NIE 7Z) Geradeaussteigflug auf 500; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BND durchführen), auf Kurs 196° bis 2,8 DME BMN (3,1 DME BND); Linkskurve, auf Kurs 128° über IBDAG (Δ) bis NIE (Δ). Steigflug mit mindestens 8,9 % (545 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 2500. GPS/FMS RNAV: DW270 [A500+; L] - DW276 [L] - IBDAG - NIE	4000	von IBDAG (25,0 DME BMN) bis NIE: 4000	1. Der Steiggradient 8,9 % (545 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 2500 ist aufgrund der Kursführungsmindesthöhe erforderlich. 2. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist NIE L im Flugplan anzugeben. 3. Ab dem Durchfliegen von 2500 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
NIENBURG THREE LIMA DEPARTURE (NIE 3L) Geradeaussteigflug über BMN auf R 264 BMN (Peilung 264° HIG von HIG) bis 1,7 DME BMN (2,5 DME BND); Linkskurve, auf Kurs 128° über IBDAG (Δ) bis NIE (Δ). Steigflug mit mindestens 6,0 % (365 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 2500. GPS/FMS RNAV: [A500+] - <u>DW271</u> [L] - DW273 - IBDAG - NIE	4000	von IBDAG (25,0 DME BMN) bis NIE: 4000	1. Der Steiggradient 6,0 % (365 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 2500 ist aufgrund der Kursführungsmindesthöhe erforderlich. 2. Ab dem Durchfliegen von 2500 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
WIMCI TWO ZULU DEPARTURE (WIMCI 2Z) Geradeaussteigflug auf 500; Linkskurve (innerhalb von 1,3 DME BND durchführen), auf Kurs 196° bis 2,8 DME BMN (3,1 DME BND); Linkskurve, auf Kurs 128° bis DW279; Rechtskurve, auf Kurs 159° bis WIMCI (Δ). Steigflug mit mindestens 8,9 % (545 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 2500. GPS/FMS RNAV: DW270 [A500+; L] - DW276 [L] - DW279 [R] - WIMCI	4000	–	1. Der Steiggradient 8,9 % (545 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 2500 ist aufgrund der Kursführungsmindesthöhe erforderlich. 2. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist WIMCI L im Flugplan anzugeben. 3. Ab dem Durchfliegen von 2500 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
WIMCI TWO LIMA DEPARTURE (WIMCI 2L) Geradeaussteigflug über BMN auf R 264 BMN (Peilung 264° HIG von HIG) bis 1,7 DME BMN (2,5 DME BND); Linkskurve, auf Kurs 128° bis DW279; Rechtskurve, auf Kurs 159° bis WIMCI (Δ). Steigflug mit mindestens 6,0 % (365 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 2500. GPS/FMS RNAV: [A500+] - DW271 [L] - DW273 - DW279 [R] - WIMCI	4000	–	1. Der Steiggradient 6,0 % (365 ft/NM) oder mehr bis zum Erfliegen von 2500 ist aufgrund der Kursführungsmindesthöhe erforderlich. 2. Ab dem Durchfliegen von 2500 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.

c) In Nummer 3 wird die Angabe „SOFED N 53 08 42,68 O 007 12 26,49“ gestrichen.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 2026 in Kraft.

Langen, den 13. April 2026

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
In Vertretung
Ruths