



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zur Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin/Schönefeld für Start- und Landebahn 25L/07R und Aussetzung der Anwendung der Flugverfahren für Start- und Landebahn 25R/07L wegen Sanierungsarbeiten

Vom 27. Februar 2015

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes, von denen Absatz 4 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b des Gesetzes vom 8. Mai 2012 (BGBl. I S. 1032) geändert, Absatz 4c Satz 1 und 2 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe b des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) eingefügt und Absatz 4c Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe c des Gesetzes vom 24. August 2009 (BGBl. I S. 2942) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung, der zuletzt durch Artikel 11 Nummer 15 Buchstabe a des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) geändert worden ist, verordnet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Benehmen mit dem Umweltbundesamt:

Artikel 1

Zweihundertvierundfünfzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin/Schönefeld für die Dauer der Sanierung der Start- und Landebahn 25R/07L)

§ 1

Allgemeines

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin/Schönefeld anlässlich der Sanierung der Start- und Landebahn 25R/07L sind die in den §§ 2 bis 4 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen „FL“) sind in Fuß über NN angegeben.

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

Meldepunkt AKUDI N 51 34 01 O 013 39 25	R 170 – 27 DME KLF
Meldepunkt ATGUP N 51 55 25 O 013 47 17	R 200 – 32 DME FWE
Meldepunkt BATEL N 52 32 49 O 011 05 59	R 067 – 48 DME DLE
Meldepunkt BELID N 52 14 37 O 012 41 51	R 261 – 70 DME SUI R 256 – 54 DME FWE
Meldepunkt BODLA N 53 16 33 O 014 24 36	
Meldepunkt GERGA N 52 36 09 O 014 01 41	
Meldepunkt GOSVO N 52 14 43 O 012 46 24	
Meldepunkt GIRIT N 52 48 09 O 012 04 41	R 258 – 39 DME LWB
Meldepunkt GOLBO N 53 07 12 O 013 36 57	R 051 – 21 DME LWB R 174 – 39 DME FLD



Meldepunkt LANUM N 52 47 45 O 012 23 14	R 253 – 28 DME LWB R 315 – 64 DME KLF
Meldepunkt LUGOM N 52 17 11 O 013 40 35	
Meldepunkt MILGU N 51 34 19 O 013 01 47	R 214 – 33 DME KLF
Meldepunkt NASAT N 52 48 12 O 013 19 37	R 306 – 38 DME FWE R 004 – 15 DME TGL
Meldepunkt NOLNI N 51 40 22 O 013 19 34	R 200 – 23 DME KLF
Meldepunkt NUKRO N 52 02 51 O 014 24 59	R 151 – 24 DME FWE R 084 – 32 DME KLF
Meldepunkt PINUV N 52 55 39 O 013 38 42	R 084 – 19 DME LWB
Meldepunkt PODUS N 52 57 33 O 012 49 50	R 283 – 11 DME LWB
Meldepunkt RADEL N 52 56 58 O 013 06 19	R 196 – 52 DME FLD R 092 – 57 DME BKD
Meldepunkt RENKI N 52 54 53 O 013 57 42	R 046 – 33 DME TGL
Meldepunkt RUDAK N 51 46 42 O 012 54 58	R 236 – 28 DME KLF
Meldepunkt TERDA N 52 48 30 O 013 55 40	R 340 – 25 DME FWE R 100 – 30 DME LWB
Meldepunkt TUBRI N 52 43 20 O 012 27 21	
Meldepunkt TUVAK N 52 23 59 O 014 04 15	R 249 – 2 DME FWE R 270 – 19 DME SUI
Meldepunkt VIBIS N 52 58 31 O 012 20 19	R 095 – 29 DME BKD R 275 – 29 DME LWB

§ 2

Konventionelle Anflugverfahren

(1) Konventionelle Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Berlin/Schönefeld sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in Absatz 2 angeführten Anfangsanflugfixen durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreiseflughöhen sind zu beachten. Standortmeldungen sind über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ = Meldepunkt auf Anforderung) zu übermitteln.

1. Bei Landerichtung 25L:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BATEL SEVEN VICTOR ARRIVAL (BATEL 7V)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durch- zuführen, dass TERDA und NASAT in maximal FL100 überflogen werden.
Δ BATEL	064 (066,4)	38,9	4000	
Δ GIRIT	087 (089,4)	45,4		
Δ NASAT	086 (089,0)	21,9		
Δ TERDA				



Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
VIBIS FOUR VICTOR ARRIVAL (VIBIS 4V)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass TERDA in maximal FL100 überflogen wird.
Δ VIBIS	090 (092,9)	17,9	4000	
Δ PODUS	090 (093,4)	29,6		
Δ PINUV	122 (124,7)	12,5		
Δ TERDA				
GOLBO TWO VICTOR ARRIVAL (GOLBO 2V)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass TERDA in maximal FL100 überflogen wird.
Δ GOLBO	146 (148,7)	21,9	4000	
Δ TERDA				
BODLA THREE VICTOR ARRIVAL (BODLA 3V)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass TERDA in maximal FL100 überflogen wird.
Δ BODLA	214 (217,0)	27,1	4000	
Δ RENKI	188 (190,9)	6,5		
Δ TERDA				
RENKI FIVE VICTOR ARRIVAL (RENKI 5V)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass TERDA in maximal FL100 überflogen wird.
Δ RENKI	188 (190,9)	6,5	4000	
Δ TERDA				
NUKRO FOUR VICTOR ARRIVAL (NUKRO 4V)				Der Flug ist so durchzuführen, dass NUKRO in maximal FL140 und FWE in maximal FL70 überflogen wird.
Δ NUKRO	331	24	4000	
Δ Fürstenwalde VOR/DME				
AKUDI FIVE VICTOR ARRIVAL (AKUDI 5V)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass ATGUP in maximal FL120 überflogen wird.
Δ AKUDI	010 (012,8)	22,0	4000	
Δ ATGUP				



Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
MILGU FOUR VICTOR ARRIVAL (MILGU 4V)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass ATGUP in maximal FL120 überflogen wird.
Δ MILGU	050 (053,0)	35,3	4000	
Δ ATGUP				
RUDAK SIX VICTOR ARRIVAL (RUDAK 6V)				Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL100 überflogen wird.
Δ RUDAK	056	28	4000	
Δ Klasdorf DVOR/DME				

2. Bei Landerichtung 07R:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BATEL SEVEN ZULU ARRIVAL (BATEL 7Z)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass LANUM in maximal FL140 überflogen wird.
Δ BATEL	064 (066,4)	38,9	4000	
Δ GIRIT	089 (091,9)	11,3		
Δ LANUM				
VIBIS THREE ZULU ARRIVAL (VIBIS 3Z)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass LANUM in maximal FL140 überflogen wird.
Δ VIBIS	168 (170,7)	10,9	4000	
Δ LANUM				
GOLBO TWO ZULU ARRIVAL (GOLBO 2Z)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass RADEL in maximal FL140 überflogen wird.
Δ GOLBO	238 (241,2)	21,1	4000	
Δ RADEL	248 (250,8)	27,7		
Δ LANUM				



Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BODLA FOUR ZULU ARRIVAL (BODLA 4Z)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass RADEL in maximal FL140 überflogen wird.
Δ BODLA	249 (252,2)	30,1	4000	
Δ GOLBO	238 (241,2)	21,1		
Δ RADEL	248 (250,8)	27,7		
Δ LANUM				
RENKI SIX ZULU ARRIVAL (RENKI 6Z)				1. BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass RADEL in maximal FL140 überflogen wird.
Δ RENKI	271 (274,2)	31,1	4000	
Δ RADEL	248 (250,8)	27,7		
Δ LANUM				
NUKRO FIVE SIERRA ARRIVAL (NUKRO 5S)				Der Flug ist so durchzuführen, dass NUKRO in maximal FL140 und KLF in maximal FL90 überflogen wird.
Δ NUKRO	264	32	4000	
Δ Kladorf DVOR/DME				
AKUDI FOUR SIERRA ARRIVAL (AKUDI 4S)				Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL90 überflogen wird.
Δ AKUDI	350	27	4000	
Δ Kladorf DVOR/DME				
MILGU THREE SIERRA ARRIVAL (MILGU 3S)				1. Zwischen MILGU und NOLNI BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL90 überflogen wird.
Δ MILGU	058 (061,3)	12,6	4000	
Δ NOLNI	020	23		
Δ Kladorf DVOR/DME				



Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	Missweisender (rechtweisender) Kurs	Entfernung in NM	Mindestreise- flughöhe	Anmerkungen
1	2	3	4	5
RUDAK SIX SIERRA ARRIVAL (RUDAK 6S)				Der Flug ist so durchzuführen, dass KLF in maximal FL90 über- flogen wird.
Δ RUDAK	056	28	4000	
Δ Klasdorf DVOR/DME				

(2) Als Anfangsanflugfixe für den Flughafen Berlin/Schönefeld werden festgelegt:

Kurskreuzung ATGUP	Fürstenwalde VOR/DME
Kurskreuzung LANUM	Klasdorf DVOR/DME
Kurskreuzung TERDA	

(3) Die Warteverfahren über den Anfangsanflugfixen sowie den Wartepunkten werden wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Missweisender Anflugkurs	Mindest- wartehöhe	Kurven- führung	Anmerkung
1	2	3	4	5
NASAT	126	4000	links	
Fürstenwalde VOR/DME	344	4000	rechts	
NUKRO	353	4000	rechts	
ATGUP	020	4000	rechts	
Klasdorf DVOR/DME	020	4000	rechts	
LANUM	135	5000	links	
Löwenberg VOR/DME	254	4000	rechts	
TERDA	160	4000	links	

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um BBI DVOR/DME wird eine Sektormindesthöhe von 2400 Fuß festgelegt.

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen an den in Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfixen. Sie werden nachstehend festgelegt:

1. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von Klasdorf DVOR/DME (KLF)

Abflug von KLF (IAF) auf R 024 KLF in 4000 oder darüber; 13,6 DME KLF nicht unter 4000 überfliegen und Sinkflug nicht unter 3000; bei 24,5 DME KLF Linkskurve und ILS-Landekurs 246° des ILS IBSW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,0 DME IBSW in 1410 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs des ILS IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW) beginnen (FAF); 4,0 DME IBSW nicht unter 1410 und 2,7 DME IBSW nicht unter 1000 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	290 (140)	300 (150)	310 (160)	319 (169)	
Betriebsstufe II	201 (51)	218 (68)	231 (81)	244 (94)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 125 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitweg- führung (LOC-DME)	550 (400)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Auf Startbahnkurs Steigflug auf maximal 3000; bei 0,5 DME BBI Linkskurve, auf R 342 KLF bis KLF mit Steigflug auf 4000.

Hinweis: Der Anflug ist nur durchführbar, wenn DME verfügbar ist.

2. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von Kurskreuzung ATGUP

Abflug von ATGUP (IAF) auf R 200 in Richtung FWE in 4000 oder darüber; bei 2,6 DME FWE Linkskurve und R 272 FWE erfliegen, Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 11,2 DME FWE Linkskurve und ILS-Landekurs 246° des ILS IBSW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,0 DME IBSW in 1410 überflogen.



Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs des ILS IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW) beginnen (FAF); 4,0 DME IBSW nicht unter 1410 und 2,7 DME IBSW nicht unter 1000 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 1

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1

Fehlanflugverfahren wie unter Nummer 1

Hinweis: Der Anflug ist nur durchführbar, wenn DME verfügbar ist.

3. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von Fürstenwalde VOR/DME (FWE)

Abflug von FWE (IAF) auf R 272 FWE in 4000 oder darüber, Sinkflug auf 3000 beginnen; bei 11,2 DME FWE Linkskurve und ILS-Landekurs 246° des ILS IBSW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,0 DME IBSW in 1410 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs des ILS IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW) beginnen (FAF); 4,0 DME IBSW nicht unter 1410 und 2,7 DME IBSW nicht unter 1000 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 1

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

Hinweis: Der Anflug ist nur durchführbar, wenn DME verfügbar ist.

4. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von Kurskreuzung TERDA

Abflug von TERDA (IAF) auf Kurs 160° (R 340 FWE) in 4000 oder darüber; bei 16,3 DME FWE Rechtskurve, auf R 020 KLF bis 28,0 DME KLF, Sinkflug nicht unter 3000; Rechtskurve, ILS-Landekurs 246° des ILS IBSW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,0 DME IBSW in 1410 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs des ILS IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW) beginnen (FAF); 4,0 DME IBSW nicht unter 1410 und 2,7 DME IBSW nicht unter 1000 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 1

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1

Hinweis: Der Anflug ist nur durchführbar, wenn DME verfügbar ist.

5. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von Kurskreuzung LANUM

Abflug von LANUM (IAF) auf Kurs 135° (R 315 KLF) in 5000 oder darüber; bei 35,0 DME KLF (Durchfliegen von R 193 LWB) Sinkflug nicht unter 3000 beginnen; bei 22,4 DME KLF Linkskurve und ILS-Landekurs 066° des ILS IBSE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,0 DME IBSE in 1420 überflogen.

Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs des ILS IBSE bei TEBGO (9,0 DME IBSE) beginnen (FAF); 4,0 DME IBSE nicht unter 1420 und 2,7 DME IBSE nicht unter 1000 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSE (BBI DVOR/DME)

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	290 (137)	300 (147)	310 (157)	320 (167)	
Betriebsstufe II	202 (49)	218 (65)	231 (78)	244 (91)	
Betriebsstufe III a/b	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 125 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	550 (390)				

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Auf Startbahnkurs Steigflug auf maximal 3000; bei 2,7 DME BBI Rechtskurve, auf R 001 KLF bis KLF mit Steigflug auf 4000.

Hinweis: Der Anflug ist nur durchführbar, wenn DME verfügbar ist.

6. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von Klasdorf DVOR/DME (KLF)

Abflug von KLF (IAF) auf R 309 KLF in 4000 oder darüber; 9,6 DME KLF nicht unter 4000 überfliegen, danach Sinkflug nicht unter 3000; bei 19,2 DME KLF Rechtskurve und ILS-Landekurs 066° des ILS IBSE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug auf dem ILS-Gleitweg (3,00°). Hierbei wird 4,0 DME IBSE in 1420 überflogen.



Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME): Sinkflug (5,2 %) auf dem ILS-Landekurs des ILS IBSE bei TEBGO (9,0 DME IBSE) beginnen (FAF); 4,0 DME IBSE nicht unter 1420 und 2,7 DME IBSE nicht unter 1000 überfliegen.

Fehlanflugpunkt: wie unter Nummer 5

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 5

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 5

Hinweis: Der Anflug ist nur durchführbar, wenn DME verfügbar ist.

(6) Die in den Absätzen 1 bis 5 aufgeführten Einflugstrecken, Warteverfahren und Instrumentenflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 3

RNAV (GPS)-Anflugverfahren

(1) Als Anfangsanflugfixe für RNAV (GPS)-Anflugverfahren werden festgelegt:

ATGUP

FWE

KLF

LANUM

TERDA

(2) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Wartefix	Missweisender Anflugkurs	Mindest-wartehöhe	Kurven-führung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
ATGUP	020	4000	rechts	
FWE	344	4000	rechts	
KLF	020	4000	rechts	
LANUM	135	5000	links	
TERDA	160	4000	links	

(3) Im Umkreis von 25 Seemeilen um den Flughafenbezugspunkt (ARP) wird eine Sektormindesthöhe von 2400 Fuß festgelegt.

(4) RNAV (GPS)-Anflugverfahren (zugelassen für APV BARO-VNAV-Betrieb)

1 Die RNAV (GPS)-Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfixen. Sie erfordern eine GPS-Qualifikation gemäß NfL II-120/99 und II-26/00 und werden nachfolgend festgelegt. Hierbei müssen unterstrichene Verfahrensfixe überflogen werden.

APV BARO-VNAV-Verfahren sind unterhalb -15 °C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen.

1.1 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von LANUM

Abflug von LANUM (IAF) auf Kurs 135 ° in 5000 oder darüber; DB600 (TF) nicht unter 5000 passieren, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; DB552 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 066 ° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei TEBGO (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima ist 2,0 NM vor RW07R nicht unter 850 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW07R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
LNAV	700 (540)	700 (540)	700 (540)	700 (540)
LNAV/VNAV	690 (540)	690 (540)	690 (540)	690 (540)

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind die Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 066 ° bis DB960 und maximal 3000; Rechtskurve, über DB961 auf Kurs 181 ° bis KLF und Steigflug auf 4000.

DB960 [A3000-; R] – DB961 – KLF [A4000]

1.2 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 07R, ausgehend von KLF

Abflug von KLF (IAF) auf Kurs 300 ° in 4000 oder darüber; DB951 (TF) mit Rechtskurve passieren und Kurs 336 ° erfliegen, Sinkflug auf 3000 oder darüber; DB552 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 066 ° in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei TEBGO (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima ist 2,0 NM vor RW07R nicht unter 850 zu überfliegen.



Fehlanflugpunkt: RW07R

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.1

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.1

1.3 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von TERDA

Abflug von TERDA (IAF) auf Kurs 160° in 4000 oder darüber; DB853 (TF) mit Rechtskurve nicht unter 4000 passieren, Kurs 200° erfliegen und Sinkflug auf 3000 oder darüber; DB452 (IF) mit Rechtskurve passieren und Endanflugkurs 246° in 3000 erfliegen; Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei XANIM (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima ist 2,0 NM vor RW25L nicht unter 840 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW25L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
LNAV	630 (480)	630 (480)	630 (480)	630 (480)
LNAV/VNAV	570 (420)	570 (420)	570 (420)	570 (420)

Anmerkung: Die in Klammern angegebenen Werte sind die Höhenangaben über der Landebahnschwelle.

Fehlanflugverfahren: Auf Kurs 246° bis DB860 und maximal 3000; Linkskurve, über DB861 auf Kurs 162° bis KLF mit Steigflug auf 4000.

DB860 [A3000-; L] – DB861 – KLF [A4000]

1.4 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von FWE

Abflug von FWE (IAF) auf Kurs 275° in 4000 oder darüber, Sinkflug auf 3000 oder darüber; DB452 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 246° in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei XANIM (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima ist 2,0 NM vor RW25L nicht unter 840 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW25L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.3

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.3

1.5 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von ATGUP

Abflug von ATGUP (IAF) auf Kurs 023° in 4000 oder darüber; DB850 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 005° erfliegen; FWE (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 275° erfliegen, Sinkflug auf 3000 oder darüber; DB452 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 246° in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei XANIM (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima ist 2,0 NM vor RW25L nicht unter 840 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW25L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.3

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.3

1.6 RNAV (GPS)-Anflug zur Landebahn 25L, ausgehend von KLF

Abflug von KLF (IAF) auf Kurs 026° in 4000 oder darüber; DB851 (TF) mit Linkskurve passieren und Kurs 336° erfliegen, Sinkflug auf 3000 oder darüber; DB452 (IF) mit Linkskurve passieren und Endanflugkurs 246° in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug (3,00° bzw. 5,2 %) bei XANIM (FAF) beginnen.

Bei Nutzung der LNAV-Minima ist 2,0 NM vor RW25L nicht unter 840 zu überfliegen.

Fehlanflugpunkt: RW25L

Schwellenüberflughöhe: 50

Hindernisfreihöhen: wie unter Nummer 1.3

Fehlanflugverfahren: wie unter Nummer 1.3



2 Liste der Verfahrensfixe

2.1 RWY 07R von LANUM

LANUM (IAF)	N 52 47 45,32	O 012 23 13,81
DB600 (TF)	N 52 26 20,68	O 012 54 17,03
DB552 (IF)	N 52 16 04,73	O 013 08 41,74
TEBGO (FAF)	N 52 17 32,31	O 013 14 45,72
RW07R (MAPt)	N 52 20 43,56	O 013 28 06,33
DB960 (MATF)	N 52 21 30,33	O 013 31 23,37
DB961 (MATF)	N 52 19 30,88	O 013 35 46,64
KLF (MAHF)	N 52 01 09,67	O 013 33 48,29

2.2 RWY 07R von KLF

KLF (IAF)	N 52 01 09,67	O 013 33 48,29
DB951 (TF)	N 52 09 39,76	O 013 12 47,77
DB552 (IF)	N 52 16 04,73	O 013 08 41,74
TEBGO (FAF)	N 52 17 32,31	O 013 14 45,72
RW07R (MAPt)	N 52 20 43,56	O 013 28 06,33
DB960 (MATF)	N 52 21 30,33	O 013 31 23,37
DB961 (MATF)	N 52 19 30,88	O 013 35 46,64
KLF (MAHF)	N 52 01 09,67	O 013 33 48,29

2.3 RWY 25L von TERDA

TERDA (IAF)	N 52 48 29,88	O 013 55 39,96
DB853 (TF)	N 52 39 27,84	O 014 00 18,53
DB452 (IF)	N 52 26 05,66	O 013 50 53,63
XANIM (FAF)	N 52 24 39,92	O 013 44 47,31
RW25L (MAPt)	N 52 21 30,33	O 013 31 23,38
DB860 (MATF)	N 52 20 43,56	O 013 28 06,32
DB861 (MATF)	N 52 18 22,62	O 013 26 10,24
KLF (MAHF)	N 52 01 09,67	O 013 33 48,29

2.4 RWY 25L von FWE

FWE (IAF)	N 52 24 40,79	O 014 07 50,12
DB452 (IF)	N 52 26 05,66	O 013 50 53,63
XANIM (FAF)	N 52 24 39,92	O 013 44 47,31
RW25L (MAPt)	N 52 21 30,33	O 013 31 23,38
DB860 (MATF)	N 52 20 43,56	O 013 28 06,32
DB861 (MATF)	N 52 18 22,62	O 013 26 10,24
KLF (MAHF)	N 52 01 09,67	O 013 33 48,29

2.5 RWY 25L von ATGUP

ATGUP (IAF)	N 51 55 24,92	O 013 47 17,11
DB850 (TF)	N 52 19 44,02	O 014 06 43,13
FWE (TF)	N 52 24 40,79	O 014 07 50,12
DB452 (IF)	N 52 26 05,66	O 013 50 53,63
XANIM (FAF)	N 52 24 39,92	O 013 44 47,31
RW25L (MAPt)	N 52 21 30,33	O 013 31 23,38
DB860 (MATF)	N 52 20 43,56	O 013 28 06,32
DB861 (MATF)	N 52 18 22,62	O 013 26 10,24
KLF (MAHF)	N 52 01 09,67	O 013 33 48,29



2.6 RWY 25L von KLF

KLF (IAF)	N 52 01 09,67	O 013 33 48,29
DB851 (TF)	N 52 22 22,00	O 013 53 13,23
DB452 (IF)	N 52 26 05,66	O 013 50 53,63
XANIM (FAF)	N 52 24 39,92	O 013 44 47,31
RW25L (MAPt)	N 52 21 30,33	O 013 31 23,38
DB860 (MATF)	N 52 20 43,56	O 013 28 06,32
DB861 (MATF)	N 52 18 22,62	O 013 26 10,24
KLF (MAHF)	N 52 01 09,67	O 013 33 48,29

(5) Die in den Absätzen 1 bis 4 aufgeführten RNAV (GPS)-Anflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 4

Konventionelle Abflugverfahren

(1) Für konventionelle Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Berlin/Schönefeld 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 das Abflugverfahren über den Bereich hinausführt, für den eine Sektormindesthöhe festgelegt ist, werden für die weiterführenden Verfahrensabschnitte gesonderte Mindestreiseflughöhen festgelegt. 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 in 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) Nach dem Start hat der Luftfahrzeugführer mit dem Passieren von 2000 Sprechfunkverbindung mit BREMEN RADAR auf der Frequenz 120,625 MHz aufzunehmen und das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten.

(4) Die Abflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Unterstrichene Wegpunkte müssen überflogen werden.

Hindernisse im Abflugbereich sind zu beachten (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A).

1. Bei Benutzung der Startbahn 25L:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangsflughöhe	Mindestreiseflughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF ONE ALPHA DEPARTURE (BKD 1A) Steigflug auf Kurs 232° bis zum Erfliegen von R 226 BBI; Weiterflug auf R 226 BBI; bei 6,9 DME BBI (9,5 DME SDD) Rechtskurve, auf Kurs 265° bis GOSVO (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 335° bis TUBRI (Δ); Linkskurve, auf Kurs 298° bis BKD (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] – DB260 [L] – DB261 [R] – GOSVO [R] – TUBRI [L] – BKD	5000		Nach dem Passieren von 2000 BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
BELID ONE ALPHA DEPARTURE (BELID 1A) Steigflug auf Kurs 232° bis zum Erfliegen von R 226 BBI; Weiterflug auf R 226 BBI; bei 6,9 DME BBI (9,5 DME SDD) Rechtskurve, auf Kurs 265° bis BELID (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] – DB260 [L] – DB261 [R] – BELID	4000		Nach dem Passieren von 2000 BRNAV-Ausrüstung erforderlich.



Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindest- reise Flughöhe	
1	2	3	4
GERGA ONE ALPHA DEPARTURE (GERGA 1A) Steigflug auf Kurs 232° bis zum Erfliegen von R 226 BBI; Weiterflug auf R 226 BBI; bei 7,9 DME BBI (10,5 DME SDD) Linkskurve, auf Kurs 061° bis LUGOM (Δ); Linkskurve, auf Kurs 031° bis GERGA (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] – DB260 [L] – <u>DB261</u> [L] – DB263 – LUGOM [L] – GERGA	4000		Nach dem Passieren von 2000 BRNAV-Ausrüstung erforderlich.
TUVAK ONE ALPHA DEPARTURE (TUVAK 1A) Steigflug auf Kurs 232° bis zum Erfliegen von R 226 BBI; Weiterflug auf R 226 BBI; bei 7,9 DME BBI (10,5 DME SDD) Linkskurve, auf Kurs 061° bis TUVAK (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] – DB260 [L] – <u>DB261</u> [L] – DB263 – TUVAK	4000		1. Nach dem Passieren von 2000 BRNAV-Ausrüstung erforderlich. 2. Kein Übergang zur UL980.
KLASDORF ONE ALPHA DEPARTURE (KLF 1A) Steigflug auf Kurs 232° bis zum Erfliegen von R 226 BBI; Weiterflug auf R 226 BBI; bei 7,9 DME BBI (10,5 DME SDD) Linkskurve bis zum Erfliegen von R 314 KLF; auf R 314 in Richtung KLF bis KLF (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] – DB260 [L] – <u>DB261</u> [L] – DB262 – KLF	4000		Nur für Flüge nach EDDT oder EDDB.

2. Bei Benutzung der Startbahn 07R:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindest- reise Flughöhe	
1	2	3	4
BRÜNKENDORF ONE CHARLIE DEPARTURE (BKD 1C) Auf Peilung 053° in Richtung SL NDB bis 6,2 DME BBI (3,8 DME SDD); Rechtskurve, auf R 265 FWE bis 9,0 DME FWE; Linkskurve, auf Kurs 354° bis 11,0 DME FWE; Linkskurve, auf R 120 LWB bis LWB (Δ); Linkskurve, auf R 275 LWB über VIBIS bis BKD (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] – SL [R] – DB073 [L] – DB074 [L] – LWB [L] – VIBIS – BKD	4000		
BELID ONE CHARLIE DEPARTURE (BELID 1C) Auf Peilung 053° in Richtung SL NDB bis 6,2 DME BBI (3,8 DME SDD); Rechtskurve, auf R 265 FWE bis 14,0 DME FWE; Rechtskurve, auf R 251 FWE bis 22,0 DME FWE; Rechtskurve, auf Kurs 260° bis BELID (Δ). Die Kurvengeschwindigkeit bei 14,0 DME FWE ist auf 220 kt IAS beschränkt. GPS/FMS RNAV: [A600+] – SL [R] – <u>DB071</u> [R] – DB076 [K220–] – DB077 [R] – BELID	4000		Ab 22,0 DME FWE BRNAV-Ausrüstung erforderlich.



Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindest- reise Flughöhe	
1	2	3	4
KLASDORF ONE CHARLIE DEPARTURE (KLF 1C) Auf Peilung 053° in Richtung SL NDB bis 6,2 DME BBI (3,8 DME SDD); Rechtskurve, auf R 265 FWE bis 14,0 DME FWE; Rechtskurve, auf R 019 KLF bis KLF (Δ). Die Kurvengeschwindigkeit bei 14,0 DME FWE ist auf 220 kt IAS beschränkt. GPS/FMS RNAV: [A600+] – SL [R] – <u>DB071</u> [R] – DB075 [K220–] – KLF	4000		Nur für Flüge nach EDDT oder EDDB.
TUVAK ONE CHARLIE DEPARTURE (TUVAK 1C) Auf Peilung 053° in Richtung SL NDB bis 6,2 DME BBI (3,8 DME SDD); Rechtskurve, auf R 265 FWE bis 10,0 DME FWE; Rechtskurve, auf R 270 SUI bis TUVAK (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] – SL [R] – DB072 [R] – TUVAK	4000		Kein Übergang zur UL980.
GERGA ONE CHARLIE DEPARTURE (GERGA 1C) Auf Peilung 053° in Richtung SL NDB bis 6,2 DME BBI (3,8 DME SDD); Rechtskurve, auf R 265 FWE bis 9,0 DME FWE; Linkskurve, auf Kurs 010° bis GERGA (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] – SL [R] – DB078 [L] – GERGA	4000		Ab 9,0 DME FWE BRNAV-Ausrüstung erforderlich.

3. Liste der Wegpunkte

DB071	N 52 24 11,49	O 013 44 58,57
DB072	N 52 24 22,69	O 013 53 18,89
DB073	N 52 24 29,38	O 013 58 29,97
DB074	N 52 35 29,63	O 013 57 36,45
DB075	N 52 21 54,31	O 013 47 35,64
DB076	N 52 20 55,71	O 013 45 48,25
DB077	N 52 18 24,66	O 013 31 16,41
DB078	N 52 24 27,84	O 013 57 16,91
DB260	N 52 19 33,02	O 013 25 29,13
DB261	N 52 15 19,24	O 013 17 36,36
DB262	N 52 12 08,04	O 013 17 19,78
DB263	N 52 11 37,72	O 013 21 33,06
BELID	N 52 14 37,00	O 012 41 51,00
GERGA	N 52 36 09,01	O 014 01 41,29
GOSVO	N 52 14 42,98	O 012 46 24,10
LUGOM	N 52 17 11,04	O 013 40 35,06
TUBRI	N 52 43 19,92	O 012 27 20,71
TUVAK	N 52 23 59,24	O 014 04 14,74
VIBIS	N 52 58 30,74	O 012 20 18,89
BKD	N 53 02 04,28	O 011 32 46,38
KLF	N 52 01 09,67	O 013 33 48,29
LWB	N 52 54 37,15	O 013 08 04,61
SL	N 52 24 00,82	O 013 37 20,90

(5) Die in Absatz 4 aufgeführten Abflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.



§ 5

Anwendungsbereich

Diese Verordnung ist nur für den Zeitraum anzuwenden, in dem die Start- und Landebahn 25R/07L des Flughafens Berlin/Schönefeld saniert wird. In diesem Zeitraum ist die Zweihundertneunte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin/Schönefeld) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4588), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 23. Januar 2015 (BAnz AT 05.02.2015 V1) geändert worden ist, nicht anzuwenden.

Artikel 2

Änderung der Zweihundertneunten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin/Schönefeld)

Die Zweihundertneunte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin/Schönefeld) vom 14. Februar 2002 (BAnz. S. 4588), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 23. Januar 2015 (BAnz AT 05.02.2015 V1) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 4 wird folgender § 5 eingefügt:

„§ 5

Anwendungsregelung

Diese Verordnung ist nicht anzuwenden, solange die Start- und Landebahn 25R/07L saniert wird. In diesem Zeitraum richten sich Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln nach der Zweihundertvierundfünfzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin/Schönefeld für die Dauer der Sanierung der Start- und Landebahn 25R/07L) vom 27. Februar 2015 (BAnz AT 09.03.2015 V1).“

2. Der bisherige § 5 wird § 6.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 2. Mai 2015 in Kraft.

Langen, den 27. Februar 2015

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Prof. Dr. Nikolaus Herrmann
