

Bundesanzeiger

Ausgabe Nr. 53 vom 17. März 2005

S. 4021

Amtlicher Teil

Verkündungen

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Verordnung zur Aufhebung der Zweihundertdreizehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich)

Vom 10. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt, indem es die An- und Abflugverfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich, soweit deutsches Hoheitsgebiet betroffen ist, wie folgt festlegt:

Artikel 1

Die Zweihundertdreizehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich) vom 15. Januar 2003 (BAnz. S. 813), zuletzt geändert durch Verordnung vom 1. Oktober 2004 (BAnz. S. 21 673), wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 10. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts

Im Auftrag
Dölp

★

Zweihundertzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich)

Vom 10. März 2005

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 244 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt, indem es die

An- und Abflugverfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich, soweit deutsches Hoheitsgebiet betroffen ist, wie folgt festlegt:

§ 1

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich sind die in den §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Peilungen und Kurse sind in Grad (missweisend, wenn nicht gesondert festgelegt) angegeben, Flug- und Mindesthöhen (mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen „FL“) sind in Fuß über NN angegeben. Die Angaben der Koordinaten erfolgt im geodätischen Bezugssystem WGS 84.

(2) Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH kann vorübergehend abweichende Flugverfahren festlegen, wenn dies aus zwingenden Gründen (z. B. Ausfall von Funknavigationsanlagen) erforderlich wird. Wegen der in diesen Fällen gebotenen Eile werden diese Flugverfahren als „NOTAM“ bekannt gemacht.

(3) Die nachstehend aufgeführten Punkte werden als Schnittpunkte der Leitstrahlen von Funknavigationsanlagen bzw. der Kurslinien basierend auf Flächennavigation und der Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz festgelegt:

Punkt 1	47 33 01 N	007 56 47 E	Punkt 21	47 34 24 N	008 24 41 E
Punkt 2	47 45 00 N	008 28 08 E	Punkt 22	47 39 32 N	008 26 05 E
Punkt 3	47 38 43 N	008 29 45 E	Punkt 23	47 35 03 N	008 07 28 E
Punkt 4	47 37 03 N	008 30 13 E	Punkt 24	47 36 25 N	008 11 09 E
Punkt 5	47 41 04 N	009 03 41 E	Punkt 25	47 37 06 N	008 13 11 E
Punkt 6	47 36 55 N	007 34 32 E	Punkt 26	47 34 26 N	008 28 08 E
Punkt 7	47 35 31 N	007 40 26 E	Punkt 27	47 45 25 N	008 28 05 E
Punkt 8	47 35 27 N	007 40 42 E	Punkt 28	47 40 31 N	008 24 21 E
Punkt 9	47 33 44 N	007 48 01 E	Punkt 29	47 39 49 N	008 32 23 E
Punkt 10	47 43 22 N	008 46 50 E	Punkt 30	47 38 31 N	008 37 26 E
Punkt 11	47 38 42 N	009 17 11 E	Punkt 31	47 43 13 N	008 43 32 E
Punkt 12	47 40 05 N	008 33 05 E	Punkt 32	47 44 44 N	008 43 42 E
Punkt 13	47 39 50 N	008 34 18 E	Punkt 33	47 45 38 N	008 43 48 E
Punkt 14	47 39 44 N	008 34 51 E	Punkt 34	47 39 14 N	008 27 13 E
Punkt 15	47 39 12 N	008 37 38 E	Punkt 35	47 36 30 N	008 28 30 E
Punkt 16	47 44 32 N	008 27 10 E	Punkt 36	47 35 12 N	008 29 06 E
Punkt 17	47 44 04 N	008 27 02 E	Punkt 37	47 34 42 N	008 29 20 E
Punkt 18	47 43 24 N	008 26 50 E	Punkt 38	47 35 26 N	008 27 40 E
Punkt 19	47 40 30 N	008 24 21 E	Punkt 39	47 35 19 N	008 27 45 E
Punkt 20	47 36 36 N	008 15 58 E	Punkt 40	47 34 30 N	008 28 16 E

§ 2

Anflüge nach Instrumentenflugregeln

(1) Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Zürich sind auf den nachstehend festgelegten Einflugstrecken zu den in der Schweiz gelegenen Anfangsanflugfixen durchzuführen. Die dabei festgelegten Mindestreife Flughöhen sind zu beachten:

1. Bale-Mulhouse (BLM) Arrival (Flächennavigation und Nicht-Flächennavigation)

Auf R 108 BLM zwischen Punkt 6 und Punkt 7 sowie von Punkt 8 über ZH 677 (R 108/D 10,2 BLM) nach Punkt 9 in FL 120.

2. RILAX Arrival (Flächennavigation)

Von RILAX auf Kurs 140 in 7000 nach Punkt 10.

Amtlicher Teil

Verkündungen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dritte Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich)

Vom 16. September 2011

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Doppelbuchstabe ii des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) und Absatz 4c Satz 1 und 2 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe b des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) eingefügt worden ist, in Verbindung mit § 27a Absatz 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung, von denen Absatz 2 Satz 1 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

Die Zweihundertzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich) vom 10. März 2005 (BAnz. S. 4021), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. März 2011 (BAnz. S. 936) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 3 wird die Punktetabelle wie folgt gefasst:

„Punkt 1	N 47 33 01 E 007 56 47	Punkt 16	N 47 44 32 E 008 27 10
Punkt 2	N 47 45 00 E 008 28 08	Punkt 17	N 47 44 04 E 008 27 02
Punkt 3	N 47 38 43 E 008 29 45	Punkt 18	N 47 43 24 E 008 26 50
Punkt 4	N 47 37 03 E 008 30 13	Punkt 19	N 47 40 30 E 008 24 21
Punkt 5	N 47 41 04 E 009 03 41	Punkt 20	N 47 36 36 E 008 15 58
Punkt 6	N 47 36 55 E 007 34 32	Punkt 21	N 47 34 24 E 008 24 41
Punkt 7	N 47 35 31 E 007 40 26	Punkt 22	N 47 39 32 E 008 26 05
Punkt 8	N 47 35 27 E 007 40 42	Punkt 23	N 47 35 03 E 008 07 28
Punkt 9	N 47 33 44 E 007 48 01	Punkt 24	N 47 36 25 E 008 11 09
Punkt 10	N 47 43 22 E 008 46 50	Punkt 25	N 47 37 06 E 008 13 11
Punkt 11	N 47 38 42 E 009 17 11	Punkt 26	N 47 34 26 E 008 28 08
Punkt 12	N 47 40 05 E 008 33 05	Punkt 27	N 47 40 17 E 008 24 29
Punkt 13	N 47 39 50 E 008 34 18	Punkt 28	N 47 36 40 E 008 17 05
Punkt 14	N 47 39 44 E 008 34 51	Punkt 29	N 47 39 49 E 008 32 23
Punkt 15	N 47 39 12 E 008 37 38	Punkt 30	N 47 38 31 E 008 37 26

Punkt 31	N 47 43 13 E 008 43 32	Punkt 58	N 47 42 40 E 008 25 26
Punkt 32	N 47 44 44 E 008 43 42	Punkt 59	N 47 36 01 E 008 10 21
Punkt 33	N 47 45 38 E 008 43 48	Punkt 60	N 47 36 45 E 008 36 17
Punkt 34	N 47 39 14 E 008 27 13	Punkt 61	N 47 39 52 E 008 34 08
Punkt 35	N 47 36 30 E 008 28 30	Punkt 62	N 47 44 57 E 008 27 23
Punkt 36	N 47 35 12 E 008 29 06	Punkt 63	N 47 36 42 E 008 16 44
Punkt 37	N 47 34 42 E 008 29 20	Punkt 64	N 47 36 50 E 008 13 20
Punkt 38	N 47 35 26 E 008 27 40	Punkt 65	N 47 36 49 E 008 15 00
Punkt 39	N 47 35 19 E 008 27 45	Punkt 66	N 47 38 15 E 008 36 52
Punkt 40	N 47 34 30 E 008 28 16	Punkt 67	N 47 38 31 E 008 36 41
Punkt 41	N 47 47 58 E 008 39 08	Punkt 68	N 47 39 06 E 008 36 17
Punkt 42	N 47 47 35 E 008 39 30	Punkt 69	N 47 40 02 E 008 35 38
Punkt 43	N 47 47 31 E 008 39 34	Punkt 70	N 47 46 21 E 008 31 17
Punkt 44	N 47 45 46 E 008 41 15	Punkt 71	N 47 45 52 E 008 41 14
Punkt 45	N 47 45 43 E 008 41 18	Punkt 72	N 47 44 04 E 008 47 48
Punkt 46	N 47 45 42 E 008 41 19	Punkt 73	N 47 43 37 E 008 48 30
Punkt 47	N 47 45 22 E 008 41 39	Punkt 74	N 47 43 05 E 008 49 18
Punkt 48	N 47 44 08 E 008 42 49	Punkt 75	N 47 42 59 E 008 49 28
Punkt 49	N 47 43 09 E 008 43 46	Punkt 76	N 47 42 45 E 008 49 49
Punkt 50	N 47 42 51 E 008 44 03	Punkt 77	N 47 41 50 E 008 51 12
Punkt 51	N 47 41 21 E 008 45 29	Punkt 78	N 47 39 10 E 008 55 11
Punkt 52	N 47 35 47 E 008 34 52	Punkt 79	N 47 46 02 E 008 41 10
Punkt 53	N 47 36 25 E 008 33 59	Punkt 80	N 47 46 42 E 008 33 55
Punkt 54	N 47 37 35 E 008 32 23	Punkt 81	N 47 40 22 E 008 35 53
Punkt 55	N 47 37 38 E 008 32 20	Punkt 82	N 47 38 29 E 008 36 28
Punkt 56	N 47 37 53 E 008 31 59	Punkt 83	N 47 38 13 E 008 36 33“
Punkt 57	N 47 38 50 E 008 30 41		

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 eingefügt:

„(7) RNAV-Verbindungsstrecken zum Endanflug

Geschwindigkeitsbegrenzung: Unterhalb FL100 maximal 250 kt angezeigte Eigengeschwindigkeit.

1 RNAV-Verbindungsstrecken zum Endanflug Landebahn 14 1.1 ausgehend von dem in der Schweiz gelegenen Wegpunkt GIPOL:

Von Punkt 59 auf Kurs 316 bis ZH170, Rechtskurve, auf Kurs 046 bis ZH140, Sinkflug nicht unter 6000. Rechtskurve, auf Kurs 136 über ZH139 bis OSNEM (FAF), Sinkflug nicht unter 4000. ILS Landekurs folgen bis Punkt 21.

1.2 ausgehend von Wegpunkt RILAX

Abflug von RILAX auf Kurs 146 bis LEDMI, Erfliegen von LEDMI in FL100 oder darüber. Auf Kurs 146 bis OLKEV, Sinkflug nicht unter 8000. Weiterflug bis Punkt 41, von Punkt 42 bis Punkt 43, von Punkt 44 bis Punkt 45, von Punkt 46 bis Punkt 47, von Punkt 48 bis Punkt 49 und von Punkt 50 bis Punkt 51. Von Punkt 52 auf Kurs 316 bis Punkt 53 in 7000 oder darüber, von Punkt 54 bis Punkt 55 und von Punkt 56 bis Punkt 57. Von Punkt 58 auf Kurs 316 bis ZH110. Linkskurve, auf Kurs 226 bis ZH140, Sinkflug nicht unter 6000. Linkskurve, auf Kurs 136 über ZH139 bis OSNEM (FAF), Sinkflug nicht unter 4000. ILS Landekurs folgen bis Punkt 21.

1.3 ausgehend von dem in der Schweiz gelegenen Wegpunkt AMIKI

Von Punkt 52 auf Kurs 316 bis Punkt 53 in 7000 oder darüber, von Punkt 54 bis Punkt 55 und von Punkt 56 bis Punkt 57. Von Punkt 58 auf Kurs 316 bis ZH110. Linkskurve, auf Kurs 226 bis ZH140, Sinkflug nicht unter 6000. Linkskurve, auf Kurs 136 über ZH139 bis OSNEM (FAF), Sinkflug nicht unter 4000. ILS Landekurs folgen bis Punkt 21.

2 RNAV-Verbindungsstrecken zum Endanflug Landebahn 16

2.1 ausgehend von dem in der Schweiz gelegenen Wegpunkt GIPOL:

Von Punkt 63 auf Kurs 334 über ZH065 bis ZH066, Erfliegen von ZH065 in 6000 oder darüber. Rechtskurve, auf Kurs 064 bis ZH016. Rechtskurve, auf Kurs 154 bis ZH015, Sinkflug nicht unter 5000. Weiterflug bis ENUSO (FAF), Sinkflug nicht unter 4000. ILS Landekurs folgen bis Punkt 26.

2.2 ausgehend von Wegpunkt RILAX:

Abflug von RILAX auf Kurs 146 bis LEDMI, Erfliegen von LEDMI in FL100 oder darüber. Auf Kurs 146 bis OLKEV, Sinkflug nicht unter 8000. Weiterflug bis Punkt 41, von Punkt 42 bis Punkt 43, von Punkt 44 bis Punkt 45, von Punkt 46 bis Punkt 47, von Punkt 48 bis Punkt 49 und von Punkt 50 bis Punkt 51. Von Punkt 60 auf Kurs 334 bis Punkt 61 in 6000 oder darüber. Von Punkt 62 auf Kurs 244 bis ZH016. Linkskurve, auf Kurs 154 bis ZH015, Sinkflug nicht unter 5000. Weiterflug bis ENUSO (FAF), Sinkflug nicht unter 4000. ILS Landekurs folgen bis Punkt 26.

2.3 ausgehend von dem in der Schweiz gelegenen Wegpunkt AMIKI:

Von Punkt 60 auf Kurs 334 bis Punkt 61 in 6000 oder darüber. Von Punkt 62 auf Kurs 244 bis ZH016. Linkskurve, auf Kurs 154 bis ZH015, Sinkflug nicht unter 5000. Weiterflug bis ENUSO (FAF), Sinkflug nicht unter 4000. ILS Landekurs folgen bis Punkt 26.

3 RNAV-Verbindungsstrecken zum Endanflug Landebahn 28

3.1 ausgehend von Wegpunkt RILAX:

Abflug von RILAX auf Kurs 167 bis ZH264, Erfliegen von ZH264 in FL100 oder darüber. Weiterflug bis ZH265, Erfliegen von ZH265 in 8000 oder darüber. Weiterflug bis Punkt 80. Von Punkt 81 bis Punkt 68, von Punkt 82 bis Punkt 83.

3.2 ausgehend von dem in der Schweiz gelegenen Wegpunkt AMIKI:

Von Punkt 78 auf Kurs 314 bis Punkt 77, von Punkt 76 bis Punkt 75, von Punkt 74 bis Punkt 73, von Punkt 72 bis SONGI. Linkskurve, auf Kurs 250 bis Punkt 79. Von Punkt 81 bis Punkt 68, von Punkt 82 bis Punkt 83.

4 RNAV-Verbindungsstrecken zum Endanflug Landebahn 34

4.1 ausgehend von dem in der Schweiz gelegenen Wegpunkt GIPOL:

Von Punkt 64 auf Kurs 048 bis ZH305 in 7000 oder darüber. Rechtskurve, auf Kurs 154 bis Punkt 65.

4.2 ausgehend von Wegpunkt RILAX:

Abflug von RILAX auf Kurs 187 bis ZH363, Erfliegen von ZH363 in FL100 oder darüber. Weiterflug bis ZH364, Sinkflug nicht unter 8000 beginnen. Bei ZH364 Linkskurve, auf Kurs 154 bis Punkt 70, von Punkt 69 in 7000 oder darüber bis Punkt 68 und von Punkt 67 bis Punkt 66.

4.3 ausgehend von dem in der Schweiz gelegenen Wegpunkt AMIKI:

Von Punkt 78 in 7000 oder darüber auf Kurs 314 bis Punkt 77, von Punkt 76 bis Punkt 75, von Punkt 74 bis Punkt 73, von Punkt 72 bis SONGI. Linkskurve, auf Kurs 245 bis Punkt 71. Von Punkt 69 in 7000 oder darüber auf Kurs 154 bis Punkt 68 und von Punkt 67 bis Punkt 66.

5 Koordinaten der Wegpunkte innerhalb der Bundesrepublik Deutschland:

ZH015	N 47 39 24	E 008 24 39
ZH016	N 47 43 14	E 008 21 59
ZH065	N 47 36 59	E 008 16 32
ZH066	N 47 40 41	E 008 13 57
ZH110	N 47 45 21	E 008 21 44
ZH139	N 47 37 43	E 008 20 07
ZH140	N 47 41 15	E 008 15 13
ZH170	N 47 37 10	E 008 08 45
ZH264	N 47 51 52	E 008 32 18
ZH265	N 47 48 18	E 008 33 25
ZH305	N 47 37 32	E 008 14 30
ZH363	N 47 51 55	E 008 29 54
ZH364	N 47 49 08	E 008 29 21
ENUSO	N 47 35 47	E 008 27 09
LEDMI	N 47 51 52	E 008 35 21
OLKEV	N 47 49 26	E 008 37 42
OSNEM	N 47 34 47	E 008 24 09
SONGI	N 47 46 40	E 008 43 55

b) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 8 und wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Absatz 5 Nummer 1 bis 6 und Absatz 6“ durch die Wörter „Absatz 5 Nummer 1 bis 6, Absatz 6 und Absatz 7 Nummer 1 und 2“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „Absatz 5 Nr. 7 bis 9“ durch die Wörter „Absatz 5 Nummer 7 und 8 und Absatz 7 Nummer 3 und 4“ ersetzt.

c) Der bisherige Absatz 8 wird Absatz 9 und in Satz 1 wird die Angabe „Absatz 7“ durch die Angabe „Absatz 8“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 29. September 2011 in Kraft.

Langen, den 16. September 2011

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
In Vertretung
Heinzl

Bekanntmachungen**Bundesministerium für Gesundheit**

Bekanntmachung [1201 A]
des Gemeinsamen Bundesausschusses
gemäß § 91 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch
(SGB V)

Vom 13. September 2011

Der Unterausschuss „Arzneimittel“ des Gemeinsamen Bundesausschusses hat am 13. September 2011 beschlossen, ein Stellungnahmeverfahren zur Änderung der Arzneimittel-Richtlinie einzuleiten:

Änderung der Arzneimittel-Richtlinie in Anlage IX:

- Festbetragsgruppenaktualisierung
- Bisphosphonate und Kombinationen von Bisphosphonaten mit Additiva, Gruppe 1, in Stufe 3 (Eingruppierung einer neuen Wirkstoffkombination und einer neuen Darreichungsform sowie Aktualisierung der Vergleichsgrößen und redaktionelle Änderung der Gruppenbeschreibung)

Amtlicher Teil

Verkündungen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Zweite Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich)

Vom 1. März 2011

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Doppelbuchstabe ii des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) und Absatz 4c Satz 1 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe b des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) eingefügt worden ist, in Verbindung mit § 27a Absatz 1 und 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung, von denen Absatz 2 Satz 1 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:

Artikel 1

Die Zweihundertzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich) vom 10. März 2005 (BAnz. S. 4021), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Oktober 2006 (BAnz. S. 6763) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 3 werden die Punkte 27 und 28 wie folgt gefasst:

„Punkt 27 47 40 17 N
008 24 29 E

Punkt 28 47 36 40 N
008 17 05 E“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen über dem im Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix bzw. weiteren in der Schweiz gelegenen Anfangsanflugfixen. Soweit diese Anflugverfahren über deutsches Hoheitsgebiet führen, werden sie wie folgt festgelegt:

1. ILS-Anflug und LLZ/DME zur Landebahn 14, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX

Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011/D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 5000 bis Punkt 16 und zwischen Punkt 17 und Punkt 18. Ab Punkt 19 auf Kurs 235 (R235 TRA), Erfliegen des ILS Landekurses (136°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 21.

2. ILS-Anflug und LLZ/DME zur Landebahn 14, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung AMIKI

Ab Punkt 19 auf Kurs 235 (R235 TRA), Erfliegen des ILS Landekurses (136°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 21.

3. ILS-Anflug und LLZ/DME zur Landebahn 14, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL

Von Punkt 20 Rechtskurve und Erfliegen des ILS Landekurses (136°) in 4000 (IF). ILS Landekurs folgen bis Punkt 21.

4. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 16, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX

Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011/D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 5000 bis Punkt 16 und zwischen Punkt 17 und Punkt 18.

ILS-Anflug, LLZ/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des ILS Landekurses (154°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 26.

VOR/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des Endanflugradials 337 KLO (Endanflugkurs 157°) in 4000. Nach Überflug R 337/D 9,2 KLO weiterer Sinkflug bis Punkt 38 sowie zwischen Punkt 39 und 40.

5. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 16, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung AMIKI

ILS-Anflug, LLZ/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des ILS Landekurses (154°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 26.

VOR/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des Endanflugradials 337 KLO (Endanflugkurs 157°) in 4000. Nach Überflug R 337/D 9,2 KLO weiterer Sinkflug bis Punkt 38 sowie zwischen Punkt 39 und 40.

6. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 16, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL

Von Punkt 23 bis Punkt 24 auf Kurs 064 (R 244 TRA) in 6000. Ab Punkt 25 auf Kurs 064 (R 244 TRA) in 5000.

ILS-Anflug, LLZ/DME: Rechtskurve, Erfliegen des ILS Landekurses (154°) in 4000 (IF) und ILS Landekurs folgen bis Punkt 26.

VOR/DME: Rechtskurve, Erfliegen des Endanflugradials 337 KLO (Endanflugkurs 157°) in 4000. Nach Überflug R 337/D 9,2 KLO weiterer Sinkflug bis Punkt 38 sowie zwischen Punkt 39 und 40.

7. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 28, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX

Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011/D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 6000 bis Punkt 16 sowie zwischen Punkt 17 und Punkt 18. Auf Kurs 163 (R 343 KLO) in Richtung KLO in 6000 zwischen Punkt 34 und Punkt 35 sowie zwischen Punkt 36 und Punkt 37.

8. VOR/DME, LLZ/DME und ILS Anflug zur Landebahn 34, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX

Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011/D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 6000 bis Punkt 16 sowie zwischen Punkt 17 und Punkt 18. Auf Kurs 163 (R 343 KLO) in Richtung KLO in 6000 zwischen Punkt 34 und Punkt 35 sowie zwischen Punkt 36 und Punkt 37.“

b) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 6 eingefügt:

„(6) Die RNAV/GNSS-Anflugverfahren beginnen über dem im Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix bzw. weiteren in der Schweiz gelegenen Anfangsanflugfixen. Soweit diese Anflugverfahren über deutsches Hoheitsgebiet führen, werden sie wie folgt festgelegt:

1. RNAV/GNSS-Anflug zur Landebahn 14, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX

Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 bis Kurskreuzung EDUMI in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 5000 bis Punkt 16 und zwischen Punkt 17 und Punkt 18. Ab Punkt 27 auf Kurs 226, Passieren von ZH714 (N 47 37 37,49 E 008 20 15,09) mit Linkskurve und Erfliegen des Endanflugkurses (136°) in 4000 (IF). Endanflugkurs folgen bis Punkt 21.

2. RNAV/GNSS-Anflug zur Landebahn 14, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung AMIKI

Ab Punkt 30 auf Kurs 290 bis Punkt 29; von Punkt 27 auf Kurs 226, Passieren von ZH714 (N 47 37 37,49 E 008 20 15,09) mit Linkskurve und Erfliegen des Endanflugkurses (136°) in 4000 (IF). Endanflugkurs folgen bis Punkt 21.

3. RNAV/GNSS-Anflug zur Landebahn 14, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL
Ab Punkt 28 auf Kurs 065, Passieren von ZH714 (N 47 37 37,49 E 008 20 15,09) mit Rechtskurve und Erfliegen des Endanflugkurses (136°) in 4000 (IF). Endanflugkurs folgen bis Punkt 21.“

- c) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 7 und in Satz 1 werden die Wörter „Absatz 5 Nr. 1 bis 6“ durch die Wörter „Absatz 5 Nummer 1 bis 6 und Absatz 6“ ersetzt.
- d) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 8 und in Satz 1 wird die Angabe „Absatz 6“ durch die Angabe „Absatz 7“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 10. März 2011 in Kraft.

Langen, den 1. März 2011

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

Bekanntmachungen

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Technologiewettbewerb IKT für Elektromobilität II – Smart Car – Smart Grid – Smart Traffic

Vom 22. Februar 2011

I. Handlungsbedarf und Förderziele

Analysen zur Elektromobilität, wie zuletzt die Ergebnisse des BMWi-Forschungsvorhabens „eCar-IKT-Systemarchitektur für Elektromobilität“ zeigen, dass die Elektrifizierung des Antriebsstrangs von Automobilen zu tief greifenden Veränderungen in der gesamten automobilen Wertschöpfungskette führen wird. Das betrifft nicht nur die Fahrzeug- und Zulieferindustrie selbst, der Wandel hat auch weit reichende Auswirkungen auf andere Industriebranchen wie die Energie- und Informations- und Kommunikationstechnik(IKT)-Branche. Elektrofahrzeuge werden in viel stärkerem Ausmaß als heutige Verbrennungsfahrzeuge mit ihrer Umwelt interagieren und kommunizieren und in die Verkehrsinfrastruktur und Energienetze eingebunden sein. Dazu werden zum einen künftige E-Fahrzeuge über neue Funktionen und Eigenschaften verfügen, für die eine völlig neue IKT-basierte Fahrzeugarchitektur erforderlich wird. Zum anderen werden Elektrofahrzeuge über entsprechende Schnittstellen in das Stromversorgungssystem eingebunden sein und so als mobile Speicher einen Beitrag zum aktiven Energiemanagement leisten. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass E-Fahrzeuge Teil eines intelligenten Verkehrssystems werden, das unter anderem durch aktive vorausschauende Sicherheitssysteme und eine stärkere Kommunikation der Verkehrsteilnehmer untereinander gekennzeichnet ist. Als verbindendes Element dieser drei Entwicklungspfade spielt moderne IKT eine entscheidende Rolle.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) will daher mit dem Technologiewettbewerb „IKT für Elektromobilität II“ ausgewählte Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten (FuE-Aktivitäten) sowie Piloterprobungen zur beschleunigten Entwicklung und breitenwirksamen Nutzung ganzheitlicher, auf Informations- und Kommunikationstechnologien gestützter Konzepte der Elektromobilität fördern. Hierzu hat die Bundesregierung in ihrer IKT-Strategie „Deutschland Digital 2015“ vom 10. November 2010 erste konkrete Vorschläge vorgelegt. Mit dem Technologiewettbewerb „IKT für Elektromobilität II“ werden wesentliche Elemente dieser IKT-Strategie aufgegriffen. Gleichzeitig werden die Handlungsempfehlungen zum BMWi-Forschungsvorhaben „eCar-IKT-Systemarchitektur für Elektromobilität“ im Bereich von FuE-Aktivitäten des Bundes bei (IKT)-Infrastrukturen umgesetzt.

Der Technologiewettbewerb ist eingebettet in den Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität (NEP) der Bundesregierung vom August 2009, der den Rahmen für künftige Technologieentwicklungen und für eine anzustrebende Markteinführung von Elektrofahrzeugen in Deutschland bildet. Auf Basis des NEP wurde auf Einladung der Bundeskanzlerin am 3. Mai 2010 die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) als eine institutionalisierte Plattform für den branchenübergreifenden Dialog konstituiert. Ziel ist es, die deutsche Industrie zusammen mit Mittelstand und Handwerk bis zum Jahr 2020 zum Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln. Dazu sollen unter anderem Wege aufgezeigt werden, der Elektromobilität mit zunächst eine Million Elektrofahrzeugen bis 2020 auch in Deutschland zum Durchbruch zu verhelfen.

Mit der Vorstellung des Themenkatalogs Forschung/Entwicklung und Qualifizierung 2011 bis 2015 sowie des Zwischenberichtes der NPE am 30. November 2010 liegen der Bundesregierung erste konkrete Handlungsempfehlungen der NPE im Bereich der vorwettbewerblichen Forschung und Entwicklung (FuE) vor. Sie sind Grundlage für die Ausgestaltung dieser Förderbekanntmachung.

Danach besteht insbesondere Forschungsbedarf zum verstärkten Einsatz von IKT, zu Steuerungs-, Abrechnungs- und Controllingzwecken sowie zu intelligenten Lösungen im Rahmen von Smart Grid und neuen Geschäftsmodellen.

Der Technologiewettbewerb „IKT für Elektromobilität II“ greift die Empfehlungen der NPE auf und setzt sich dabei folgende strategische Ziele:

- Ausbau des Technologie- und Industriestandortes:
Deutschland soll als Leitmarkt für Elektromobilität einen neuen systemübergreifenden Innovationsschub bringen, wobei die IKT-Branche eine tragende Rolle spielt.
- Integration der Fahrzeuge in das Stromnetz:
Batteriebetriebene Fahrzeuge tragen mit Hilfe der IKT zur Verbesserung der Effizienz der Netze bei und fördern den Ausbau der erneuerbaren Energien.
- Schaffung einer neuen IKT-basierten Mobilität:
Elektrofahrzeuge können ein Baustein für intelligente und multimodale Mobilitätskonzepte der Zukunft sein.

Konkrete Förderziele:

Zwischen den Infrastrukturen Elektrizitätsversorgung und Verkehr sowie den vielfältigen Formen von Elektrofahrzeugen wird es zukünftig zahlreiche systemübergreifende Konvergenzprozesse geben. Dabei soll mithilfe der IKT eine wechselseitige Optimierung der Verkehrs- und Energiesysteme in Richtung Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Leistungsfähigkeit angestoßen werden.

Der vorliegende Technologiewettbewerb ist ganzheitlich angelegt und fokussiert dabei die Förderung von FuE auf das „Dreieck“ aus „Smart Car“, „Smart Grid“ und „Smart Traffic“ (vgl. Bild 1).

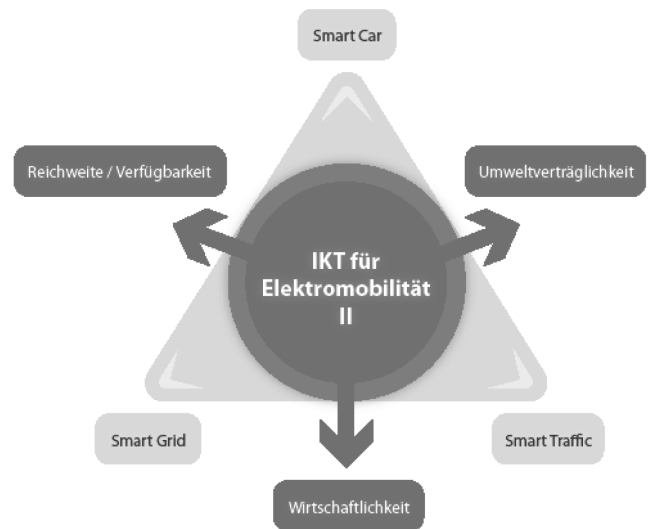


Bild 1: IKT für Elektromobilität II

Erste Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung

(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich)

Vom 04. Oktober 2006

Aufgrund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), der zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) geändert worden ist, in Verbindung mit § 27a Abs. 1 und 2 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt, indem es die An- und Abflugverfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich, soweit deutsches Hoheitsgebiet betroffen ist, wie folgt festlegt:

Artikel 1

Die Zweihundertzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich) vom 10. März 2005 (BAnz. S. 4021, NfL I 78/05) wird wie folgt geändert:

1. Die Überschriften des § 2 Abs. 5 Nr. 7 und 8 werden wie folgt gefasst:

„7. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 28, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX“

„8. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 28, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL“

2. In § 2 Abs. 7 wird die Auflistung der Wetterbedingungen für Piste 28 wie folgt gefasst:

„Piste 28, ILS, LLZ/DME und VOR/DME Anflugverfahren
Sichtweite (Bodensicht) < 4300 Meter
Hauptwolkenuntergrenze < 1200 Fuß
Rückenwindkomponente > 5 Knoten

Hauptwolkenuntergrenze im
Endanflug bei Bassersdorf < 1200 Fuß“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 26. Oktober 2006 in Kraft.

Langen, 04. Oktober 2006

Der Präsident des Luftfahrt-Bundesamt

i.A. Dölp

3. RILAX Arrival (Nicht-Flächennavigation)

Von RILAX auf Kurs 191 (R 011 TRA) nach Punkt 16 und von Punkt 17 nach Punkt 18 in 7000. Von Punkt 12 nach Punkt 13 und von Punkt 14 nach Punkt 15 auf Kurs 106 (R 106 TRA) in 7000.

4. NEGRA Arrival (Flächennavigation und Nicht-Flächennavigation)

Von NEGRA auf Kurs 230 nach Punkt 11 in 7000.

(2) Als Anfangsanflugfix für den Verkehrsflughafen Zürich wird im deutschen Luftraum die Kurskreuzung RILAX (47 56 34 N 008 30 49 E) festgelegt.

(3) Das Warteverfahren über der Kurskreuzung RILAX wird wie folgt eingerichtet:

Anflugkurs 191, Kurvenführung: Rechts, Mindestwartehöhe:

von 07:00 bis 21:00 Uhr Ortszeit: FL 130

von 21:00 bis 07:00 Uhr Ortszeit: FL 180

Für das Warteverfahren gilt, dass an Samstagen, Sonntagen sowie den gesetzlichen Feiertagen Neujahr, Erscheinungsfest (6. Januar), Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, Tag der Deutschen Einheit (3. Oktober), Allerheiligen (1. November), Erster und Zweiter Weihnachtstag zusätzlich zwischen 07.00 und 09.00 Uhr sowie zwischen 20.00 und 21.00 Uhr jeweils Ortszeit die Mindestwartehöhe FL 180 beträgt. Für Anflüge auf die Pisten 14 und 16, die gemäß Absatz 7 durchgeführt werden, beträgt die Mindestwartehöhe FL 130. Von den vorstehenden Regelungen ausgenommen sind Flüge, deren geplante Reiseflughöhe aufgrund der Leistungsdaten des jeweiligen Luftfahrzeugs unterhalb der in dieser Verordnung festgelegten Mindestwartehöhen liegt.

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um Kloten DVOR/DME (KLO) werden durch Anflugkurse zu dieser Funknavigationsanlage und der deutsch/schweizerischen Landesgrenze folgende Sektoren mit Sektormindesthöhen bestimmt:

Von Punkt 1 im Uhrzeigersinn entlang einem Kreisbogen von 25 Seemeilen um KLO zum Anflugkurs 170° in südlicher Richtung bis Punkt 2, entlang der deutsch/schweizerischen Landesgrenze bis Punkt 3, in südliche Richtung entlang Anflugkurs 170° bis Punkt 4, entlang der deutsch/schweizerischen Landesgrenze bis Punkt 1: 5300 Fuß über NN.

Von Punkt 3 entlang der deutsch/schweizerischen Landesgrenze zum Punkt 4 und über R 350 KLO (Anflugkurs 170° KLO) in nördliche Richtung zurück zu Punkt 3, sowie von Punkt 2 über R 350 KLO (Anflugkurs 170° KLO) in nördliche Richtung zum Kreisbogen 25 Seemeilen um KLO im Uhrzeigersinn zum Punkt 5 und in westliche Richtung entlang der deutsch/schweizerischen Landesgrenze zurück zu Punkt 2: 4200 Fuß über NN.

(5) Die Instrumentenanflugverfahren beginnen über dem im Absatz 2 festgelegten Anfangsanflugfix bzw. weiteren in der Schweiz gelegenen Anfangsanflugfixen. Soweit diese Anflugverfahren über deutsches Hoheitsgebiet führen, werden sie wie folgt festgelegt:

1. ILS-Anflug und LLZ/DME zur Landebahn 14, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX

Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011/D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 5000 bis Punkt 16 und zwischen Punkt 17 und Punkt 18. Ab Punkt 19 auf Kurs 236 (R 236 TRA), Erfliegen des ILS-Landekurses (137°) in 4000 (IF) und ILS-Landekurs folgen bis Punkt 21.

2. ILS-Anflug und LLZ/DME zur Landebahn 14, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung AMIKI

Ab Punkt 19 auf Kurs 236 (R 236 TRA), Erfliegen des ILS-Landekurses (137°) in 4000 (IF) und ILS-Landekurs folgen bis Punkt 21.

3. ILS-Anflug und LLZ/DME zur Landebahn 14, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL

Von Punkt 20 Rechtskurve und Erfliegen des ILS-Landekurses (137°) in 4000 (IF). ILS-Landekurs folgen bis Punkt 21.

4. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 16, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX

Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011/D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 5000 bis Punkt 16 und zwischen Punkt 17 und Punkt 18.

ILS-Anflug, LLZ/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des ILS-Landekurses (154°) in 4000 (IF) und ILS-Landekurs folgen bis Punkt 26.

VOR/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des Endanflugradials 337 KLO (Endanflugkurs 157°) in 4000. Nach Überflug R 337/D 9,2 KLO weiterer Sinkflug bis Punkt 38 sowie zwischen Punkt 39 und 40.

5. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 16, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung AMIKI

ILS-Anflug, LLZ/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des ILS-Landekurses (154°) in 4000 (IF) und ILS-Landekurs folgen bis Punkt 26.

VOR/DME: Ab Punkt 22 Erfliegen des Endanflugradials 337 KLO (Endanflugkurs 157°) in 4000. Nach Überflug R 337/D 9,2 KLO weiterer Sinkflug bis Punkt 38 sowie zwischen Punkt 39 und 40.

6. ILS-Anflug, LLZ/DME und VOR/DME KLO zur Landebahn 16, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL

Von Punkt 23 bis Punkt 24 auf Kurs 064 (R 244 TRA) in 6000. Ab Punkt 25 auf Kurs 064 (R 244 TRA) in 5000.

ILS-Anflug, LLZ/DME: Rechtskurve, Erfliegen des ILS-Landekurses (154°) in 4000 (IF) und ILS-Landekurs folgen bis Punkt 26.

VOR/DME: Rechtskurve, Erfliegen des Endanflugradials 337 KLO (Endanflugkurs 157°) in 4000. Nach Überflug R 337/D 9,2 KLO weiterer Sinkflug bis Punkt 38 sowie zwischen Punkt 39 und 40.

7. VOR/DME Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX

Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011/D 4,4 TRA) in 7000. Auf Kurs 125 (R 305 ZUE) in Richtung ZUE bis Punkt 27 in 7000.

8. VOR/DME Anflug zur Landebahn 28, ausgehend von der in der Schweiz gelegenen Kurskreuzung GIPOL

Von Punkt 20 auf Kurs 055 (R 235 TRA) in Richtung TRA bis zum Überfliegen von Punkt 28 in 6000. Auf Kurs 291 (R 291 ZUE) von Punkt 29 nach Punkt 30 in 6000.

9. VOR/DME, LLZ/DME und ILS Anflug zur Landebahn 34, ausgehend von der Kurskreuzung RILAX

Abflug von RILAX (IAF) auf Kurs 191 (R 011 TRA) bis Kurskreuzung EDUMI (R 011/D 4,4 TRA) in 7000. Sinkflug auf Kurs 191 in Richtung TRA auf 6000 bis Punkt 16 sowie zwischen Punkt 17 und Punkt 18. Auf Kurs 163 (R 343 KLO) in Richtung KLO in 6000 (zwischen Punkt 34 und Punkt 35 sowie zwischen Punkt 36 und Punkt 37).

(6) Die Instrumentenanflugverfahren nach Absatz 5 Nr. 1 bis 6 dürfen über deutschem Hoheitsgebiet nur in der Zeit zwischen 07.00 und 21.00 Uhr Ortszeit genutzt werden; an Samstagen, Sonntagen sowie den gesetzlichen Feiertagen Neujahr, Erscheinungsfest (6. Januar), Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, Tag der Deutschen Einheit (3. Oktober), Allerheiligen (1. November), Erster und Zweiter Weihnachtstag ist die Nutzung nur in der Zeit zwischen 09.00 und 20.00 Uhr Ortszeit zulässig.

Bei der Nutzung der Instrumentenanflugverfahren nach Absatz 5 Nr. 7 bis 9 ist das deutsche Hoheitsgebiet in der Zeit zwischen 21.00 und 07.00 Uhr Ortszeit, an Samstagen, Sonntagen sowie den gesetzlichen Feiertagen Neujahr, Erscheinungsfest (6. Januar), Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, Tag der Deutschen Einheit (3. Oktober), Allerheiligen (1. November), Erster und Zweiter Weihnachtstag zusätzlich zwischen 07.00 und 09.00 Uhr sowie zwischen 20.00 und 21.00 Uhr Ortszeit nicht unterhalb einer Flughöhe von Flugfläche 120 zu überfliegen. Diese Mindesthöhe ist im deutschen Luftraum auch bei der Anwendung von Radarverfahren einzuhalten. Davon ausgenommen sind Flüge, deren geplante Reiseflughöhe aufgrund der Leistungsdaten des jeweiligen Luftfahrzeugs unterhalb der in dieser Verordnung festgelegten Mindestflughöhen liegt sowie Anflüge auf Piste 28 via GIPOL nach einem Fehlflugverfahren.

(7) Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 6 werden in besonderen Fällen von der gegenüber der Anflugkontrollstelle Zürich benannten Dienststelle der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erteilt. Besondere Fälle im Sinne von Satz 1 liegen vor, wenn die Wetterbedingungen für eine Landung auf den Pisten 28 und 34 des Flughafens Zürich nicht gegeben sind. Dies ist der Fall, wenn folgende Werte über- bzw. unterschritten sind:

Piste 28

Sichtweite (Bodensicht)	< 4300 Meter
Hauptwolkenuntergrenze	< 1200 Fuß
Wolkenuntergrenze im Endanflug bei Bassersdorf:	< 1200 Fuß
Rückenwindkomponente	> 5 Knoten

Piste 34, ILS Anflugverfahren

Sichtweite (Bodensicht)	< 750 Meter
Hauptwolkenuntergrenze	< 300 Fuß
Rückenwindkomponente	> 5 Knoten

Piste 34, LLZ/DME Anflugverfahren

Sichtweite (Bodensicht) < 2500 Meter
Hauptwolkenuntergrenze < 800 Fuß
Rückenwindkomponente > 5 Knoten

Piste 34, VOR/DME Anflugverfahren

Sichtweite (Bodensicht) < 4500 Meter
Hauptwolkenuntergrenze < 1200 Fuß
Rückenwindkomponente > 5 Knoten

Besondere Fälle im Sinne der Verordnung liegen ebenfalls vor bei erklärten Luftnotlagen, bei Pistensperrungen aufgrund von Flugunfällen sowie bei der Durchführung von Flügen im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes und bei Ambulanzflügen. Darüber hinaus kann die nach Satz 1 benannte Dienststelle der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in besonderen Situationen, die mit Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs verbunden sind, Ausnahmen zulassen.

Die von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erteilte Ausnahmegenehmigung gilt nur für die Nutzung der im deutschen Hoheitsgebiet verlaufenden Bestandteile des jeweiligen IFR-Verfahrens.

§ 3

Abflüge nach Instrumentenflugregeln

(1) Abflüge haben so zu erfolgen, dass der Einflug in deutsches Hoheitsgebiet unterhalb Flugfläche 150 nur auf den veröffentlichten Streckenführungen Z 1, Z 3, Z 4 und Z 5 ausgehend von dem Navigationspunkt BODAN erfolgt.

(2) Von dieser Regelung ausgenommen sind Flüge, deren geplante Reiseflughöhe aufgrund der Leistungsdaten des jeweiligen Luftfahrzeugs unterhalb dieser Höhe liegt, sofern der Einflug in den deutschen Luftraum nicht unterhalb der Reiseflughöhe erfolgt. Abflüge von Luftfahrzeugen, die nicht mit Flächennavigation ausgerüstet sind, sind dabei so zu führen, dass der Einflug in den deutschen Luftraum unterhalb der geplanten Reiseflughöhe nur auf der veröffentlichten Streckenführung T 125 erfolgt.

Ebenfalls ausgenommen sind Abflüge auf den Streckenführungen Z 1, Z 3, Z 4 und Z 5 bei Nutzung der Landerichtung 28 in Zürich. Diese Abflüge können anstatt über BODAN alternativ auf der Abflugstrecke SONGI mit Weiterflug auf der veröffentlichten Streckenführung Y 1 geführt werden.

Das Abflugverfahren SONGI (Flächennavigation) ist im deutschen Luftraum wie folgt festgelegt: Ausgehend von der Kurskreuzung ZH 503 (R 257/D 4,5 ZUE) zwischen Punkt 31 und Punkt 32 und ab Punkt 33 Steigflug auf Kurs 003 nach SONGI (R 022/D 20,7 KLO). Mindestüberflughöhe SONGI Flugfläche 100.

(3) Ausnahmen von den Regelungen nach Absatz 1 und 2 werden in besonderen Fällen von der gegenüber der Anflugkontrollstelle Zürich benannten Dienststelle der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erteilt. Besondere Fälle im Sinne der Verordnung erstrecken sich auf erklärte Luftnotlagen, die Durchführung von Flügen im Rahmen des Such- und Rettungsdienstes, Ambulanzflüge sowie sonstige besondere Situationen, die mit Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs verbunden sind.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 14. April 2005 in Kraft.

Langen, den 10. März 2005

Der Präsident
des Luftfahrt-Bundesamts

Im Auftrag
D ö l p