

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2022/938 DER KOMMISSION

vom 26. Juli 2022

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 hinsichtlich der Anforderungen an den Luftfahrtdatenkatalog und das Luftfahrthandbuch

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 1 Buchstaben a und f und Artikel 62 Absatz 15 Buchstaben a und c,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission⁽²⁾ sind gemeinsame Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten („ATM/ANS“) und sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes („ATM-Netzfunktionen“) für den allgemeinen Flugverkehr und die Aufsicht hierüber festgelegt.
- (2) Am 8. Juni 2020 nahm die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) die Änderung 1 zu den „Procedures for Air Navigation Services — Aeronautical Information Management (PANS-AIM, Doc 10066)“ an, mit der die in den ICAO-Vertragsstaaten seit dem 4. November 2021 geltenden neuen Bestimmungen in Bezug auf Inhalt und Aufbau des Luftfahrthandbuchs (AIP) sowie des Luftfahrtdatenkatalogs eingeführt wurden. Diese Bestimmungen sollten sich in der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 widerspiegeln, insbesondere in den gemeinsamen Anforderungen an Diensteanbieter, wie sie in Anhang III (Teil-ATM/ANS.OR) und in den spezifischen Anforderungen an Anbieter von Flugberatungsdiensten in Anhang VI (Teil-AIS) der genannten Durchführungsverordnung festgelegt sind.
- (3) Eines der Elemente, die für die Umsetzung des mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission⁽³⁾ und der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission⁽⁴⁾ eingeführten Konzepts des Allwetterbetriebs benötigt werden, ist die Verfügbarkeit und standardisierte Darstellung relevanter flugplatzbezogener Informationen im AIP. Der derzeitige Aufbau und Inhalt bestimmter Teile des AIP spiegeln ältere Bestimmungen des Anhangs 14 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“) wider, die sich auf die Messung der Reibung beziehen und somit nicht die Verbreitung von Luftfahrtinformationen beinhalten, die für die Umsetzung des globalen ICAO-Meldeformats mittels des AIP erforderlich sind. Daher sollten die Bestimmungen über Inhalt und Aufbau des AIP in Anhang VI (Teil-AIS) der Verordnung (EU) 2017/373 geändert werden.

⁽¹⁾ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (AbL. L 62 vom 8.3.2017, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 44 vom 14.2.2014, S. 1).

- (4) Die Begriffsbestimmungen in Bezug auf das Konzept „Allwetterflugbetrieb“ in Anhang I (Begriffsbestimmungen) der Verordnung (EU) 2017/373 sollten geändert werden, damit die Kohärenz mit den Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 und der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 gewährleistet ist. Um sicherzustellen, dass SNOWTAM unter allen erforderlichen Betriebsbedingungen herausgegeben werden, sollte darüber hinaus die Begriffsbestimmung von SNOWTAM in Anhang I (Begriffsbestimmungen) der Verordnung (EU) 2017/373 an die Begriffsbestimmung in Anhang 15 des Abkommens von Chicago und der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 angepasst werden.
- (5) Nach den derzeitigen Anweisungen für das Ausfüllen des SNOWTAM-Formats ist es nicht möglich, für bestimmte Betriebszustände einer Piste eine SNOWTAM herauszugeben, was sich auf die korrekte Umsetzung des globalen Meldeformats für den Zustand der Pistenoberfläche auswirkt. Daher sollten solche Anweisungen, wie sie in Anhang VI der Verordnung (EU) 2017/373 enthalten sind, im Interesse der Kohärenz mit der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 geändert werden.
- (6) Die Verordnung (EU) 2017/373 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme Nr. 03/2022 der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit.
- (8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I, III und VI der Verordnung (EU) 2017/373 werden entsprechend den Anhängen I, II und III dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 26. Juli 2022

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 wird wie folgt geändert:

1. Die folgende Nummer 38a wird eingefügt:

„38a. ‚Konventionelle Navigationsstrecke‘ (conventional navigation route): eine ATS-Strecke, die unter Bezugnahme auf Bodennavigationshilfen festgelegt wird;“.

2. Nummer 206 erhält folgende Fassung:

„206. ‚Flugbetrieb bei geringer Sicht‘ (low visibility operation, LVO): Anflug- oder Startbetrieb auf einer Piste mit einer Pistensichtweite (PVR) von weniger als 550 m oder einer Entscheidungshöhe über Grund (DH) von weniger als 200 ft;“.

3. Die folgende Nummer 206a wird eingefügt:

„206a. ‚Verfahren bei geringer Sicht‘ (low visibility procedures): an einem Flugplatz angewandte Verfahren zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs bei geringer Sicht;“.

4. Die folgende Nummer 212a wird eingefügt:

„212a. ‚Flugbetrieb mit operationellen Anrechnungen‘ (operation with operational credits): ein Flugbetrieb unter Verwendung einer bestimmten Luftfahrzeug- oder Bodenausrüstung oder einer Kombination aus Luftfahrzeug- und Bodenausrüstung, die eines von Folgendem ermöglicht:

- a) die Anwendung von Flugplatz-Betriebsminima unter Standard für einen spezifischen Betrieb;
- b) die Erfüllung oder die Herabsetzung der Sichtenforderungen;
- c) einen reduzierten Umfang an erforderlichen Bodeneinrichtungen;“.

5. Nummer 231 erhält folgende Fassung:

„231. ‚SNOWTAM‘: eine NOTAM einer besonderen Serie, mit der unter Verwendung eines Standardformats der Oberflächenzustand in Bezug auf das Vorhandensein oder das Nichtmehrvorhandensein gefährlicher Zustände gemeldet wird, die auf Schnee, Eis, Schneematsch, Reif, stehendes Wasser oder Wasser in Verbindung mit Schnee, Schneematsch, Eis oder Reif auf der Bewegungsfläche zurückzuführen sind;“.

Anlage 1 des Anhangs III der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 wird wie folgt geändert:

(1) Tabelle 1. Flugplatzdaten erhält folgende Fassung:

„1. Flugplatzdaten

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
Flugplatz/ Hubschrau- berflugplatz				Eine definierte Fläche an Land oder auf dem Wasser (einschließlich Gebäuden, Anlagen und Ausrüstung), die dafür ausgelegt ist, ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug und Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen genutzt zu werden.						
	Kennung			Kennung des Flugplatzes/Hubschrauberflugplatzes						
		ICAO-Ortskennung	Text	Der aus vier Buchstaben bestehende ICAO-Code des Flugplatzes/Hubschrauberflugplatzes gemäß ICAO-Dokument 7910 ‚Location Indicators‘	Falls zutreffend					
		IATA-Code	Text	Die einem Standort gemäß den IATA-Regeln zugeordnete Kennung (Entschlüsselung 767)	Falls zutreffend					
		Sonstige	Text	Lokale Flughafenkennung, falls abweichend von der ICAO-Ortskennung						
	Bezeichnung		Text	Die amtliche Hauptbezeichnung eines Flugplatzes laut zuständiger Behörde						
	Bediente Stadt		Text	Vollständiger Name (freier Text) der von dem Flugplatz/Hubschrauberflugplatz bedienten Stadt oder Gemeinde						
	Genehmigter Flugverkehr									

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Internatio-nal/ Natio-nal	Codeliste	Angabe, ob internationale und/oder nationale Flüge am Flugplatz/Hubschrauberflugplatz genehmigt sind						
		Instrumen-tenflugregeln (IFR)/Sicht-flugregeln (VFR)	Codeliste	Angabe, ob IFR- und/oder VFR-Flüge am Flugplatz/Hubschrauberflugplatz genehmigt sind						
		Linien-/Nichtlini-enflugver-kehr	Codeliste	Angabe, ob Linien- und/oder Nichtlini-enflüge am Flugplatz/Hubschrauberflug-platz genehmigt sind						
		Zivil/Militä-risch	Codeliste	Angabe, ob gewerbliche Zivilluftfahrt und/oder allgemeine Luftfahrt und/oder Militärflüge am Flugplatz/Hubschrauber-flugplatz genehmigt sind						
		Nutzungs-beschrän-kung	Text	Angabe, ob ein Flugplatz oder Hub-schrauberflugplatz der Öffentlichkeit nicht zugänglich ist (ausschließlich Nutzung durch die Eigentümer)						
	Art des Hubschrau-berflugplat-zes		Text	Art des Hubschrauberflugplatzes (eben-erdig, erhöht, auf Schiffen oder Hub-schrauberlandedeck)						
	Art der Kontrolle		Text	Angabe, ob ein Flugplatz unter ziviler, militärischer oder gemeinsamer Kontrolle steht						
	Zertifiziert		Text	Angabe, ob ein Flugplatz gemäß den ICAO-Vorschriften oder der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 zertifiziert/nicht zer-tifiziert ist						
	Datum der Zertifizie-rung		Datum	Datum der Flughafenzertifizierung durch die zuständige Behörde						
	Ablauf der Zertifizie-rung		Datum	Datum, an dem die Flugplatzzertifizierung ungültig wird						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Geländehöhe									
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Vertikaler Abstand zwischen dem mittleren Meeresspiegel (MSL) und dem höchsten Punkt des Landebereichs		0,5 m	Grundlegend	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m oder 1 ft
		Geoidundulation	Höhe über Grund	Geoidundulation an der Ortshöhe über NN des Flugplatzes/Hubschrauberflugplatzes	Falls zutreffend	0,5 m	Grundlegend	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m oder 1 ft
	Referenztemperatur		Wert	Mittlere Tageshöchsttemperatur an einem Flugplatz bezogen auf den wärmsten Monat des Jahres; diese Temperatur ist über einen Zeitraum von mehreren Jahren zu mitteln.						
	Mittlere Tiefsttemperatur		Wert	Mittlere Tiefsttemperatur des kältesten Monats eines Jahres für die letzten fünf Messjahre an der Flugplatzbezugshöhe		5 Grad				
	Ortsmissweisung			Winkeldifferenz zwischen rechtweisend Nord und missweisend Nord						
		Winkel	Winkel	Winkelbetrag der Ortsmissweisung		1 Grad	Grundlegend	Gemessen	1 Grad	1 Grad
		Datum	Datum	Datum, an dem die Ortsmissweisung den entsprechenden Wert aufwies						
		Veränderung im Jahresverlauf	Wert	Jährliche Änderungsrate der Ortsmissweisung						
	Bezugspunkt			Angegebener geografischer Ort eines Flugplatzes						
		Position	Punkt	Geografischer Ort des Flugplatzbezugspunkts		30 m	Routine	Gemessen/Berechnet	1 Sek.	1 Sek.
		Lage	Text	Ort des Flugplatzbezugspunkts						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
		Richtung	Text	Richtung des Flugplatzbezugspunkts zum Zentrum der Stadt oder Gemeinde, die der Flugplatz bedient						
		Distanz	Distanz	Entfernung des Flugplatzbezugspunkts zum Zentrum der Stadt oder Gemeinde, die der Flugplatz bedient						
Landerich- tungsanzeiger				Eine Vorrichtung zur visuellen Anzeige der für Start und Landung aktuell vorgesehenen Richtung						
	Ort		Text	Ort des Landerichtungsanzeigers						
	Befuerung		Text	Befuerung des Landerichtungsanzeigers	Falls zu- treffend					
Notstromver- sorgung										
	Eigenschaf- ten		Text	Beschreibung der Notstromversorgung						
	Umschalt- dauer		Wert	Dauer der Umstellung auf Notstromver- sorgung						
Anemometer				Gerät zur Messung der Windgeschwindig- keit						
	Ort		Text	Ort des Anemometers						
	Befuerung		Text	Befuerung des Anemometers	Falls zu- treffend					
Flugplatz- leuchtfeuer (ABN) / Flug- platzkenn- feuer (IBN)				Flugplatzleuchtfeuer/-kennfeuer zur Kennlichmachung eines Flugplatzes von der Luft aus						
	Ort		Text	Ort der Flugplatzleuchtfeuer/-kennfeuer	Falls zu- treffend					

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Eigenschaf- ten		Text	Beschreibung der Flugplatzleuchtfeuer/ kennfeuer						
	Betriebszei- ten		Zeitschema	Betriebszeiten der Flugplatzleuchtfeuer/ kennfeuer						
Windrich- tungsanzeiger										
	Ort		Text	Ort des Windrichtungsanzeigers						
	Befuerung		Text	Befuerung des Windrichtungsanzeigers						
Beobach- tungsstandort für Pisten- sichtweite (RVR)				Beobachtungsstandort für die RVR						
	Position		Punkt	Geografischer Ort der RVR-Beobachtungs- standorte						
Frequenzflä- che				Ausgewiesener Teil einer Bodenverkehrs- fläche, auf dem die Flugverkehrskontroll- stelle oder die Bodenkontrolle eine be- stimmte Frequenz vorschreibt						
	Station		Text	Name der den Dienst erbringenden Station						
	Frequenz		Wert	Frequenz der den Dienst erbringenden Station						
	Grenze		Polygon	Frequenzflächenbegrenzung						
Hotspot				Ort auf der Bewegungsfläche eines Flug- platzes mit einer Historie oder einem po- tenziellen Risiko von Kollisionen oder ei- nes Eindringens von Objekten in den Pistenbereich, der eine erhöhte Aufmerk- samkeit von Piloten/Fahrern verlangt						
	Kennung		Text	Hotspot-Kennung						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Anmerkung		Text	Zusätzliche Hotspot-Angaben						
	Geometrie		Polygon	Geografische Fläche des Hotspots						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
Piste (RWY)				Eine definierte rechteckige Fläche auf einem landgestützten Flugplatz, die für Landung und Start von Luftfahrzeugen hergerichtet ist						
	Kennung		Text	Volltextbezeichnung der Piste, die zu ihrer eindeutigen Identifizierung an einem Flugplatz/Hubschrauberflugplatz verwendet wird (z. B. 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Nennlänge		Distanz	Festgesetzte Längsausdehnung der Piste für flugbetriebliche (Leistungs-)Berechnungen		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m
	Nennbreite		Distanz	Festgesetzte Querausdehnung der Piste für flugbetriebliche (Leistungs-)Berechnungen		1 m	Grundlegend	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m
	Geometrie		Polygon	Geometrien von Pistenelement, versetzter Fläche und Kreuzung						
	Mittellinienpunkte									
		Position	Punkt	Geografischer Ort der Pistenmittellinie am Anfang und Ende der Piste, an der Stoppfläche und am Anfang jedes Startflugbahnbereichs sowie an jeder signifikanten Änderung der Neigung der Piste/ Stoppfläche	Definition gemäß Anhang 4 Nummer 3.8.4.2	1 m	Kritisch	Gemessen		

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN des entsprechenden Mittellinienpunkts. Bei Nicht-Präzisionsanflügen sind signifikant hohe und niedrige Zwischenpunkte entlang der Piste auf einen halben Meter oder Fuß genau zu messen.		0,25 m	Kritisch	Gemessen		
		Geoidundulation	Höhe über Grund	Geoidundulation am entsprechenden Mittellinienpunkt						
	Pistenabgangslinie									
		Abgangswegweiser	Linie	Geografischer Ort der Pistenabgangslinie		0,5 m	Grundlegend	Gemessen	1/100 Sek.	1 Sek.
		Farbe	Text	Farbe der Pistenabgangslinie						
		Art	Text	Art der Pistenabgangslinie						
		Fahrtrichtung	Codeliste	Richtung der Pistenabgangslinie (uni- oder bidirektional)						
	Art der Oberfläche		Text	Art der Pistenoberfläche						
	Tragfähigkeit									
		Tragfähigkeitsklassifikationszahl (PCN)	Text	PCN						
		Art des Belags	Text	Art des Belags zur Bestimmung der Lastwirkungsklassifikationszahl des Luftfahrzeugs / Tragfähigkeitsklassifikationszahl (ACN-PCN)						
		Kategorie des Unterbaus	Text	Tragfähigkeitsklasse des Pistenunterbaus						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Zulässiger Druck	Text	Maximal zulässige Reifendruckklasse oder maximal zulässiger Reifendruck						
		Evaluations- methode	Text	Verwendete Evaluationsmethode						
	Sicherheits- streifen			Eine definierte Fläche, die die Piste und, falls vorhanden, die Stoppfläche umgibt und dazu bestimmt ist: die Gefahr der Beschädigung von Luft- fahrzeugen herabzusetzen, die von der Piste abkommen, und Luftfahrzeuge zu schützen, die sie wäh- rend des Start-/Landevorgangs überfliegen						
		Länge	Distanz	Längsausdehnung des Pistensicherheits- streifens						
		Breite	Distanz	Querausdehnung des Pistensicherheits- streifens						
		Art der Oberfläche	Text	Oberflächenart des Pistensicherheitsstrei- fens						
	Schulter			Eine bis an den Rand eines Belags an- grenzende Fläche, die so hergerichtet ist, dass sie einen Übergang zwischen dem Belag und der angrenzenden Oberfläche herstellt						
		Geometrie	Polygon	Geografischer Ort der Pistenschultern						
		Art der Oberfläche	Text	Oberflächenart der Pistenschulter						
		Breite	Distanz	Breite der Pistenschulter		1 m	Grund- legend	Gemessen	1 m oder 1 ft	
	Strahlfläche			Eigens hergerichtete Oberfläche am Piste- nende, die dazu bestimmt ist, die Erosi- onswirkung der starken Windkräfte zu Beginn des Startlaufs von Flugzeugen zu kompensieren						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
		Geometrie	Polygon	Geografischer Ort der Strahlfläche						
	Hindernis- freie Zone		Text	Hindernisfreie Zone für Präzisionsanflug- piste der Kategorie I	Falls zu- treffend					
	Pistenmar- kierung									
		Art	Text	Art der Pistenmarkierung						
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Pistenmarkierung						
		Geometrie	Polygon	Geografischer Ort der Pistenmarkierung						
	Pistenmittel- linienbefeue- rung									
		Länge	Distanz	Längsausdehnung der Pistenmittellinienbe- feuerung						
		Abstand	Distanz	Abstand der Pistenmittellinienbefeuerung						
		Farbe	Text	Farbe der Pistenmittellinienbefeuerung						
		Leuchtkraft	Text	Leuchtkraft der Pistenmittellinienbefeue- rung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Pistenmittellinienbefeuerung						
	Pistenrand- befeuerung									
		Länge	Distanz	Längsausdehnung der Pistenrandbefeue- rung						
		Abstand	Distanz	Abstand der Pistenrandbefeuerung						
		Farbe	Text	Farbe der Pistenrandbefeuerung						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Leuchtkraft	Text	Leuchtkraft der Pistenrandbefeu- erung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichte- r der Pistenrandbefeu- erung						
	Flugplatz- bezugscode			Der Bezugscode bietet ein einfaches Ver- fahren für die Verknüpfung einer Vielzahl von Spezifikationen in Bezug auf die Flugplatzeigenschaften, woraus sich die Flugplatzeinrichtungen und deren Eignung für die Flugzeuge ableiten lassen, deren Betrieb an dem betreffenden Flugplatz vorgesehen ist.						
		Zahl	Codeliste	Eine Zahl auf der Grundlage der Bezugs- flugfeldlänge						
		Buchstabe	Codeliste	Buchstabe zur Kennzeichnung von Spannweite und äußerer Spurweite des Hauptfahrwerks des Flugzeugs						
	Beschrän- kung		Text	Beschreibung der für die Piste geltenden Beschränkungen						
Pistenrichtung										
	Kennung		Text	Volltextbezeichnung der Start- und Lan- derichtung — Beispiele: 27, 35L, 01R						
	Rechtwei- sende Pei- lung		Peilung	Rechtweisende Peilung der Piste		1/100 Grad	Routine	Gemessen	1/100 Grad	1 Grad
	Art		Text	Pistenart: Präzisions- (CAT I, II, III)/Nicht- präzisions-/Nicht-Instrumentenbetrieb						
	Schwelle			Anfang des für die Landung benutzbaren Teils der Piste						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Position	Punkt	Geografischer Ort der Pistenschwelle		1 m	Kritisch	Gemessen	1/100 Sek.	1 Sek.
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN der Pistenschwelle		Siehe Anmerkung 1				
		Geoidundulation	Höhe über Grund	WGS-84-Geoidundulation an der Pistenschwelle		Siehe Anmerkung 2				
		Art	Text	Angabe, ob die Schwelle versetzt oder nicht versetzt ist; eine versetzte Schwelle befindet sich nicht am Anfang der Piste						
		Versetzung	Distanz	Abstand der versetzten Schwelle	Bei versetzter Schwelle	1 m	Routine	Gemessen		
	Pistenende			Pistenende (Flugweg-Ausrichtungspunkt)						
		Position	Punkt	Ort des Pistenendes in Abflugrichtung		1 m	Kritisch	Gemessen	1/100 Sek.	1 Sek.
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN des Pistenendes		Siehe Pistenmittellinien				
	Ende der Piste (Departure end of Runway, DER)			Ende der für den Start für geeignet erklärten Fläche (d. h. das Ende der Piste oder, falls vorhanden, einer Freifläche)	Beginn des Abflugverfahrens					
		Position	Punkt	Geografischer Ort des DER						
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Die Ortshöhe des DER ist die Ortshöhe über NN des Endes der Piste oder der Freifläche, je nachdem, welcher Wert der höhere ist.						
	Aufsetzzone			Der Teil einer Piste jenseits der Schwelle, der für die erste Berührung landender Flugzeuge mit der Piste bestimmt ist						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Höchste Erhebung der Aufsetzzone einer Präzisionsanflugpiste	Präzisions- anflugpiste	0,25 m oder 0,25 ft				
		Neigung	Wert	Neigung der Pistenaufsetzzone						
	Neigung		Wert	Pistenneigung						
	Kurzlande- verfahren (Land-and- hold-short, LAHSO)			LAHSO						
		Geometrie	Linie	Geografischer Ort des LAHSO						
		Geschütztes Element	Text	Bezeichnung der geschützten Piste oder Rollbahn						
	Versetzte Fläche			Der zwischen Pistenanfang und versetzter Schwelle gelegene Teil einer Piste						
		Geometrie	Polygon	Geografischer Ort der versetzten Fläche						
		PCN	Text	PCN der versetzten Fläche						
		Art der Oberfläche	Text	Oberflächenart der versetzten Fläche						
		Beschrän- kungen für Luftfahrzeu- ge	Text	Nutzungsbeschränkungen für bestimmte Luftfahrzeugmuster						
	Stoppfläche (SWY)			Eine definierte rechteckige Fläche auf dem Boden am Ende der verfügbaren Start- laufstrecke, die so hergerichtet ist, dass darauf ein Luftfahrzeug im Falle eines ab- gebrochenen Starts zum Halten gebracht werden kann						
		Länge	Distanz	Längsausdehnung der SWY	Falls zu- treffend	1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Breite	Distanz	Breite der SWY		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m
		Geometrie	Polygon	Geografischer Ort der SWY						
		Neigung	Wert	Neigung der SWY						
		Art der Oberfläche	Text	Oberflächenart der SWY						
	Freifläche			Eine definierte rechteckige Fläche am Boden oder auf dem Wasser unter der Kontrolle einer zuständigen Behörde, die als geeignete Fläche ausgewählt bzw. hergerichtet wurde, über der ein Flugzeug einen Teil des anfänglichen Steigflugs bis zu einer angegebenen Höhe zurücklegen kann.						
		Länge	Distanz	Längsausdehnung der Freifläche		1 m	Grund- legend	Gemessen	1 m oder 1 ft	
		Breite	Distanz	Querausdehnung der Freifläche		1 m	Grund- legend	Gemessen	1 m oder 1 ft	
		Bodenprofil		Vertikales Profil (oder Neigung) der Freifläche	Falls zu- treffend					
	Pistenendsi- cherheitsflä- che (RESA)			Eine symmetrisch zur verlängerten Pistenmittellinie liegende und an das Ende des Sicherheitsstreifens angrenzende Fläche, die hauptsächlich dazu bestimmt ist, die Gefahr der Beschädigung eines Flugzeugs herabzusetzen, das zu früh aufsetzt oder die Piste überrollt						
		Länge	Distanz	Längsausdehnung der RESA						
		Breite	Distanz	Querausdehnung der RESA						
		Längsnei- gung	Wert	Längsneigung der RESA						
		Quernei- gung	Wert	Längsneigung der RESA						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
	Festgesetzte Strecken									
		Verfügbare Startlaufstrecke (TORA)	Distanz	Länge der Piste, die als verfügbar und geeignet für den Startlauf eines startenden Flugzeugs erklärt wurde		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m
		Verfügbare Startstrecke (TODA)	Distanz	Länge der verfügbaren Startlaufstrecke zusätzlich der Länge der Freifläche, falls vorhanden		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m
		Verfügbare Startabbruchstrecke (ASDA)	Distanz	Länge der verfügbaren Startlaufstrecke zusätzlich der Länge der Stoppfläche, falls vorhanden		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m
		Verfügbare Landstrecke (LDA)	Distanz	Länge der Piste, die als verfügbar und geeignet für den Landelauf eines landenden Luftfahrzeuges erklärt wurde		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m
		Anmerkungen	Text	Anmerkungen, einschließlich Pisteneinmündungs- oder -anfangspunkt, wenn verkürzte Alternativstrecken festgesetzt wurden						
	Pistenendbefeuerung									
		Farbe	Text	Farbe der Pistenendbefeuerung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Pistenendbefeuerung						
	Stoppflächenbefeuerung									

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Länge	Distanz	Längsausdehnung der Stoppflächenbefeuerung						
		Farbe	Text	Farbe der Stoppflächenbefeuerung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Stoppflächenbefeuerung						
	Anflugbe-feuerung									
		Art	Text	Klassifikation des Anflugbefeuerungssystems nach Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und CS-ADR-DSN, insbesondere CS ADR-DSN.M.625 und CS ADR-DSN.M.626						
		Länge	Distanz	Längsausdehnung der Anflugbefeuerungssystems						
		Leuchtkraft	Text	Code zur Angabe der relativen Leuchtkraft des Anflugbefeuerungssystems						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter des Anflugbefeuerungssystems						
	Befeuerung der Pisten-schwelle									
		Farbe	Text	Farbe der Pistenschwellenbefeuerung						
		Farbe der Außenbal-ken	Text	Farbe der Außenbalken der Pistenschwelle						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Pistenschwellen- und Außenbalken-Befeuerung						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
	Befuerung der Aufsetz- zone									
		Länge	Distanz	Längsausdehnung der Aufsetzonenbe- feuerung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Aufsetzonenbefuerung						
	Gleitwinkel- befeuereungs- system									
		Mindest- augenhöhe über der Schwelle (MEHT)	Höhe über Grund	MEHT						
		Ort	Punkt	Geografischer Ort des Gleitwinkelbefeu- erungssystems						
		Winkel	Winkel	Sollgleitwinkel						
		Art	Text	Art der optischen Gleitweganzeige (PAPI, A-PAPI usw.)						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
		Abwei- chungswin- kel	Winkel	Liegt die Achse des Systems nicht parallel zur Pistenmittellinie, werden der Abweichungswinkel und die Richtung der Abweichung, d. h. links oder rechts, angegeben						
		Abwei- chungsrich- tung	Text	Liegt die Achse des Systems nicht parallel zur Pistenmittellinie, werden der Abweichungswinkel und die Richtung der Abweichung, d. h. links oder rechts, angegeben						
	Auffangvor- richtung		Linie	Geografischer Ort des quer über der Piste liegenden Fangseils						
	Notbrems- system (Ar- resting Sys- tem)			Hochenergieabsorbierendes Material am Ende einer Piste oder Stoppfläche, das so beschaffen ist, dass es unter dem Gewicht eines Flugzeugs zertrümmert wird und dadurch Verzögerungskräfte auf das Fahrwerk des Luftfahrzeugs ausübt.						
		Geometrie	Polygon	Geografischer Ort des Notbremssystems						
		Abstand (Setback)	Distanz	Abstand des Notbremssystems vom Pistenende						
		Länge	Distanz	Längsausdehnung des Notbremssystems						
		Breite	Distanz	Querausdehnung des Notbremssystems						
Funkhöhen- messerbereich										
	Länge		Distanz	Längsausdehnung des Funkhöhenmesserbereichs						
	Breite		Distanz	Querausdehnung des Funkhöhenmesserbereichs						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
	Geometrie		Polygon	Geografischer Ort des Funkhöhenmesserbereichs						
			Anmerkung 1	Schwellenhöhe für Nicht-Präzisionsanflugpisten		0,5 m	Grundlegend	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m oder 1 ft
				Schwellenhöhe für Präzisionsanflugpisten		0,25 m	Kritisch	Gemessen	0,1 m oder 0,1 ft	0,5 m oder 1 ft
			Anmerkung 2	WGS-84-Geoidundulation an der Pisten-schwelle für Nicht-Präzisionsanflüge		0,5 m	Grundlegend	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m oder 1 ft
				WGS-84-Geoidundulation an der Pisten-schwelle für Präzisionsanflüge		0,25 m	Kritisch	Gemessen	0,1 m oder 0,1 ft	0,5 m oder 1 ft
Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
Endanflug- und Startfläche (FATO)				Eine definierte Fläche, über der die Endphase des Landeanflugs vor dem Schwebeflug oder der Landung abgeschlossen wird und von der aus der Start eingeleitet wird. Wird die FATO von Hubschraubern der Flugleistungs-klasse 1 verwendet, umfasst die definierte Fläche die verfügbare Startabbruchfläche.						
	Schwelle			Beginn des Teils der FATO, der zum Landen genutzt wird						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der FATO-Schwelle		1 m	Kritisch	Gemessen	1/100 Sek.	1 Sek.

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN der FATO-Schwelle		Siehe Anmerkung 1				
		Geoidundulation	Höhe über Grund	WGS-84-Geoidundulation an der FATO-Schwelle		Siehe Anmerkung 2				
	Ende der Piste (Departure end of Runway, DER)			Das Ende der für den Start für geeignet erklärten Fläche (d. h. das Ende der Piste oder, falls eine Freifläche vorhanden ist, das Ende der Freifläche oder das Ende der FATO)						
		Position	Punkt	Geografischer Ort des DER		1 m	Kritisch	Gemessen	1/100 Sek.	1 Sek.
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Die jeweils höhere der beiden Ortshöhen über NN am Anfang und am Ende der Piste / der FATO						
	Art		Text	Art der FATO						
	Bezeichnung		Text	Volltextbezeichnung des Start- und Landebereichs						
	Länge		Distanz	Längsausdehnung der FATO		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m
	Breite		Distanz	Querausdehnung der FATO						
	Geometrie		Polygon	Geografischer Ort des FATO-Elements						
	Neigung		Wert	Neigung der FATO						
	Art der Oberfläche		Text	Oberflächenart der FATO						
	Rechtweisende Peilung		Peilung	Rechtweisende Peilung der FATO		1/100 Grad	Routine	Gemessen	1/100 Grad	
	Festgesetzte Strecken									

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Verfügbare Startstrecke (TODAH)	Distanz	Länge der FATO zuzüglich der Länge der Hubschrauberfreifläche (falls vorhanden)	Und ggf. festgesetzte verkürzte Alternativstrecken	1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	
		Verfügbare Startabbruchstrecke (RTO-DAH)	Distanz	Die Länge der FATO, die für Hubschrauber der Flugleistungs-kategorie 1 für die Durchführung eines Startabbruchs als verfügbar und geeignet erklärt wurde.		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	
		Verfügbare Landestrecke (LDAH)	Distanz	Die Länge der FATO zuzüglich aller weiteren Flächen, die für Hubschrauber für die Durchführung der Landung aus einer bestimmten Höhe als verfügbar und geeignet erklärt wurde.		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	
		Anmerkungen	Text	Anmerkungen, einschließlich Pisteneinmündungs- oder -anfangspunkt, wenn verkürzte Alternativstrecken festgesetzt wurden						
	FATO-Markierung									
		Beschreibung	Text	Beschreibung der FATO-Markierungen						
	Anflugbe-feuerung									
		Art	Text	Klassifikation des Anflugbefeuerungssystems nach Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und CS-ADR-DSN, insbesondere CS ADR-DSN.M.625 und CS ADR-DSN.M.626						
		Länge	Distanz	Längsausdehnung der Anflugbefeuerungssystems						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Leuchtkraft	Text	Code zur Angabe der relativen Leuchtkraft des Anflugbefeuerungssystems						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter des Anflugbefeuerungssystems						
	Flächenbe- feuerung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Flächenbefeuerung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Flächenbefeuerung						
	Zielpunkt- befeuerung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Zielpunktbefeuerung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Zielpunktbefeuerung						
Aufsetz- und Abhebläche (TLOF)				Eine Fläche, von der aus Hubschrauber starten oder auf der sie landen können						
	Kennung		Text	Volltextbezeichnung der TLOF						
	Mittelpunkt									
		Position	Punkt	Geografischer Ort der TLOF-Schwelle		1 m	Kritisch	Gemessen	1/100 Sek.	1 Sek.
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN der TLOF-Schwelle		Siehe Anmerkung 1				
		Geoidundu- lation	Höhe über Grund	WGS-84-Geoidundulation am TLOF-Mit- telpunkt		Siehe Anmerkung 2				
	Länge		Distanz	Längsausdehnung der TLOF		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Breite		Distanz	Querausdehnung der TLOF		1 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft	1 m
	Geometrie		Polygon	Geografischer Ort des TLOF-Elements						
	Neigung		Wert	Neigung der TLOF						
	Art der Oberfläche		Text	Oberflächenart der TLOF						
	Tragfähig-keit		Wert	Tragfähigkeit der TLOF					1 t	
	Art des Gleitwinkel-befeuerungs-systems		Text	Art des Gleitwinkelbefeuerungssystems						
	Kennzeich-nung									
		Beschrei-bung	Text	Beschreibung der TLOF-Markierungen						
Sicherheitsflä- che				Eine auf einem Hubschrauberflugplatz ausgewiesene Fläche, die die FATO umgibt und frei von Hindernissen ist, außer solchen, die für die Navigation erforderlich sind, und die dazu bestimmt ist, die Gefahr einer Beschädigung von Hubschraubern herabzusetzen, die unbeabsichtigt von der FATO abkommen						
	Länge		Distanz	Längsausdehnung der Sicherheitsfläche						
	Breite		Distanz	Querausdehnung der Sicherheitsfläche						
	Art der Oberfläche		Text	Oberflächenart der Sicherheitsfläche						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
Hubschrauberfreifläche				Eine definierte Fläche am Boden oder auf dem Wasser, die als geeignete Fläche ausgewählt und/oder hergerichtet wurde, über der ein Hubschrauber der Flugleistungs- klasse 1 beschleunigen und eine bestimmte Höhe erreichen kann						
	Länge		Distanz	Längsausdehnung der Hubschrauberfreifläche						
	Bodenprofil		Wert	Vertikales Profil (oder Neigung) der Hubschrauberfreifläche						
			Anmerkung 1	FATO-Schwelle für Hubschrauberflugplätze mit oder ohne PinS-Anflug		0,5 m	Grundlegend	Gemessen	1 m oder 1 ft	
				FATO-Schwelle der für den Betrieb vorgesehenen Hubschrauberflugplätze		0,25 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft (Nicht-Präzisionsbetrieb) 0,1 m oder 0,1 ft (Präzisionsbetrieb)	
			Anmerkung 2	WGS-84-Geoidundulation am geometrischen Mittelpunkt der FATO- und der TLOF-Schwelle für Hubschrauberflugplätze mit oder ohne PinS-Anflug		0,5 m	Grundlegend	Gemessen	1 m oder 1 ft	
				WGS-84-Geoidundulation am geometrischen Mittelpunkt der FATO- und der TLOF-Schwelle von für den Betrieb vorgesehenen Hubschrauberflugplätzen		0,25 m	Kritisch	Gemessen	1 m oder 1 ft (Nicht-Präzisionsbetrieb) 0,1 m oder 0,1 ft (Präzisionsbetrieb)	

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
Vorfeld				Eine definierte Fläche auf einem Landflugplatz, die für die Aufnahme von Luftfahrzeugen zum Ein- und Aussteigen von Passagieren, Ein- oder Ausladen von Post oder Fracht, Betanken, Abstellen oder zur Wartung bestimmt ist.						
	Kennung		Text	Volltextbezeichnung oder Kennung, die zur Identifizierung eines Vorfelds auf einem Flugplatz/Hubschrauberflugplatz verwendet wird						
	Geometrie		Polygon	Geografischer Ort des Vorfeld-Elements		1 m	Routine	Gemessen	1/10 Sek.	1 Sek.
	Art		Text	Klassifizierung der hauptsächlichen Nutzung des Vorfelds						
	Beschränkungen für Luftfahrzeuge		Text	Nutzungsbeschränkungen (Verbote) für bestimmte Luftfahrzeugmuster						
	Art der Oberfläche		Text	Oberflächenart des Vorfelds						
	Tragfähigkeit									
		PCN	Text	PCN des Vorfelds						
		Art des Belags	Text	Bestimmung der ACN-PCN						
		Kategorie des Unterbaus	Text	Tragfähigkeitsklasse des Vorfelds						
		Zulässiger Druck	Text	Maximal zulässige Reifendruckklasse oder maximal zulässiger Reifendruck						
		Evaluationsmethode	Text	Methode zur Bestimmung der Tragfähigkeit des Vorfelds						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Ortshöhe über NN		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN des Vorfelds						
Rollbahn (TWY)				Ein festgelegter Weg auf einem Landflugplatz für das Rollen von Luftfahrzeugen, der dazu bestimmt ist, eine Verbindung zwischen einem Teil des Flugplatzes und einem anderen herzustellen.						
	Kennung		Text	Volltextbezeichnung der Rollbahn						
	Breite		Distanz	Querausdehnung der Rollbahn		1 m	Grundlegend	Gemessen	1 m oder 1 ft	
	Geometrie		Polygon	Geografischer Ort des TWY-Elements						
	Brücke		Text	Art der Brücke (keine, Überführung, Unterführung)						
	Art der Oberfläche		Text	Oberflächenart der Rollbahn						
	Tragfähigkeit									
		PCN	Text	PCN der Rollbahn						
		Art des Belags	Text	Bestimmung der ACN-PCN						
		Kategorie des Unterbaus	Text	Tragfähigkeitsklasse des Rollbahnunterbaus						
		Zulässiger Druck	Text	Maximal zulässige Reifendruckklasse oder maximal zulässiger Reifendruck						
		Evaluationsmethode	Text	Methode zur Bestimmung der Tragfähigkeit der Rollbahn						
	Beschränkungen für Luftfahrzeuge		Text	Nutzungsbeschränkungen (Verbote) für bestimmte Luftfahrzeugmuster						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Buchstabe des Flug- platzbezug- scodes		Codeliste	Buchstabe zur Kennzeichnung von Spannweite und äußerer Spurweite des Hauptfahrwerks des Flugzeugs						
	Ort für das Ausklappen der Flügel- spitzen		Punkt/Poly- gon	Bei Flugplätzen mit Betrieb von Flugzeu- gen mit ausklappbaren Flügelspitzen, der Ort, an dem die Flügelspitzen ausgeklappt werden können						
	Mittellini- enpunkte									
		Position	Punkt	Geografische Koordinaten der TWY-Mit- tellinienpunkte		0,5 m	Grund- legend	Gemessen	1/100 Sek.	1/100 Sek.
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN der Rollbahn-Mittel- linienpunkte		1 m	Grund- legend	Gemessen		
	Schulter			Eine bis an den Rand eines Belags an- grenzende Fläche, die so hergerichtet ist, dass sie einen Übergang zwischen dem Belag und der angrenzenden Oberfläche herstellt.						
		Geometrie	Polygon	Geografischer Ort der Rollbahnschulter						
		Art der Oberfläche	Text	Oberflächenart der Rollbahnschulter						
		Breite	Distanz	Breite der Rollbahnschulter		1 m	Grund- legend	Gemessen	1 m oder 1 ft	
	Rollleitlinien									
		Geometrie	Linie	Geografischer Ort der Rollleitlinien		0,5 m	Grund- legend	Gemessen	1/100 Sek.	1/100 Sek.
		Farbe	Text	Farbe der Rollleitlinien						
		Art	Text	Art der Rollleitlinien						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
		Spannweite	Wert	Spannweite						
		Höchst-geschwindig-keit	Wert	Höchstgeschwindigkeit						
		Richtung	Text	Richtung						
	Zwischen- rollhalt-Mar- kierungslinie		Linie	Zwischenrollhalt-Markierungslinie		0,5 m	Grund- legend	Gemessen	1/100 Sek.	1 Sek.
	TWY-Mar- kierung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der TWY-Markierung						
	Rollbahn- randbefeue- rung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Rollbahnrandbefeuerung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Rollbahnrandbefeuerung						
	Rollbahn- Mittellini- enbefeue- rung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Rollbahn-Mittellinienbe- feuerung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Rollbahn-Mittellinienbefeuerung						
	Haltebalken									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Haltebalken	Falls zu- treffend					
		Ort	Linie	Ort der Haltebalken						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
	Pistenschutz- befeuerung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Pistenschutzbefeuerung und anderer Pistenschutzmaßnahmen	Falls zu- treffend					
		Ort	Punkt	Ort des Haltebalkens	Konfigura- tion A					
		Ort	Linie	Ort des Haltebalkens	Konfigura- tion B					
	Rollhalt			Ein bezeichneter Ort zum Schutz einer Piste, einer Hindernisbegrenzungsfläche oder einer Instrumentenlandesystem-(ILS-)/Mikrowellenlandesystem-(MLS-)Schutz- zone (Critical Area) bzw. erweiterten ILS/ MLS-Schutzzone (Sensitive Area), an dem rollende Luftfahrzeuge und Fahrzeuge an- halten und warten müssen, es sei denn, sie haben von der Flugplatzkontrollstelle eine andere Genehmigung erhalten.						
		Geometrie	Linie	Geografischer Ort des Rollhalts		0,5 m	Grund- legend	Gemessen	1/100 Sek.	1 Sek.
		Geschützte Piste	Text	Kennung der geschützten Piste						
		CAT-Stopp	Codeliste	Kategorie (CAT) der Piste (0, I, II, III)						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
		Text ‚RWY ahead‘ (Piste geradeaus)	Text	Klartext wie in der Markierung; z. B. ‚RWY AHEAD‘ oder ‚RUNWAY AHEAD‘						
	Zwischen- rollhalt	Geometrie	Linie	Geografischer Ort des Zwischenrollhalts – ein für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle bezeichneter Ort, an dem rollende Luftfahrzeuge und andere Fahrzeuge an- halten und warten müssen, bis die Wei- terfahrt durch die Flugplatzkontrollstelle freigegeben wird.						
Hubschrau- berrollbahn				Eine Rollbahn am Boden, die für die Bo- denbewegung von Hubschraubern mit Radfahrwerk bestimmt ist.						
	Kennung		Text	Volltextbezeichnung der Hubschrauber- rollbahn						
	Mittellini- enpunkte		Punkt	Geografischer Ort der Mittellinienpunkte der Hubschrauberrollbahn		0,5 m	Grund- legend	Gemessen/ Berechnet		
	Ortshöhe über NN		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN der Hubschrauberroll- bahn		1 m	Grund- legend	Gemessen		
	Breite		Distanz	Querausdehnung der Hubschrauberroll- bahn		1 m	Grund- legend	Gemessen		
	Art der Oberfläche		Text	Oberflächenart der Hubschrauberrollbahn						
	Kreuzungs- markie- rungslinie		Linie	Hubschrauberrollbahnkreuzungsmarkie- rungslinie		0,5 m	Grund- legend	Gemessen	1/100 Sek.	1 Sek.
	Befeuerung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Hubschrauberrollbahn- befeuerung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Hubschrauberrollbahnbefeuerung						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Markierung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Hubschrauberrollbahn- markierung						
Hubschrau- ber-Schwe- beflugbahn				Ein festgelegter Weg auf der Oberfläche, der für den Schwebeflug von Hubschrau- bern eingerichtet wurde						
	Kennung			Volltextbezeichnung der Hubschrauber- Schwebeflugbahn						
	Mittellini- enpunkte		Punkt	Geografischer Ort der Mittellinienpunkte der Hubschrauber-Schwebeflugbahn		0,5 m	Grund- legend	Gemessen/ Berechnet		
	Ortshöhe über NN		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN der Hubschrauber- Schwebeflugbahn		1 m	Grund- legend	Gemessen		
	Breite		Distanz	Querausdehnung der Hubschrauber- Schwebeflugbahn		1 m	Grund- legend	Gemessen		
	Art der Oberfläche		Text	Oberflächenart der Hubschrauber-Schwe- beflugbahn						
	Befeuerung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Hubschrauber-Schwe- beflugbahnbeleuchtung						
		Position	Punkt	Geografischer Ort der einzelnen Lichter der Hubschrauber-Schwebeflugbahnbe- leuchtung						
	Markierung									
		Beschrei- bung	Text	Beschreibung der Hubschrauber-Schwe- beflugbahnmarkierung						
Hubschrau- ber-Durch- flugstrecke				Ein festgelegter Weg, der für die Bewegung von Hubschraubern von einem Teil des Hubschrauberflugplatzes zu einem ande- ren eingerichtet wurde; eine Rollstrecke umfasst eine Hubschrauber-Schwebeflug- bahn oder Hubschrauberrollbahn in der Mitte der Rollstrecke.						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Kennung		Text	Kennung der Hubschrauber-Durchflugstrecke						
	Geometrie		Linie	Geografischer Ort der Hubschrauber-Durchflugstrecke						
	Breite		Distanz	Querausdehnung der Hubschrauber-Durchflugstrecke		1 m	Grundlegend	Gemessen		
INS-Kontrollpunkt										
	Ort		Punkt	Geografischer Ort des INS-Kontrollpunkts	Falls vorhanden	0,5 m	Routine	Gemessen	1/100 Sek.	1/100 Sek.
Kontrollpunkt für UKW-Drehfunkfeuer (VHF Omnidirectional Range, VOR)										
	Ort		Punkt	Geografischer Ort des VOR-Kontrollpunkts	Falls vorhanden					
	Frequenz		Wert	Frequenz des VOR-Kontrollpunkts						
Höhenmesserkontrolle										
	Ort		Punkt	Geografischer Ort der Höhenmesserkontrolle						
	Ortshöhe über NN		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN der Höhenmesserkontrolle						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
Luftfahrzeug- standplatz				Eine festgelegte Fläche auf einem Vorfeld, die zum Abstellen eines Luftfahrzeugs be- stimmt ist.						
	Bezeichnung		Text	Bezeichnung des Luftfahrzeugstandplatzes						
	Luftfahr- zeugstand- plätze	Ort	Punkt	Geografischer Ort des Luftfahrzeugstand- platzes		0,5 m	Routine	Gemessen	1/100 Sek.	1/100 Sek.
		Luftfahr- zeugmuster	Codeliste	Luftfahrzeugmuster						
	Kennzeichen		Text	Beschreibung des Luftfahrzeugstandplatz- Kennzeichens						
	Optisches Andock- /Parkfüh- rungssystem		Text	Beschreibung des optischen Andock- /Parkführungssystems am Luftfahrzeug- standplatz						
	Abstellfläche		Polygon	Geografische Lage der Abstellfläche						
	Fluggastbrü- cke		Codeliste	Am Luftfahrzeugstandplatz verfügbare Fluggastbrücke						
	Kraftstoff		Codeliste	Am Luftfahrzeugstandplatz verfügbarer Kraftstoff						
	Bodenstrom- versorgung		Codeliste	Am Luftfahrzeugstandplatz verfügbare Bodenstromversorgung						
	Schleppen		Codeliste	Am Luftfahrzeugstandplatz verfügbares Schleppen						
	Terminal		Text	Referenz des Terminal-Gebäudes						
	Art der Oberfläche		Text	Oberflächenart des Luftfahrzeugstandplat- zes						
	Beschrän- kungen für Luftfahrzeu- ge		Text	Nutzungsbeschränkungen (Verbote) für bestimmte Luftfahrzeugmuster						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	PCN		Text	PCN des Luftfahrzeugstandplatzes						
	Standplatz- Leitlinie									
		Geometrie	Linie	Geografischer Ort der Standplatz-Leitlinie		0,5 m	Grund- legend	Gemessen	1/100 Sek.	
		Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN	Ortshöhe über NN der Standplatz-Leitlini- enpunkte		1 m	Grund- legend	Gemessen		
		Richtung	Text	Richtung der Standplatz-Leitlinie						
		Spannweite	Wert	Spannweite						
		Farbe	Codeliste	Farbe der Standplatz-Leitlinie						
		Art	Codeliste	Art der Standplatz-Leitlinie						
Hubschrau- berstandplatz				Ein Luftfahrzeugstandplatz, der für das Abstellen und bei beabsichtigtem Schweb- flugbetrieb für das Aufsetzen und Ab- heben eines Hubschraubers vorgesehen ist.						
	Bezeichnung		Text	Bezeichnung des Hubschrauberstandplat- zes						
	Ort		Punkt	Geografischer Ort des Hubschrauber- standplatzes / der INS-Kontrollstellen		0,5 m	Grund- legend	Gemessen	1/100 Sek.	
Enteisungsflä- che				Eine Anlage, mit deren Hilfe das Flugzeug von Reif, Eis oder Schnee befreit wird (Enteisung), um saubere Oberflächen zu erhalten, und/oder mit deren Hilfe die sauberen Oberflächen eines Flugzeugs für gewisse Zeit gegen die Bildung von Reif oder Eis oder die Ansammlung von Schnee oder Schneematsch geschützt werden.						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Kennung		Text	Kennung der Enteisungsfläche						
	Geometrie		Polygon	Geografischer Ort der Enteisungsfläche		1 m	Routine	Gemessen	1/10 Sek.	1 Sek.
	Art der Oberfläche		Text	Oberflächenart der Enteisungsfläche						
	Basis-ID		Text	Name des zugehörigen Rollbahn-, Abstellflächen- oder Vorfeldelements						
	Beschrän- kungen für Luftfahrzeu- ge		Text	Nutzungsbeschränkungen (Verbote) für bestimmte Luftfahrzeugmuster						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
Kommunikationseinrichtung										
	Bezeichnung des Dienstes		Text	Bezeichnung des erbrachten Dienstes						
	Rufzeichen		Text	Rufzeichen der Kommunikationseinrichtung						
	Kanal		Text	Kanal/Frequenz der Kommunikationseinrichtung						
	Login- Adresse		Text	Login-Adresse der Einrichtung	Falls zu- treffend					
	Betriebszei- ten		Zeitschema	Betriebsstunden der Station, die von der Dienststelle genutzt wird“.						

(2) Tabelle 3. ATS- und andere Streckendaten erhält folgende Fassung:

„3. Daten von ATS- und sonstigen Strecken

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
ATS-Strecke				Eine festgelegte Strecke, die für die Lenkung des Verkehrsflusses nach den Erfordernissen der Flugverkehrsdienste bestimmt ist						
	Kennung		Text	Kennungen für ATS-Strecken gemäß Anhang XI (Teil-FPD) dieser Verordnung						
	Präfix der Kennung		Text	Präfix der Streckenkennung gemäß Anmerkung 1						
Sonstige Strecke				Eine festgelegte Strecke, die für die Lenkung des Verkehrsflusses nach den Erfordernissen ohne ATS bestimmt ist						
	Kennung		Text	Streckenkenning						
	Art		Text	Streckenart (z. B. unkontrollierte VFR-Navigationsstrecken)						
	Flugregeln		Codelliste	Informationen über die für die Strecke geltenden Flugregeln (IFR/VFR)						
Streckensegment										
	Von Punkt			Verweis auf den ersten Punkt eines Streckenabschnitts						
		Bezeichnung	Text	Die codierten Kennungen oder codierten Bezeichnungen eines signifikanten Punkts						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Meldung	Codeliste	ATS/MET-Meldepflicht mit dem Vermerk ‚obligatorisch‘ oder ‚auf Anforderung‘						
	nach Punkt			Verweis auf den zweiten Punkt eines Streckenabschnitts						
		Bezeichnung	Text	Die codierten Kennungen oder codierten Bezeichnungen eines signifikanten Punkts						
		Meldung	Codeliste	ATS/MET-Meldepflicht mit dem Vermerk ‚obligatorisch‘ oder ‚auf Anforderung‘						
	Kurs über Grund		Peilung	Kurs über Grund, VOR-Radial oder missweisende Peilung eines Streckenabschnitts		1/10 Grad (Terminal Ankunft Abflug)	Routine (Terminal Ankunft Abflug)	Berechnet (Terminal Ankunft Abflug)	1 Grad (Terminal Ankunft Abflug)	1 Grad (Terminal Ankunft Abflug)
	Wechsel- punkt		Punkt	Der Punkt, an dem ein Luftfahrzeug, das entlang eines durch UKW-Drehfunkfeuer definierten ATS-Streckenabschnitts fliegt, voraussichtlich den Bezug auf die Navigationseinrichtung hinter dem Luftfahrzeug als primäre Navigationshilfe durch den Bezug auf die nächstgelegene Einrichtung vor dem Luftfahrzeug ersetzen wird.	Für VOR-Radial					
	Länge		Distanz	Die geodätische Entfernung zwischen ‚von Punkt‘ und ‚nach Punkt‘		Siehe Anmerkung 2				
	Obere Be- grenzung		Höhe über NN	Obere Begrenzung des Streckenabschnitts						
	Untere Be- grenzung		Höhe über NN	Untere Begrenzung des Streckenabschnitts						
	Mindestrei- seflughöhe (MEA)		Höhe über NN	Die Höhe über NN eines Streckenabschnitts, die einen angemessenen Empfang der relevanten Navigationseinrichtungen und des ATS-Fernmeldeverkehrs gewährleistet, mit der Luftraumstruktur im Einklang steht und die erforderliche Hindernisfreiheit bietet.		50 m	Routine	Berechnet	50 m oder 100 ft	50 m oder 100 ft

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
	Mindesthindernisfreiheit über NN (MOCA)		Höhe über NN	Die Mindesthöhe über NN eines festgelegten Abschnitts, in der die erforderliche Hindernisfreiheit gewährleistet ist.		50 m	Routine	Berechnet	50 m oder 100 ft	50 m oder 100 ft
	Mindestflughöhe		Höhe über NN	Mindestflughöhe		50 m	Routine	Berechnet	50 m oder 100 ft	50 m oder 100 ft
	Seitliche Begrenzungen		Distanz	Seitliche Begrenzungen der Strecke						
	Bereichsmindesthöhe (AMA)		Höhe über NN	Die unter Instrumentenwetterbedingungen (IMC) zu verwendende Mindestflughöhe, die innerhalb eines bestimmten Gebiets, das in der Regel durch Breitenkreise und Meridiane definiert ist, eine Mindesthindernisfreiheit gewährleistet.						
	Mindestführungshöhe (MVA)		Höhe über NN	MVA						
	Beschränkungen		Text	Angaben zu etwaigen Geschwindigkeits- und Flugflächen-/Höhenbeschränkungen für das Gebiet, falls zutreffend						
	Reiseflughöhe bestimmende Richtung			Angabe der Richtung der Reiseflughöhen (gerade, ungerade, keine (NIL))						
		Vorwärts	Codeliste	Angabe der die Reiseflughöhe bestimmenden Richtung (gerade, ungerade, keine) vom ersten zum zweiten Punkt des Streckenabschnitts						
		Rückwärts	Codeliste	Angabe der die Reiseflughöhe bestimmenden Richtung (gerade, ungerade, keine) vom zweiten zum ersten Punkt des Streckenabschnitts						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Verfügbar-keit		Text	Informationen zur Verfügbarkeit der Stre-cke						
	Luftraum-klasse		Text	Eine Klassifizierung des Luftraums, nach der sich die Betriebsvorschriften, die An-forderungen an Flüge und die erbrachten Dienste richten.						
	Anforderun-gen an die leistungs-basierte Na-vigation (PBN)			Flächennavigation auf der Grundlage von PBN-Anforderungen an Luftfahrzeuge, die auf einer ATS-Strecke, nach einem Instru-mentenanflugverfahren oder in einem festgelegten Luftraum betrieben werden.	Nur PBN					
		Navigations-spezifikation	Text	Benennung der für ein bestimmtes Seg-ment oder bestimmte Segmente geltenden Navigationsspezifikation(en); es gibt zwei Arten von Navigationsspezifikationen: a) Spezifikationen für die erforderliche Navigationsleistung (RNP): auf der Flächennavigation (RNAV) beruhende Na-vigationsspezifikationen, die eine An-forderung an die Leistungsüber-wachung und Warnhinweise enthalten und die mit dem Präfix ‚RNP‘, z. B. RNP 4, RNP APCH usw., be-zeichnet werden. b) Spezifikation der Flächennavigation (RNAV): auf der Flächennavigation be-ruhende Navigationsspezifikationen, die keine Anforderung an die Leistungs-überwachung und Warnhinweise ent-halten und die mit dem Präfix ‚RNAV‘, z. B. RNAV 5, RNAV 1 usw., be-zeichnet werden.						
		Anforderun-gen an die Navigations-leistung	Text	Anforderung an die Navigationsgenau-igkeit für jeden PBN-Streckenabschnitt (RNAV oder RNP)						
		Sensoranfor-derungen	Text	Angabe der Sensoranforderungen ein-schließlich etwaiger Navigationsspezifika-tionsbeschränkungen						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
	Kontrollstel- le									
		Bezeichnung	Text	Name der den Dienst erbringenden Stelle						
		Kanal	Text	Betriebskanal/-frequenz der Kontrollstelle						
		Login- Adresse	Text	Festgelegter Login-Code für die DataLink- Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle	Falls zu- treffend					
			Anmer- kung 1	U = upper	Anmer- kung 2	1/10 km	Routine	Berechnet	1/10 km oder 1/10 nm	1 km oder 1 nm
				H = Hubschrauber		1/100 km	Grund- legend	Berechnet	1/100 km oder 1/100 nm	1 km oder 1 nm
				S = Überschall (supersonic)						
				T = TACAN						
				Sonstige						
Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
Wegpunkt										
	Identifizie- rung		Text	Dem signifikanten geografischen Punkt zugewiesene Bezeichnungen, codierte Kennungen oder codierte Bezeichnungen						
	Position		Punkt	Geografischer Ort des Wegpunkts		100 m	Grund- legend	Gemessen/ Berechnet	1 Sek.	1 Sek.

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Formation									
		Navigations- hilfe (Na- vaid)	Text	Identifizierung der Station des VOR/DME, auf das Bezug genommen wird						
		Peilung	Peilung	Peilung zum VOR/DME, auf das Bezug genommen wird, sofern der Wegpunkt nicht damit verbunden ist		Siehe Anmerkung 1				
		Distanz	Distanz	Distanz vom VOR/DME, auf das Bezug genommen wird, sofern der Wegpunkt nicht damit verbunden ist		Siehe Anmerkung 2				
					Anmer- kung 1	1/10 Grad	Routine	Berechnet	1/10 Grad	1/10 Grad
						1/100 Grad	Grund- legend	Berechnet	1/100 Grad	1/10 Grad
								Berechnet		
					Anmer- kung 2	1/10 km	Routine	Berechnet	1/10 km oder 1/10 nm	2/10 km (1/10 nm)
						1/100 km	Grund- legend	Berechnet	1/100 km oder 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)
Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
Warteverfah- ren auf der Strecke				Ein vorbestimmtes Manöver, das ein Luft- fahrzeug innerhalb eines bestimmten Luftraums hält, bis eine weitere Freigabe möglich ist						
	Identifizie- rung		Text	Identifizierung des Warteverfahrens						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
	Fixpunkt		Text	Identifizierung des Warteverfahren-Fix-punkts		100 m	Grund-legend	Gemessen/ Berechnet	1 Sek.	1 Sek.
	Wegpunkt		Punkt	Geografischer Ort des Warte-Wegpunkts						
	Anflugkurs		Peilung	Der Anflugkurs des Warteverfahrens						
	Kurvenrich-tung		Text	Richtung der Verfahrenskurve						
	Geschwin-digkeit		Wert	Maximal zulässige Fluggeschwindigkeit						
	Flughöhe									
		Mindestwar-tehöhe	Höhe über NN	Mindestwartehöhe für das Warteverfahren						
		Maximale Wartehöhe	Höhe über NN	Maximale Wartehöhe für das Warte-verfahren						
	Dauer/Stre-cke des Ab-flugteils des Warteverfah-rens		Wert	Angabe der Dauer/Strecke des Wartever-fahrens						
	Kontrollstel-le									

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Bezeichnung	Text	Angabe der Kontrollstelle						
		Frequenz	Wert	Betriebsfrequenz/-kanal der Kontrollstelle						
	Besonderes Einflugverfahren (Holding Entry)		Text	Textbeschreibung des besonderen VOR/DME-Einflugverfahrens	Sofern für eine VOR/DME-Warteschleife ein Einflug-Radial zu einem Sekundärfix am Ende des Abflugteils festgelegt wurde“.					

(3) Tabelle 5. Funknavigationshilfe-/Systemdaten erhält folgende Fassung:

„Tabelle 5. **Funknavigationshilfe-/Systemdaten**

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
Funknavigationshilfe										
	Art		Text	Art der Funknavigationshilfe						
	Identifizierung		Text	Code zur eindeutigen Identifizierung der Navigationshilfe						
	Bezeichnung		Text	Zugewiesene Bezeichnung der Navigationshilfe						
	Klassifizierung der ILS-Anlage		Codeliste	Eine Klassifizierung auf der Grundlage der Funktions- und Leistungsfähigkeit eines ILS	ILS					

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Klassifizierung der GBAS-Anlage		Codeliste	Eine Klassifizierung auf der Grundlage der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Teilsystems Boden des GBAS	GBAS					
	Kennung der GBAS-Anflughilfe		Codeliste	Eine Klassifizierung auf der Grundlage des GBAS-Dienstvolumens und der Leistungsanforderungen für jeden unterstützten Anflug	GBAS					
	Einsatzgebiet		Text	Angabe, welchem Zweck (Strecke (E), Flugplatz (A) oder beides (AE)) die Navigationshilfe dient						
	Bedienter Flugplatz/ Hubschrauberflugplatz		Text	ICAO-Ortskennung oder Name der bedienten Flugplätze/Hubschrauberflugplätze						
	Bediente Piste		Text	Kennung der bedienten Piste						
	Betreiber		Text	Bezeichnung des Betreibers der Einrichtung						
	Art des unterstützten Flugbetriebs		Codeliste	Angabe der Art des unterstützten Flugbetriebs für ILS/MLS, Basis-GNSS, satellitengestütztes Ergänzungssystem (SBAS) und bodengestütztes Ergänzungssystem (GBAS)						
	Kombinierte Aufstellung		Text	Information, dass Navigationshilfen miteinander kombiniert werden						
	Betriebszeiten		Zeitschema	Betriebszeiten der Funknavigationshilfe						
	Ortsmissweisung			Winkeldifferenz zwischen rechtweisend Nord und missweisend Nord						

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Winkel	Winkel	Ortsmissweisung der Funknavigationshilfe	ILS/NDB	Siehe Anmerkung 1				
		Datum	Datum	Datum, an dem die Ortsmissweisung den entsprechenden Wert aufwies						
	Deklination der Station		Winkel	Ausrichtung der Abweichung der Navigationshilfe zwischen Null-Grad-Radial und rechtweisend Nord, bestimmt zum Zeitpunkt der Kalibrierung der Station	VOR/ILS/MLS					
	Nullrichtung (Peilung)		Text	Richtung der ‚Null-Peilung‘, die von der Station zur Verfügung gestellt wird, z. B. missweisend Nord, rechtweisend Nord usw.	VOR					
	Frequenz		Wert	Frequenz oder Einstellungsfrequenz der Funknavigationshilfe						
	Kanal		Text	Nummer des Kanals der Funknavigationshilfe	DME oder GBAS					
	Position		Punkt	Geografischer Ort der Funknavigationshilfe		Siehe Anmerkung 2				
	Ortshöhe über NN		Ortshöhe über NN	Die Ortshöhe über NN der Sendeantenne des DME oder die Ortshöhe über NN des GBAS-Referenzpunkts	DME oder GBAS	Siehe Anmerkung 3				
	Ellipsoidhöhe		Höhe über Grund	Die Ellipsoidhöhe des GBAS-Referenzpunkts	GBAS					
	Ausrichtung des Landekursenders									
		Peilung	Peilung	Landekurs	ILS-Landekursender	1/100 Grad	Grundlegend	Gemessen	1/100 Grad (falls rechtweisend)	1 Grad

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
		Art	Text	Art der Ausrichtung des Landekursenders – rechtweisend oder missweisend	ILS-Landekursender					
	Null-Azi-mut-Aus-richtung		Peilung	MLS Null-Azimuth-Ausrichtung	MLS	1/100 Grad	Grundlegend	Gemessen	1/100 Grad (falls rechtweisend)	1 Grad
	Winkel		Winkel	Winkel des Gleitpfads eines ILS oder normaler Gleitpfadwinkel einer MLS-Anlage	ILS GP/MLS					
	RDH		Wert	Wert der ILS-Bezugshöhe (ILS RDH)	ILS GP	0,5 m	Kritisch	Berechnet		
	Distanz Landekurssende-antenne zum Pistenende		Distanz	Distanz ILS-Landekursender – Pistenende/FATO	ILS-Landekursender	3 m	Routine	Berechnet	1 m oder 1 ft	Gemäß Darstellung
	Distanz ILS-Gleitpfad-Antenne zu TRSH		Distanz	Distanz ILS-Gleitpfadantenne – Schwelle entlang der Mittellinie	ILS GP	3 m	Routine	Berechnet	1 m oder 1 ft	Gemäß Darstellung
	Distanz ILS-Markierung zu TRSH		Distanz	Distanz ILS-Markierung – Schwelle	ILS	3 m	Grundlegend	Berechnet	1 m oder 1 ft	2/10 km (1/10 nm)
	Distanz ILS-DME-Antenne zu TRSH		Distanz	Distanz ILS-DME-Antenne – Schwelle entlang der Mittellinie	ILS	3 m	Grundlegend	Berechnet	1 m oder 1 ft	Gemäß Darstellung
	Distanz MLS-Azi-mut-Antenne zum Pistenende		Distanz	Distanz MLS-Azimuth-Antenne – Pistenende/FATO	MLS	3 m	Routine	Berechnet	1 m oder 1 ft	Gemäß Darstellung

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
	Distanz MLS-Antenne auf Ortshöhe über NN zu TRSH		Distanz	Distanz MLS-Antenne auf Ortshöhe über NN zu Schwelle entlang der Mittellinie	MLS	3 m	Routine	Berechnet	1 m oder 1 ft	Gemäß Darstellung
	Distanz MLS-DME-Antenne zu TRHS		Distanz	Distanz MLS-DME/P-Antenne – Schwelle entlang der Mittellinie	MLS	3 m	Grundlegend	Berechnet	1 m oder 1 ft	Gemäß Darstellung
	Signal-Polarisierung		Codeliste	GBAS-Signalspolarisierung (GBAS/H oder GBAS/E)	GBAS					
	Ausgewiesener Betriebsbereich (DOC)		Text	DOC oder Standarddienstvolumen (SSV) als Reichweite oder Radius des Dienstvolumens bezogen auf den Referenzpunkt, Höhe über Grund und Sektoren der Navigationshilfe/ des GBAS, falls erforderlich						
			Anmerkung 1		ILS-Landekursender	1 Grad	Grundlegend	Gemessen	1 Grad	
					NDB	1 Grad	Routine	Gemessen	1 Grad	
								Gemessen		
			Anmerkung 2		Flugplatz-Navigationshilfe	3 m	Grundlegend	Gemessen	1/10 Sek.	Gemäß Darstellung
					GBAS-Bezugspunkt	1 m		Gemessen		
					Strecke	100 m	Grundlegend	Gemessen	1 Sek.	
								Gemessen		

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
			Anmerkung 3:		DME	30 m (100 ft)	Grundlegend	Gemessen	30 m (100 ft)	30 m (100 ft)
					DME/P	3 m	Grundlegend	Gemessen	3 m (10 ft)	
					GBAS-Bezugspunkt	0,25 m	Grundlegend		1 m oder 1 ft	

Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
GNSS				Globales Positionsbestimmungs- und Zeitgebungssystem, das aus einem oder mehreren Satellitenkonstellationen, Luftfahrzeug-Empfängern und einer Systemintegritätsüberwachung besteht und erforderlichenfalls Erweiterungen umfasst, um die für den vorgesehenen Betrieb erforderliche Navigationsleistung zu unterstützen						
	Bezeichnung		Text	Bezeichnung des GNSS-Elements (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS etc.)						
	Frequenz		Wert	GNSS-Frequenz	Falls zutreffend					
	Abdeckungsgebiet		Polygon	Geografischer Ort des GNSS-Abdeckungsgebiets						
	Abdeckungsgebiet		Polygon	Geografischer Ort des GNSS-Abdeckungsgebiets						
	Für den Betrieb zuständige Behörde		Text	Bezeichnung der für den Betrieb der Einrichtung zuständigen Behörde						
Thema	Eigenschaft	Untereigen-schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenaufl.
Luftfahrt- bodenfeuer				Bodenfeuer und andere Leuchtfeuer zur Kennzeichnung geografischer Positionen, die vom Mitgliedstaat für signifikant erachtet werden						
	Art		Text	Art des Leuchtfeuers						
	Kennung		Text	Code zur eindeutigen Identifizierung des Leuchtfeuers						
	Bezeichnung		Text	Name der Stadt oder Gemeinde oder sonstige Identifizierung des Leuchtfeuers						
	Leuchtkraft		Wert	Leuchtkraft des Leuchtfeuers					1000 cd	
	Eigenschaf- ten		Text	Angaben zu den Merkmalen des Leucht- feuers						
	Betriebszei- ten		Zeitschema	Betriebszeiten des Leuchtfeuers						
	Position		Punkt	Geografischer Ort des Leuchtfeuers						
Maritime Leuchtfeuer										
	Position		Punkt	Geografischer Ort des Leuchtfeuers						
	Sichtweite		Distanz	Sichtweite des Leuchtfeuers						
	Eigenschaf- ten		Text	Angaben zu den Merkmalen des Leucht- feuers						

Thema	Eigenschaft	Untereigen- schaft	Art	Beschreibung	Anmerkung	Genauigkeit	Integrität	Generierung Art	Publ. Aufl.	Kartenauf.
Sondernaviga- tionssystem				Mit Sondernavigationssystemen assoziierte Stationen (DECCA, LORAN, usw.)						
	Art		Text	Art des bereitgestellten Dienstes (Master-signal, Slavesignal, Farbe)						
	Kennung		Text	Code zur eindeutigen Identifizierung des Sondernavigationssystems						
	Bezeichnung		Text	Zugewiesener Name des Sondernavigati- onssystems						
	Frequenz		Wert	Frequenz (Kanalnummer, Basistaktrate, Wiederholungsrate, soweit zutreffend) des Sondernavigationssystems						
	Betriebszei- ten		Zeitschema	Betriebszeiten des Sondernavigationssys- tems						
	Position		Punkt	Geografischer Ort des Sondernavigations- systems		100 m	Grund- legend	Gemessen/ Berechnet		
	Betreiber		Text	Bezeichnung des Betreibers der Einrich- tung						
	Abdeckungs- gebiet der Einrichtung		Text	Beschreibung des Abdeckungsgebiets der Einrichtung des Sondernavigationssys- tems“.						

ANHANG III

Anhang VI der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 wird wie folgt geändert:

1. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) In Teil 2 — STRECKE (ENR), erhält Abschnitt ENR 3. ATS-STRECKEN folgende Fassung:

„ENR 3. ATS-STRECKEN**ENR 3.1 Konventionelle Navigationsstrecken**

Ausführliche Beschreibung konventioneller Navigationsstrecken mit folgenden Angaben:

1. Streckenkennung, Benennung der Spezifikationen der erforderlichen Kommunikationsleistung (Required Communication Performance, RCP), der Spezifikationen der erforderlichen Überwachungsleistung (Required Surveillance Performance, RSP), die für bestimmte Segmente, Bezeichnungen, codierte Kennungen oder Namenscodes gelten, sowie die geografischen Koordinaten aller signifikanten Punkte, die die Strecke definieren, in Grad, Minuten und Sekunden, einschließlich „obligatorischer“ oder „angeforderter“ Meldepunkte,
2. Kurs über Grund oder VOR-Radial zum nächstliegenden Grad, geodätische Entfernung bis zum nächsten Zehntel eines Kilometers oder Zehntel einer Seemeile zwischen jedem einzelnen benannten signifikanten geografischen Punkt und, im Fall von VOR-Radialen, den Wechsellpunkten,
3. obere und untere Begrenzungen oder Mindeststreckenflughöhen (gerundet auf die nächsten 50 m oder 100 ft) und Luftraumklassifizierung,
4. seitliche Begrenzungen und Mindesthindernisfreihöhen über NN,
5. Reiseflughöhe bestimmende Richtung,
6. Anmerkungen, einschließlich einer Angabe der Kontrollstelle, ihres Betriebskanals und gegebenenfalls ihrer Login-Adresse, SATVOICE-Nummer und etwaiger Beschränkungen der Navigations-, RCP- und RSP-Spezifikationen.

ENR 3.2 Flächennavigationsstrecken

Ausführliche Beschreibung der Strecken mit leistungsbasierter Navigation (PBN) (RNAV und RNP) mit folgenden Angaben:

1. Streckenkennung, Benennung der Spezifikationen der erforderlichen Kommunikationsleistung (Required Communication Performance, RCP), der Navigationsspezifikationen und/oder Spezifikation der erforderlichen Überwachungsleistung (Required Surveillance Performance, RSP), die für bestimmte Segmente, Bezeichnungen, codierte Kennungen oder Namenscodes gelten, sowie die geografischen Koordinaten aller signifikanten geografischen Punkte, die die Strecke definieren, in Grad, Minuten und Sekunden, einschließlich „obligatorischer“ oder „angeforderter“ Meldepunkte;
2. in Bezug auf Wegpunkte zur Festlegung einer Flächennavigationsstrecke gegebenenfalls folgende zusätzliche Angaben:
 - a) Stationskennung des VOR/DME, auf das Bezug genommen wird,
 - b) Peilung zum nächstliegenden Grad und die Entfernung bis zum nächsten Zehntel eines Kilometers oder Zehntel einer Seemeile vom VOR/DME, auf das Bezug genommen wird, sofern es sich nicht um eine kombinierte Aufstellung des Wegpunkts mit diesem Punkt handelt,
 - c) Ortshöhe über NN der Sendeantenne des DME bis auf 30 m (100 ft) genau,
3. missweisende Peilung zum nächstliegenden Grad, geodätische Entfernung bis zum nächsten Zehntel eines Kilometers oder Zehntel einer Seemeile zwischen definierten Endpunkten und Entfernung zwischen jedem einzelnen benannten signifikanten geografischen Punkt,
4. obere und untere Begrenzungen und Luftraumklassifizierung,
5. Reiseflughöhe bestimmende Richtung,
6. die Anforderung an die Navigationsgenauigkeit für jeden Streckenabschnitt (RNAV oder RNP) mit leistungsbasierter Navigation (PBN),
7. Anmerkungen, einschließlich einer Angabe der Kontrollstelle, ihres Betriebskanals und gegebenenfalls ihrer Login-Adresse, SATVOICE-Nummer und etwaiger Beschränkungen der Navigations-, RCP- und RSP-Spezifikationen.

ENR 3.3 Sonstige Strecken

Die Anforderung besteht darin, sonstige spezifisch bezeichnete Strecken, die in bestimmten Bereichen obligatorisch sind, zu beschreiben.

Beschreibung des Luftraums mit freier Streckenführung (FRA) als festgelegter Luftraum, in dem die Nutzer Direktverbindungen zwischen einem festgelegten Zugangspunkt und einem festgelegten Abgangspunkt frei planen können, einschließlich der Informationen über die direkte Streckenführung, der Einschränkungen für die Nutzung von Wegpunkten für direkte Streckenführungen und der Angabe im Flugplan (Punkt 15). Die Voraussetzungen für die Erteilung von ATC-Freigaben sind zu beschreiben.

ENR 3.4 Warteverfahren auf der Strecke

Die Anforderung besteht darin, das Warteverfahren auf der Strecke mit folgenden Angaben ausführlich zu beschreiben:

1. Identifizierung des Warteverfahrens (sofern zutreffend) und Wartepunkt (Navigationshilfe) oder Wegpunkt mit geografischen Koordinaten in Grad, Minuten und Sekunden,
 2. Anflugkurs,
 3. Richtung der Verfahrenskurve,
 4. maximale angezeigte Fluggeschwindigkeit,
 5. Mindest- und Höchsthöhe,
 6. Dauer/Strecke des Abflugeils der Warteschleife,
 7. Angabe der Kontrollstelle und ihrer Betriebsfrequenz.“
- b) Teil 3 — FLUGPLÄTZE (AD) wird wie folgt geändert:
- i) Abschnitt A 1. FLUGPLÄTZE/HUBSCHRAUBERFLUGPLÄTZE — EINFÜHRUNG erhält folgende Fassung:

„AD 1. FLUGPLÄTZE/HUBSCHRAUBERFLUGPLÄTZE — EINFÜHRUNG

AD 1.1 Verfügbarkeit und Nutzungsbedingungen von Flugplätzen/Hubschrauberflugplätzen

AD 1.1.1 Allgemeine Bedingungen

Kurze Beschreibung der für Flugplätze und Hubschrauberflugplätze zuständigen Behörde mit folgenden Angaben:

1. den allgemeinen Bedingungen, unter denen die Flugplätze/Hubschrauberflugplätze und die zugehörigen Einrichtungen zur Verfügung stehen, und
2. einer Erklärung zu den Bestimmungen, auf die sich die Dienste stützen, sowie einem Verweis auf die Stelle im AIP, an der eventuelle Abweichungen von den ICAO-Bestimmungen aufgeführt sind.

AD 1.1.2 Zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen

Gegebenenfalls Vorschriften und Verfahren für die zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen.

AD 1.1.3 Verfahren bei geringer Sicht (Low Visibility Procedures — LVP)

Die allgemeinen Bedingungen für die Anwendung von LVP auf Flugplätzen bei Flugbetrieb mit geringer Sicht.

AD 1.1.4 Flugplatz-Betriebsminima

Einzelheiten zu den vom Mitgliedstaat angewandten Flugplatz-Betriebsminima.

AD 1.1.5 Sonstige Angaben

Hier sind gegebenenfalls sonstige Informationen vergleichbarer Art anzugeben.

AD 1.2 Rettungs- und Feuerbekämpfungsdienst (RFFS), Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche sowie Schneeplan

AD 1.2.1 Rettungs- und Feuerbekämpfungsdienste

Kurze Beschreibung der Regelungen für die Einrichtung von RFFS auf Flugplätzen/Hubschrauberflugplätzen, die für die öffentliche Nutzung verfügbar sind, mit Angabe der vom Mitgliedstaat festgelegten Rettungs- und Feuerbekämpfungskategorien.

AD 1.2.2 Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche sowie Schneeplan

Beschreibung der Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche, kurze Darstellung der allgemeinen Erwägungen im Zusammenhang mit dem Schneeplan für Flugplätze/Hubschrauberflugplätze, die für die öffentliche Nutzung verfügbar sind und auf denen normalerweise eine Schneefallwahrscheinlichkeit besteht, mit folgenden Angaben:

1. Organisation der Meldung des Zustands der Pistenoberfläche und des Winterdienstes,
2. Überwachung der Bewegungsflächen,
3. angewandte Methoden zur Bewertung des Oberflächenzustands, Flugbetrieb auf speziell für den Winter vorbereiteten Pisten,
4. Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Nutzbarkeit von Bewegungsflächen,
5. Meldesystem und Mittel zur Erstattung von Meldungen,
6. Fälle für die Schließung von Pisten,
7. Verbreitung von Informationen über den Zustand der Pistenoberfläche.

AD 1.3 Verzeichnis der Flugplätze und Hubschrauberflugplätze

Gegebenenfalls durch eine grafische Darstellung ergänztes Verzeichnis der Flugplätze/Hubschrauberflugplätze in einem Mitgliedstaat mit folgenden Angaben:

1. Bezeichnung und ICAO-Ortskennung des Flugplatzes/Hubschrauberflugplatzes,
2. Verkehrsarten, die zur Nutzung des Flugplatzes/Hubschrauberflugplatzes berechtigt sind (internationale/nationale Flüge, IFR/VFR, Linienflugverkehr/Nichtlinienflugverkehr, allgemeine Luftfahrt, Militär und sonstige),
3. Verweis auf den Unterabschnitt in Teil 3 des AIP, in dem die Einzelheiten über den Flugplatz/Hubschrauberflugplatz aufgeführt sind.

AD 1.4 Gruppierung der Flugplätze/Hubschrauberflugplätze

Kurze Beschreibung der vom Mitgliedstaat angewandten Kriterien für die Gruppierung der Flugplätze/Hubschrauberflugplätze für die Zwecke der Erstellung/Verbreitung/Bereitstellung von Informationen.

AD 1.5 Status der Zertifizierung von Flugplätzen

Eine Liste der Flugplätze in dem Mitgliedstaat mit Angabe des Status der Zertifizierung, mit folgenden Angaben:

1. Bezeichnung und ICAO-Ortskennung des Flugplatzes,
2. Datum und gegebenenfalls Gültigkeitsdauer der Zertifizierung,
3. gegebenenfalls Anmerkungen.“

ii) Abschnitt AD 2. FLUGPLÄTZE wird wie folgt geändert:

— Punkt **** AD 2.7 erhält folgende Fassung:

„**** AD 2.7 Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche sowie Schneeplan

Angaben zur Bewertung und Meldung des Zustands der Pistenoberfläche.

Ausführliche Beschreibung der für die Räumung der Bewegungsflächen verfügbaren Ausrüstung sowie vorrangige Räumungsbereiche mit folgenden Angaben:

1. Räumungsausrüstung,
2. vorrangige Räumungen,
3. zu verwendendes Material für die Oberflächenbehandlung der Bewegungsfläche,
4. speziell für den Winter präparierte Piste,
5. Anmerkungen.“

— Punkt **** AD 2.19 erhält folgende Fassung:

„** AD 2.19 Funknavigations- und Landehilfen**

Ausführliche Beschreibung der mit dem Instrumentenanflug und den An- und Abflugverfahren am Flugplatz verbundenen Funknavigations- und Landehilfen mit folgenden Angaben:

1. a) Art der Hilfen,
 - b) gegebenenfalls Ortsmissweisung bis zum nächsten Grad,
 - c) Art des unterstützten Betriebs für Instrumentenlandesystem (ILS)/Mikrowellenlandesystem (MLS), GNSS-Landesystem (GLS), Basis-GNSS und satellitengestütztes Ergänzungssystem (SBAS),
 - d) Klassifikation für ILS,
 - e) Klassifikation der Anlage und Benennung(en) der Anflughilfe für bodengestütztes Ergänzungssystem (GBAS),
 - f) für VOR/ILS/MLS zudem Deklination der Station auf den Grad genau zum Zwecke der technischen Justierung der Anlage,
2. Identifizierung, falls erforderlich,
3. Frequenzen, Kanalnummern, Diensteanbieter und Kennungen des Referenzpfades (Reference Path Identifier, RPI),
4. gegebenenfalls Betriebszeiten,
5. gegebenenfalls geografische Koordinaten der Position der Sendeantenne in Grad, Minuten, Sekunden und Zehntelsekunden,
6. Ortshöhe über NN der DME-Sendeantenne auf 30 m (100 ft) genau und des Präzisions-DME (DME/P) auf 3 m (10 ft) genau, Ortshöhe über NN des GBAS-Bezugspunkts (auf den Meter oder Fuß genau) und die Ellipsoid-Höhe dieses Punktes (auf den Meter oder Fuß genau), bei SBAS die Ellipsoid-Höhe des Landeswellenpunkts (LTP) oder des fiktiven Schwellenpunkts (FTP) auf den Meter oder Fuß genau,
7. Nutzungsradius für Dienste vom GBAS-Bezugspunkt auf den Kilometer oder die Seemeile genau,
8. Anmerkungen.

Wird dieselbe Hilfe sowohl für Strecken- als auch für Flugplatzzwecke verwendet, muss dies auch in Abschnitt ENR 4 erläutert werden. Wird das bodengestützte Ergänzungssystem (GBAS) von mehr als einem Flugplatz genutzt, ist für jeden Flugplatz eine Beschreibung der Hilfe vorzulegen. Ist der Betreiber der Anlage nicht mit der zuständigen Behörde identisch, so ist in der Spalte ‚Anmerkungen‘ der Name des Betreibers anzugeben. Der von der Anlage abgedeckte Bereich ist in der Spalte ‚Anmerkungen‘ anzugeben.“

— Punkt **** AD 2.22 erhält folgende Fassung:

„** AD 2.22 Flugverfahren**

Ausführliche Beschreibung der Bedingungen und Flugverfahren, einschließlich Radar- und/oder ADS-B-Verfahren, die auf der Grundlage der Luftraumorganisation auf dem Flugplatz festgelegt werden. Sofern solche Verfahren festgelegt sind, sind die am Flugplatz angewandten Verfahren bei geringer Sicht ausführlich zu erläutern, mit folgenden Angaben:

1. Piste(n) und dazugehörige Ausrüstungen, die zur Verwendung im Rahmen von Verfahren mit geringer Sicht zugelassen sind, gegebenenfalls auch für den Flugbetrieb mit operationellen Anrechnungen bei einer Pistensichtweite von weniger als 550 m;
2. bestimmte Wetterbedingungen, unter denen die Einleitung, Anwendung und Beendigung von Verfahren bei geringer Sicht möglich sind,
3. Beschreibung der Bodenmarkierung/Befuerung zur Verwendung bei Verfahren bei geringer Sicht,
4. Anmerkungen.“

— Der folgende Punkt AD 2.25 wird angefügt:

„** AD 2.25 Durchdringung der Sichtsegmentfläche (VSS)**

Durchdringung der Sichtsegmentfläche (VSS), einschließlich der betroffenen Verfahren und Verfahrensminima.“

iii) In Abschnitt AD 3. HUBSCHRAUBERFLUGPLATZ erhält Punkt AD 3.18 folgende Fassung:

„** AD 3.18 Funknavigations- und Landehilfen**

Ausführliche Beschreibung der mit dem Instrumentenanflug und den An- und Abflugverfahren am Hubschrauberflugplatz verbundenen Funknavigations- und Landehilfen mit folgenden Angaben:

1. a) Art der Hilfen,
 - b) gegebenenfalls Ortsmissweisung bis zum nächsten Grad,
 - c) Art des unterstützten Betriebs für Instrumentenlandesystem (ILS)/Mikrowellenlandesystem (MLS), GNSS-Landesystem (GLS), Basis-GNSS und satellitengestütztes Ergänzungssystem (SBAS),
 - d) Klassifikation für ILS,
 - e) Klassifikation der Anlage und Benennung(en) der Anflughilfe für bodengestütztes Ergänzungssystem (GBAS),
 - f) für VOR/ILS/MLS zudem Deklination der Station auf den Grad genau zum Zwecke der technischen Justierung der Anlage,
2. Identifizierung, falls erforderlich,
3. Frequenzen, Kanalnummern, Diensteanbieter und Kennungen des Referenzpfades (Reference Path Identifier, RPI),
4. gegebenenfalls Betriebszeiten,
5. gegebenenfalls geografische Koordinaten der Position der Sendeantenne in Grad, Minuten, Sekunden und Zehntelsekunden,
6. Ortshöhe über NN der DME-Sendeantenne auf 30 m (100 ft) genau und des Präzisions-DME (DME/P) auf 3 m (10 ft) genau, Ortshöhe über NN des GBAS-Bezugspunkts (auf den Meter oder Fuß genau) und die Ellipsoid-Höhe dieses Punktes (auf den Meter oder Fuß genau); bei SBAS die Ellipsoid-Höhe des Landeschwellenpunkts (LTP) oder des fiktiven Schwellenpunkts (FTP) auf den Meter oder Fuß genau,
7. Nutzungsradius für Dienste vom GBAS-Bezugspunkt auf den Kilometer oder die Seemeile genau,
8. Anmerkungen.

Wird dieselbe Hilfe sowohl für Strecken- als auch für Hubschrauberflugplatzzwecke verwendet, muss dies auch in Abschnitt ENR 4 erläutert werden. Wird das bodengestützte Ergänzungssystem (GBAS) von mehr als einem Hubschrauberflugplatz genutzt, ist für jeden Hubschrauberflugplatz eine Beschreibung der Hilfe vorzulegen. Ist der Betreiber der Anlage nicht mit der zuständigen Behörde identisch, so ist in der Spalte ‚Anmerkungen‘ der Name des Betreibers anzugeben. Der von der Anlage abgedeckte Bereich ist in der Spalte ‚Anmerkungen‘ anzugeben.“

2. Anlage 3 erhält folgende Fassung:

„Anlage 3

SNOWTAM-Format

(COM-Titel)	(DRINGLICHKEITSKENNUNG)	(ANSCHRIFT)				<=
	(DATUM UND UHRZEIT DER MELDUNG)	(KENNUNG DES AUFGEBERS)				<=
(Abgekürzter Titel)	(SWAA*-LAUFENDE NUMMER)	(ORTSKENNUNG)	DATUM UND UHRZEIT DER BEWERTUNG	(FAKULTATIVE GRUPPE)		
	S W * *					<= (
SNOWTAM → (Laufende Nummer) <=						
Leistungsberechnung des Flugzeugs						
(ORTSKENNUNG DES FLUGPLATZES)	M	A)	<=			
(DATUM/UHRZEIT DER BEWERTUNG (Uhrzeit des Abschlusses der Bewertung in UTC))	M	B)	→			
(NIEDRIGERE PISTENKENNNUMMER)	M	C)	→			
(CODE FÜR DEN PISTENZUSTAND (RWYCC) FÜR JEDES DRITTEL DER PISTE) (gemäß Bewertungsmatrix für den Pistenzustand (Runway Condition Assessment Matrix, RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 oder 6)	M	D)	/ /	→		
(KONTAMINATIONSGRAD FÜR JEDES DRITTEL DER PISTE IN %)	C	E)	/ /	→		
(SCHICHTDICKE DER LOCKEREN KONTAMINIERUNG FÜR JEDES DRITTEL DER PISTE IN mm)	C	F)	/ /	→		
(ZUSTANDSBESCHREIBUNG ÜBER DIE GESAMTLÄNGE DER PISTE) (Beobachtungen werden für jedes Drittel der Piste vorgenommen, beginnend an der Schwelle mit der niedrigeren Pistenkennnummer)	M	G)	/ /	→		
			COMPACTED SNOW (KOMPRIMIERTER SCHNEE) DRY (TROCKEN) DRY SNOW (TROCKENER SCHNEE) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (TROCKENER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE) DRY SNOW ON TOP OF ICE (TROCKENER SCHNEE AUF EIS) FROST (REIF) ICE (EIS) SLIPPERY WET (GLATT UND NASS) SLUSH (SCHNEEMATSCH) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE) STANDING WATER (STEHENDES WASSER) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (WASSER AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE) WET (NASS) WET ICE (NASSES EIS) WET SNOW (NASSER SCHNEE) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NASSER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE) WET SNOW ON TOP OF ICE (NASSER SCHNEE AUF EIS)			
(BREITE DER PISTE, FÜR DIE DIE PISTENZUSTANDSCODES GELTEN, SOFERN GERINGER ALS DIE VERÖFFENTLICHTE BREITE)	O	H)	<=			
Abschnitt Lageerfassung						
(VERKÜRZTE PISTENLÄNGE, SOFERN GERINGER ALS VERÖFFENTLICHTE LÄNGE (m))	O	I)	→			
(DRIFTING SNOW ON THE RUNWAY - SCHNEEFEGEN AUF DER PISTE)	O	J)	→			
(LOOSE SAND ON THE RUNWAY - SAND AUF DER PISTE)	O	K)	→			
(CHEMICAL TREATMENT ON RUNWAY - CHEMISCHE BEHANDLUNG AUF DER PISTE)	O	L)	→			
(SNOWBANKS ON THE RUNWAY - SCHNEEVERWEHUNGEN AUF DER PISTE) (Falls vorhanden Abstand von der Pistenmittellinie (m), gegebenenfalls gefolgt von „L“, „R“ oder „LR“))	O	M)	→			
(SNOWBANKS ON A TAXIWAY - SCHNEEVERWEHUNGEN AUF EINER ROLLBAHN)	O	N)	→			
(SNOWBANKS ADJACENT TO THE RUNWAY - AN DIE PISTE ANGRENZENDE SCHNEEVERWEHUNGEN)	O	O)	→			
(TAXIWAY CONDITIONS - ZUSTAND DER ROLLBAHNEN)	O	P)	→			
(APRON CONDITIONS - ZUSTAND DES VORFELDS)	O	R)	→			
(GEMESSENER REIBUNGSKOEFFIZIENT)	O	S)	→			
(ANMERKUNGEN IN KLARTEXT)	O	T)) <<=			
ANMERKUNGEN: 1. *Hier ist der ICAO-Staatszugehörigkeitskennbuchstabe gemäß Teil 2 des ICAO-Dokuments 7910 oder eine sonstige anwendbare Flugplatzkennung anzugeben. 2. Bei Informationen zu anderen Pisten sind die Punkte B bis H zu wiederholen. 3. Die Informationen im Abschnitt „Lageerfassung“ sind für jede Piste, jede Rollbahn und jedes Vorfeld zu wiederholen. Falls gemeldet, ist dies gegebenenfalls zu wiederholen. 4. Wörter in Klammern () werden nicht übermittelt. 5. Einzelheiten zu den Buchstaben A bis T siehe Absatz 1 Buchstabe b der Hinweise zum Ausfüllen des SNOWTAM-Formats.						

UNTERSCHRIFT DES AUFGEBERS (wird nicht übermittelt)

HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DES SNOWTAM-FORMATS

1. Allgemeines

- a) Bezieht sich die Meldung auf mehr als eine Piste, sind die Elemente B bis H (Leistungsberechnung des Flugzeugs) zu wiederholen.
- b) Die zur Bezeichnung von Elementen und Abschnitten verwendeten Buchstaben werden nur für Referenzzwecke verwendet und werden nicht in die Meldungen aufgenommen. Die Buchstaben M (mandatory — obligatorisch), C (conditional — bedingt) und O (optional — fakultativ) bezeichnen die Verwendung und die Art der Information und sind wie untenstehend erläutert einzutragen.
- c) Es sind metrische Einheiten zu verwenden. Die Maßeinheit selbst wird nicht angegeben.
- d) Eine SNOWTAM ist höchstens acht Stunden gültig. Sobald eine neue Meldung des Pistenzustands vorliegt, ist eine neue SNOWTAM herauszugeben.
- e) Mit Herausgabe einer neuen SNOWTAM wird die vorherige SNOWTAM ungültig.
- f) Der abgekürzte Titel ‚TTAAiiii CCC MMYYGGgg (BBB)‘ wird eingetragen, um die automatische Verarbeitung der SNOWTAM in Computerdatenbanken zu erleichtern. Erklärung der Symbole:

TT = Datenkennung der SNOWTAM = SW,

AA = geografische Kennung des Mitgliedstaats, z. B. LF = Frankreich,

iiii = aus vier Ziffern bestehende laufende SNOWTAM-Nummer,

CCCC = aus vier Buchstaben bestehende Ortskennung des Flugplatzes, auf den sich die SNOWTAM bezieht,

MMYYGGgg = Datum/Uhrzeit der Beobachtung/Messung, dabei gilt:

MM = Monat, z. B. Januar = 01, Dezember = 12,

YY = Tag des Monats,

GGgg = Zeit in Stunden (GG) und Minuten (gg) UTC,

(BBB) = fakultative Gruppe für:

Korrektur eines Fehlers in einer zuvor mit derselben laufenden Nummer herausgegebenen SNOWTAM = COR. Die Klammern (BBB) werden verwendet, um deutlich zu machen, dass es sich um eine fakultative Gruppe handelt. Betrifft die Meldung mehr als eine Piste und werden die einzelnen Daten/Uhrzeiten der Beobachtung/Bewertung durch wiederholtes Ausfüllen des Elements B angegeben, ist im abgekürzten Titel (MMYYGGgg) das Datum/die Uhrzeit der letzten Beobachtung/Bewertung einzutragen.

- g) Der Text „SNOWTAM“ im SNOWTAM-Format und die vierstellige laufende SNOWTAM-Nummer sind durch ein Leerzeichen voneinander zu trennen, z. B. SNOWTAM 0124.
- h) Zur besseren Lesbarkeit der SNOWTAM ist nach dem Element A hinter der laufenden SNOWTAM-Nummer und nach dem Abschnitt zur Leistungsberechnung des Flugzeugs ein Zeilenvorschub einzufügen.
- i) Betrifft die Meldung mehr als eine Piste, sind die Angaben im Abschnitt Leistungsberechnung des Flugzeugs ab der Zeile Datum/Uhrzeit der Bewertung bis zum Beginn des nächsten Abschnitts (Lageerfassung) für jede Piste zu wiederholen.
- j) Obligatorische Angaben:
 1. ORTSKENNUNG DES FLUGPLATZES,
 2. DATUM UND UHRZEIT DER BEWERTUNG,
 3. NIEDRIGERE PISTENKENNNUMMER,
 4. CODE FÜR DEN PISTENZUSTAND FÜR JEDES DRITTEL DER PISTE, und
 5. ZUSTANDSBESCHREIBUNG FÜR JEDES DRITTEL DER PISTE (wenn Code 0-6 für den Pistenzustand (RWYCC) gemeldet wurde)

2. Leistungsberechnung des Flugzeugs

Element A — Ortskennung des Flugplatzes (vier Buchstaben).

Element B — Datum und Uhrzeit der Bewertung (achtstellige Datum-Zeit-Gruppe zur Angabe des Zeitpunkts der Beobachtung, bestehend aus Monat, Tag, Stunde und Minuten in UTC).

Element C — Niedrigere Pistenkennnummer (nn[L] oder nn[C] oder nn[R]).

Für jede Piste ist nur eine Kennnummer und zwar immer die niedrigere einzutragen.

Element D — Code für den Pistenzustand für jedes Drittel der Piste. Für jedes Drittel der Piste wird nur eine Ziffer (0, 1, 2, 3, 4, 5 oder 6) durch einen Schrägstrich getrennt eingetragen.

Element E — Bedeckungsgrad für jedes Drittel der Piste in %. Wird hierzu eine Angabe gemacht, ist für jedes Drittel der Piste entweder 25, 50, 75 oder 100 anzugeben, getrennt durch einen Schrägstrich ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Diese Angabe ist nur zu machen, wenn für den Pistenzustand für jedes Drittel der Piste eine andere Zustandsbeschreibung (Element G) als „DRY“ (TROCKEN) vorliegt.

Werden keine Angaben zum Pistenzustand gemeldet, ist dies durch Einfügen der Abkürzung „NR“ (not reported) für das/die entsprechende(n) Pistendrittel zu kennzeichnen.

Element F — Schichtdicke der lockeren Kontaminierung für jedes Drittel der Piste. Wird hierzu eine Angabe gemacht, ist für jedes Drittel der Piste getrennt durch einen Schrägstrich die Schichtdicke der Kontaminierung in Millimeter anzugeben (nn/nn/nn oder nnn/nnn/nnn).

Diese Angaben sind nur für folgende Kontaminierungsarten zu machen:

— stehendes Wasser, zu meldende Werte 04, dann Bewertungswert. Signifikante Änderungen: 3 mm;

— Schneematsch, zu meldende Werte 03, dann Bewertungswert. Signifikante Änderungen: 3 mm;

— nasser Schnee, zu meldende Werte 03, dann Bewertungswert. Signifikante Änderungen: 5 mm; und

— trockener Schnee, zu meldende Werte 03, dann Bewertungswert. Signifikante Änderungen: 20 mm.

Werden keine Angaben zum Pistenzustand gemeldet, ist dies durch Einfügen der Abkürzung „NR“ (not reported) für das/die entsprechende(n) Pistendrittel zu kennzeichnen.

Element G — Zustandsbeschreibung für jedes Drittel der Piste. Die folgenden Zustandsbeschreibungen sind getrennt durch einen Schrägstrich für jedes Pistendrittel einzufügen.

COMPACTED SNOW (KOMPRIMIERTER SCHNEE)

DRY SNOW (TROCKENER SCHNEE)

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (TROCKENER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE)

DRY SNOW ON TOP OF ICE (TROCKENER SCHNEE AUF EIS)

FROST (REIF)

ICE (EIS)

SLIPPERY WET (GLATT UND NASS)

SLUSH (SCHNEEMATSCH)

SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE)

STANDING WATER (STEHENDES WASSER)

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (WASSER AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE)

WET (NASS)

WET ICE (NASSES EIS)

WET SNOW (NASSER SCHNEE)

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NASSER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE)

WET SNOW ON TOP OF ICE (NASSER SCHNEE AUF EIS)

DRY (nur zu melden, wenn keine Kontaminierung vorliegt)

Werden keine Angaben zum Pistenzustand gemeldet, ist dies durch Einfügen der Abkürzung „NR“ (not reported) für das/die entsprechende(n) Pistendrittel zu kennzeichnen.

Element H — Breite der Piste, für die die Pistenzustandscodes gelten. Hier ist die Breite der Piste in Metern anzugeben, falls diese geringer ist, als die veröffentlichten Angaben zur Pistenbreite.

3. Abschnitt Lageerfassung

Die im Abschnitt Lageerfassung anzugebenden Elemente sind am Ende mit einem Punkt zu versehen.

Elemente im Abschnitt Lageerfassung, für die keine Informationen vorliegen oder bei denen die Bedingungen für die Veröffentlichung nicht erfüllt sind, werden gänzlich ausgelassen.

Element I — Verkürzte Pistenlänge. Hier sind die anwendbare Pistenkennung und die verfügbare Länge in Metern einzutragen (z. B. RWY nn [L] oder nn [C] oder nn [R] REDUCED TO [n]nnn).

Diese Angabe hängt davon ab, ob eine NOTAM mit einem neuen Satz festgesetzter Strecken herausgegeben wurde.

Element J — Schneetreiben auf der Piste. Bei Meldung wird „DRIFTING SNOW“ mit einem Leerzeichen „DRIFTING SNOW“ (RWY nn oder RWY nn [L] oder nn [C] oder nn [R] DRIFTING SNOW) eingefügt.

Element K — Sand auf der Piste. Soll Sand auf der Piste gemeldet werden, sind die niedrigere Pistenkennnummer und nach einem Leerzeichen die Angabe „LOOSE SAND“ einzutragen (RWY nn oder RWY nn[L] oder nn[C] oder nn[R] LOOSE SAND).

Element L — Chemische Behandlung auf der Piste. Soll eine chemische Behandlung auf der Piste gemeldet werden, sind die niedrigere Pistenkennnummer und nach einem Leerzeichen die Angabe „CHEMICALLY TREATED“ einzutragen (RWY nn oder RWY nn[L] oder nn[C] oder nn[R] CHEMICALLY TREATED).

Element M — Schneeerwehungen auf der Piste. Sollen Schneeerwehungen auf der Piste gemeldet werden, sind jeweils getrennt durch ein Leerzeichen die niedrigere Pistenkennnummer, die Angabe „SNOWBANK“, die nähere Ortsbeschreibung „L“ für links, „R“ für rechts oder „LR“ für beide Seiten und die Angabe „FM CL“ für die Entfernung von der Mittellinie in Metern einzutragen (RWY nn oder RWY nn[L] oder nn[C] oder nn[R] SNOWBANK Lnn oder Rnn oder LRnn FM CL).

Element N — Schneeerwehungen auf einer Rollbahn. Sollen Schneeerwehungen auf einer Rollbahn gemeldet werden, sind jeweils getrennt durch ein Leerzeichen die Rollbahnkennung und die Angabe „SNOWBANK“ einzutragen (TWY [nn]n oder TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n... oder ALL TWYS SNOWBANKS).

Element O — An die Piste angrenzende Schneeerwehungen. Sollen Schneeerwehungen gemeldet werden, die in das Höhenprofil des Flugplatzschneeplans hineinragen, sind die niedrigere Pistenkennnummer und die Angabe „ADJ SNOWBANKS“ einzutragen (RWY nn oder RWY nn[L] oder nn[C] oder nn[R] ADJ SNOWBANKS).

Element P — Zustand der Rollbahnen. Soll der Zustand von Rollbahnen als rutschig oder schlecht gemeldet werden, sind die Rollbahnkennung und nach einem Leerzeichen die Angabe „POOR“ einzutragen (TWY [n oder nn] POOR oder TWYS [n oder nn]/[n oder nn]/[n oder nn] POOR... oder ALL TWYS POOR).

Element R — Zustand des Vorfelds. Soll der Zustand des Vorfelds als rutschig oder schlecht gemeldet werden, sind die Vorfeldkennung und nach einem Leerzeichen die Angabe „POOR“ einzutragen (APRON [nnnn] POOR oder APRONS [nnnn]/[nnnn]/[nnnn] POOR oder ALL APRONS POOR).

Element S — Nicht gemeldet (NR, not reported).

Element T — Anmerkungen in Klartext.“
