



Bundesgesetzblatt

Teil I

2025

Ausgegeben zu Bonn am 15. Dezember 2025

Nr. 323

**Verordnung
zur Ablösung der Zweihundertvierzehnten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Flughafen Niederrhein)**

Vom 10. Dezember 2025

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung verordnet aufgrund

- des § 33 Absatz 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 31 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 411) geändert worden ist, und
- des § 32 Absatz 4c Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) geändert worden ist,

im Benehmen mit dem Umweltbundesamt:

Artikel 1

**Zweihundertvierzehnte Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Flughafen Niederrhein)**

§ 1

Allgemeines

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Niederrhein sind die in den §§ 2 bis 5 festgelegten Flugverfahren zu befolgen.

(2) Peilungen und Kurse sind, soweit nicht anders ausgewiesen, in Grad rechtweisend angegeben. Entfernungen sind in nautischen Meilen (NM) angegeben. Geschwindigkeiten sind angezeigte Fluggeschwindigkeiten in Knoten (kt IAS). Flug- und Mindesthöhen mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen (FL) sind in Fuß über NHN angegeben. Die in den Tabellen der Hindernisfreihöhen in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle. Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

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

Verfahrensfix	Koordinaten	
AVZET	N 51 36 06,07	O 006 10 21,72
ERKUM	N 51 37 11,95	O 006 41 46,66

Verfahrensfix	Koordinaten	
LMA	N 51 22 15,29	O 006 23 41,73
LV101	N 51 36 03,80	O 006 12 10,80
LV102	N 51 33 43,37	O 006 24 41,04
LV103	N 51 39 32,46	O 006 31 58,22
LV104	N 51 55 40,62	O 006 39 47,68
LV105	N 51 37 47,46	O 006 21 57,93
LV106	N 51 37 06,55	O 006 18 05,58
LV200	N 51 36 27,60	O 006 05 56,45
LV201	N 51 40 36,19	O 006 05 31,85
LV202	N 51 42 50,67	O 006 13 50,33
LV203	N 51 38 29,21	O 006 10 31,49
LV204	N 51 47 31,56	O 006 31 14,96
LV210	N 51 38 28,00	O 006 03 25,89
LV300	N 51 41 12,79	O 006 05 30,13
LV301	N 51 41 24,90	O 005 55 51,65
LV302	N 51 41 32,52	O 005 49 26,66
LV310	N 51 35 57,53	O 006 16 50,20
LV400	N 51 36 25,25	O 005 55 36,98
LV401	N 51 36 32,86	O 005 49 12,21
LV500	N 51 35 47,46	O 006 23 54,10
LV501	N 51 35 35,51	O 006 31 54,78
LV502	N 51 30 36,14	O 006 31 35,20
LV503	N 51 30 54,79	O 006 18 54,10
LV504	N 51 42 13,01	O 006 19 35,43
LV506	N 51 36 14,74	O 006 04 00,95
LV700	N 51 31 13,51	O 006 04 57,42
LV701	N 51 31 33,21	O 005 48 56,77
RW09	N 51 36 10,24	O 006 07 28,33
RW27	N 51 36 07,44	O 006 09 35,02
SOBTU	N 51 41 53,44	O 006 32 52,40
SONEB	N 52 01 25,00	O 006 45 51,00
VEBAK	N 51 27 28,72	O 006 20 53,04

(4) Der in den Flugverfahren empfohlene Path Terminator ist für den Luftfahrzeugführer verbindlich.

(5) Leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren dürfen nur von solchen Luftfahrzeugen genutzt werden, die die für die jeweilige Spezifikation gegebenenfalls notwendige Sondergenehmigung durch die für sie zuständige Behörde erhalten haben. Den leistungsbasierten Navigationsanforderungen sind anerkannte Regeln der Technik zugrunde gelegt, deren Einhaltung insbesondere vermutet wird, wenn der jeweiligen Spezifikation gemäß ICAO Doc 9613 „Performance-Based Navigation Manual“, Volume I „Concept and Implementation Guidance“, Volume II „Implementing RNAV and RNP Operations“ (fünfte Ausgabe, 2023) gefolgt wird.

(6) Die Angabe von Verfahrensplanungsgradienten (Procedure Design Gradient – PDG) in den Abflugverfahren erfolgt in Prozent und zusätzlich in runden Klammern () in Fuß pro Nautische Meile (ft/NM). Die Vorgaben an den Steigflug gelten als erfüllt, solange das Luftfahrzeug mindestens 16 Fuß über der Flughöhe fliegt, die sich aus dem Produkt der ab dem Startbahnende (Departure End of the Runway – DER) zurückgelegten Distanz [in NM] und dem im Abflugverfahren festgelegten PDG [in %] ergibt.

(7) Die Flugverfahren nach den §§ 2 bis 5 sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 2

ILS-Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung und RNP-Anflugverfahren

(1) Als Anfangsanflugfixe für Anflugverfahren gemäß den Absätzen 5 und 8 werden AVZET, LMA, LV503, LV504 und SOBTU festgelegt.

(2) Die Warteverfahren für die in den Absätzen 5 und 8 festgelegten Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindestwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	AVZET	272,0	230	A3000	rechts	–
	LMA	241,1		A4000		
	SOBTU	268,0				

(3) Die ILS-Anflugverfahren mit RNAV (GNSS, DME/DME/IRU)-Zuführung beginnen an den im Absatz 1 genannten Anfangsanflugfixen. Ihnen liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung des Sensors DME/DME ist nicht zulässig. Der Endanflug ist konventionell zu fliegen.

(4) In den Tabellen gemäß Absatz 5 sind in der Spalte „Geschwindigkeitsbegrenzung“ die ab dem betreffenden Verfahrensfix höchstens zulässigen, angezeigten Fluggeschwindigkeiten angegeben. Sie gelten für die nachfolgenden Segmente solange sie nicht durch neue Werte ersetzt werden. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die vor dem Endanflugpunkt (FAP) liegen, gelten diese bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese jeweils bis zum Erfliegen dieses Verfahrensfixes und zwar ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens beziehungsweise ab dem Erfliegen desjenigen Verfahrensfixes, an dem zuletzt eine Geschwindigkeitsbegrenzung angegeben ist.

(5) Die ILS-Anflugverfahren mit RNAV (GNSS, DME/DME/IRU)-Zuführung zur Landebahn 27 werden wie folgt festgelegt:

1. ILS-DME-Anflug ausgehend von LMA

1	Abflug von LMA bis LV502, bis LV501 und ILS-Landekurs 269° (missweisend) des ILS INIW in 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,7 DME NID in 1440 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>LV506</u> mit maximal 250 kt, Rechtskurve, Direktflug bis LV504 mit maximal 250 kt, bis SOBTU. SOBTU ist in 4000 zu erfliegen.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	LMA (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	LV502	030,5	9,7	–	A4000+	230
5		Track to a fix	LV501 (IF)	002,3	5,0	–	A3000+	230
6		Course to a fix	LV500 (FAP)	272,0	–	–	A3000+	–
7	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>LV506</u> (MATF)	–	–	–	–	–
8		Direct to a fix	LV504	–	–	R	–	250
9		Track to a fix	SOBTU (MAHF)	092,2	8,3	–	A4000	–
10	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	Betriebsstufe I		249 (144)	262 (157)	270 (165)	280 (175)		
	Betriebsstufe II		161 (56)	179 (74)	190 (85)	205 (100)		

2. ILS-DME-Anflug ausgehend von LV503

1	Abflug von LV503 bis LV502, bis LV501 und ILS-Landekurs 269° (missweisend) des ILS INIW in 3000 erflegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,7 DME NID in 1440 überflogen. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	LV503 (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	LV502	092,2	7,9	–	A4000+	230
5		Track to a fix	LV501 (IF)	002,3	5,0	–	A3000+	230
6		Course to a fix	LV500 (FAP)	272,0	–	–	A3000+	–
7	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>LV506</u> (MATF)	–	–	–	–	–
8		Direct to a fix	LV504	–	–	R	–	250
9		Track to a fix	SOBTU (MAHF)	092,2	8,3	–	A4000	–
10	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1							

3. ILS-DME-Anflug ausgehend von LV504

1	Abflug von LV504 bis SOBTU, bis LV501 und ILS-Landekurs 269° (missweisend) des ILS INIW in 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,7 DME NID in 1440 überflogen. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	LV504 (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	SOBTU	092,2	8,3	–	A5000+	–
5		Track to a fix	LV501 (IF)	185,4	6,3	–	A3000+	230
6		Course to a fix	LV500 (FAP)	272,0	–	–	A3000+	–
7	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>LV506</u> (MATF)	–	–	–	–	–
8		Direct to a fix	LV504	–	–	R	–	250
9		Track to a fix	SOBTU (MAHF)	092,2	8,3	–	A4000	–
10	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1							

4. ILS-DME-Anflug ausgehend von SOBTU

1	Abflug von SOBTU bis LV501 und ILS-Landekurs 269° (missweisend) des ILS INIW in 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,7 DME NID in 1440 überflogen. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	SOBTU (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	LV501 (IF)	185,4	6,3	–	A3000+	230
5		Course to a fix	LV500 (FAP)	272,0	–	–	A3000+	–
6	Fehlanflug	Direct to a fix	<u>LV506</u> (MATF)	–	–	–	–	–
7		Direct to a fix	LV504	–	–	R	–	250
8		Track to a fix	SOBTU (MAHF)	092,2	8,3	–	A4000	–
9	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1							

1.2 RNP-Anflug zur Landebahn 09, ausgehend von LMA [CH 50606 E09A]

1	Abflug von LMA bis LV700, bis LV701, bis LV401 und Endanflugkurs in 2500 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 2500 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LV400 nicht unter 2500 zu beginnen. 3,0 NM vor RW09 sind nicht unter 1100 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW09</u>. Schwellenüberflughöhe: wie in Nummer 1.1 Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.1						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	LMA (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	LV700	307,6	14,8	–	A4000+	–
5	Track to a fix	LV701	272,0	10,0	–	A3000+	–
6	Track to a fix	LV401 (IF)	001,8	5,0	–	A3000+	210
7	Track to a fix	LV400 (FAF (LNAV))	091,8	4,0	–	A2500+	–
8	Track to a fix	<u>RW09</u> (MAPt (LNAV))	091,9	7,4	–	–	–
9	Direct to a fix	<u>LV310</u> (MATF)	–	–	–	–	–
10	Direct to a fix	AVZET (MAHF)	–	–	R	A3000	–
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.1						

1.3 RNP-Anflug zur Landebahn 09, ausgehend von SOBTU [CH 50606 E09A]

1	Abflug von SOBTU bis LV300, bis LV301, bis LV302, bis LV401 und Endanflugkurs in 2500 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 2500 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LV400 nicht unter 2500 zu beginnen. 3,0 NM vor RW09 sind nicht unter 1100 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW09</u>. Schwellenüberflughöhe: wie in Nummer 1.1 Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.1						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- grenzung
3	Initial fix	SOBTU (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	LV300	267,9	17,0	–	A5000+	–
5	Track to a fix	LV301	272,0	6,0	–	A4000+	–
6	Track to a fix	LV302	271,9	4,0	–	A3000+	–
7	Track to a fix	LV401 (IF)	181,7	5,0	–	A3000+	210
8	Track to a fix	LV400 (FAF (LNAV))	091,8	4,0	–	A2500+	–
9	Track to a fix	<u>RW09</u> (MAPt (LNAV))	091,9	7,4	–	–	–
10	Direct to a fix	<u>LV310</u> (MATF)	–	–	–	–	–
11	Direct to a fix	AVZET (MAHF)	–	–	R	A3000	–
12	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.1						

2. RNP-Anflugverfahren zur Landebahn 27

2.1 RNP-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von LMA [CH 52842 E27A]

1	Abflug von LMA bis LV502, bis LV501 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LV500 nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 NM vor RW27 sind nicht unter 1430 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW27</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis <u>LV506</u> mit maximal 250 kt, Rechtskurve, Direktflug bis LV504 mit maximal 250 kt, bis SOBTU. SOBTU ist in 4000 zu erfliegen.						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	LMA (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	LV502	030,5	9,7	–	A4000+	230
5	Track to a fix	LV501 (IF)	002,3	5,0	–	A3000+	230
6	Track to a fix	LV500 (FAF (LNAV))	272,3	5,0	–	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW27</u> (MAPt (LNAV))	272,2	8,9	–	–	–
8	Direct to a fix	<u>LV506</u> (MATF)	–	–	–	–	–
9	Direct to a fix	LV504	–	–	R	–	250
10	Track to a fix	SOBTU (MAHF)	092,2	8,3	–	A4000	–
11	Hindernisfreihöhen:						
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D		
	LNAV	470 (370)					
	LNAV/VNAV	355 (250)	362 (257)	370 (265)	380 (275)		
	LPV (Betriebsstufe I)	249 (144)	262 (157)	270 (165)	280 (175)		

2.2 RNP-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von LV503 [CH 52842 E27A]

1	Abflug von LV503 bis LV502, bis LV501 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LV500 nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 NM vor RW27 sind nicht unter 1430 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW27</u>. Schwellenüberflughöhe: wie in Nummer 2.1 Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	LV503 (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	LV502	092,2	7,9	–	A4000+	230
5	Track to a fix	LV501 (IF)	002,3	5,0	–	A3000+	230
6	Track to a fix	LV500 (FAF (LNAV))	272,3	5,0	–	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW27</u> (MAPt (LNAV))	272,2	8,9	–	–	–
8	Direct to a fix	<u>LV506</u> (MATF)	–	–	–	–	–
9	Direct to a fix	LV504	–	–	R	–	250
10	Track to a fix	SOBTU (MAHF)	092,2	8,3	–	A4000	–
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1						

2.3 RNP-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von LV504 [CH 52842 E27A]

1	Abflug von LV504 bis SOBTU, bis LV501 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LV500 nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 NM vor RW27 sind nicht unter 1430 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW27</u>. Schwellenüberflughöhe: wie in Nummer 2.1 Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	LV504 (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	SOBTU	092,2	8,3	–	A5000+	–
5	Track to a fix	LV501 (IF)	185,4	6,3	–	A3000+	230
6	Track to a fix	LV500 (FAF (LNAV))	272,3	5,0	–	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW27</u> (MAPt (LNAV))	272,2	8,9	–	–	–
8	Direct to a fix	<u>LV506</u> (MATF)	–	–	–	–	–
9	Direct to a fix	LV504	–	–	R	–	250
10	Track to a fix	SOBTU (MAHF)	092,2	8,3	–	A4000	–
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1						

2.4 RNP-Anflug zur Landebahn 27, ausgehend von SOBTU [CH 52842 E27A]

1	Abflug von SOBTU bis LV501 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LV500 nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 NM vor RW27 sind nicht unter 1430 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW27</u>. Schwellenüberflughöhe: wie in Nummer 2.1 Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	SOBTU (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	LV501 (IF)	185,4	6,3	–	A3000+	230
5	Track to a fix	LV500 (FAF (LNAV))	272,3	5,0	–	A3000+	–
6	Track to a fix	<u>RW27</u> (MAPt (LNAV))	272,2	8,9	–	–	–
7	Direct to a fix	<u>LV506</u> (MATF)	–	–	–	–	–
8	Direct to a fix	LV504	–	–	R	–	250
9	Track to a fix	SOBTU (MAHF)	092,2	8,3	–	A4000	–
10	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1						

§ 3

Konventionelle Omnidirektionale Abflugverfahren

(1) Für konventionelle Omnidirektionale Abflugverfahren (Omnidirectional Instrument Departure – OID-Abflugverfahren) nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Niederrhein ist ein der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechendes Abflugverfahren zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für das einzuhaltende Abflugverfahren zutreffende Bezeichnung mitgeteilt. Sofern für das jeweilige Abflugverfahren Mindestreiseflughöhen zu beachten sind, sind diese der Spalte „Mindestreiseflughöhe“ zu entnehmen.

(2) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten und unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Bodenfunkstelle auf dem in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlichten Kanal aufzunehmen.

(3) Die konventionellen OID-Abflugverfahren stehen nur für Abflüge mit Luftfahrzeugen zur Verfügung, welche die Anforderungen an die Spezifikation RNAV 1/RNP 1 nicht einhalten können. Je nach Abflugrichtung ist EDLV DCT LUSIX/SONEB/MODRU im Flugplan anzugeben und mit einer Freigabe durch die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu rechnen.

(4) Für Abflüge mit RNAV 1/RNP 1-fähigen Luftfahrzeugen können die konventionellen Verfahren nicht im Flugplan angegeben werden, sondern stehen nur auf Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zur Verfügung.

(5) Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

(6) Das konventionelle OID-Abflugverfahren für die Startbahn 09 wird wie folgt festgelegt:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
NIEDERRHEIN ONE ECHO DEPARTURE (EDLV 1E) Steigflug auf Steuerkurs 089° (missweisend) auf mindestens 3300; Weiterflug gemäß der Freigabe durch die Flugverkehrskontrollstelle (ATC).	5000	–	–

§ 4

Konventionelle Abflugverfahren

(1) Für Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Flughafen Niederrhein ist ein der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechendes Abflugverfahren zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für das einzuhaltende Abflugverfahren zutreffende Bezeichnung mitgeteilt. Sofern für das jeweilige Abflugverfahren gemäß Absatz 6 Mindestreiseflughöhen zu beachten sind, sind diese der Spalte „Mindestreiseflughöhe“ zu entnehmen. Alle in den Verfahren angegebenen Wegpunkte sind Meldepunkte auf Anforderung.

(2) Die Kurse der konventionellen Verfahren sind missweisend angegeben.

(3) Luftfahrzeugführer, deren Luftfahrzeuge über eine GPS/FMS-RNAV-Ausrüstung verfügen, sollen die in Absatz 6 festgelegten ergänzenden GPS/FMS-RNAV-Verfahren nutzen. Der Luftfahrzeugführer hat bei Nutzung dieser ergänzenden GPS/FMS-RNAV-Verfahren die Einhaltung der überlagerten konventionellen Flugverfahren durch die Beachtung der Anzeigen der bodengestützten Navigationshilfen zu kontrollieren und sicherzustellen. Die für die Nutzung des jeweiligen konventionellen Flugverfahrens erforderlichen bodengestützten Navigationshilfen und die zugehörige Ausrüstung des Luftfahrzeugs müssen jederzeit in Betrieb sein.

(4) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten und unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Bodenfunkstelle auf dem in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlichten Kanal aufzunehmen.

(5) Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Type A).

(6) Die konventionellen Abflugverfahren für die Startbahn 27 werden wie folgt festgelegt:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
ERKUM TWO SIERRA DEPARTURE (ERKUM 2S) Steigflug auf Kurs 284° bis 1,7 DME NID; Rechtskurve, auf Kurs 063° bis LV202; Rechtskurve, auf Kurs 105° bis ERKUM. Steigflug mit 7 % (425 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 3000. GPS/FMS RNAV: LV200 [A500+; R] - LV210 [R] - LV201 [K220-] - LV202 [R] - ERKUM	5000	–	1. Der Verfahrensplanungsgradient ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann er nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren. 2. Nach Durchfliegen von 2000 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.
SONEB FOUR SIERRA DEPARTURE (SONEB 4S) Steigflug auf Kurs 284° bis 1,7 DME NID; Rechtskurve, auf Kurs 063° bis LV204; Linkskurve, auf Kurs 030° bis SONEB. Steigflug mit 7 % (425 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 3000. GPS/FMS RNAV: LV200 [A500+; R] - LV210 [R] - LV201 [K220-] - LV204 [L] - SONEB	5000	–	1. Der Verfahrensplanungsgradient ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann er nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren. 2. Nach Durchfliegen von 2000 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich. 3. Nur für Flüge mit beantragter Flughöhe FL140, andernfalls ist der Flug via ERKUM durchzuführen. Mit der Freigabe zum Durchfliegen von 10 NM vor SONEB in FL140 oder darüber ist zu rechnen. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.
VEBAK FIVE SIERRA DEPARTURE (VEBAK 5S) Steigflug auf Kurs 284° bis 1,7 DME NID; Rechtskurve, bis AVZET; auf Kurs 140° bis VEBAK. Steigflug mit 7 % (425 ft/NM) oder mehr bis zum Passieren von 3000. GPS/FMS RNAV: LV200 [A500+; R] - LV210 [R] - LV201 [R] - LV203 [K220-] - AVZET [L] - VEBAK	5000	–	1. Der Verfahrensplanungsgradient ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. Kann er nicht eingehalten werden, ist ATC zu informieren. 2. Nach Durchfliegen von 2000 ist RNAV 5-Ausrüstung erforderlich.

§ 5

RNAV-Abflugverfahren

(1) Den RNAV (GNSS, DME/DME/IRU)-Abflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung des Sensors DME/DME ist nicht zulässig.

(2) Für RNAV (GNSS, DME/DME/IRU)-Abflüge ist ein der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechendes Abflugverfahren zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (ATC) wird dem Luftfahrzeugführer nur die für das einzuhaltende Abflugverfahren zutreffende Bezeichnung mitgeteilt. Sofern für das jeweilige Abflugverfahren gemäß Absatz 6 Mindestreise-flughöhen zu beachten sind, sind diese der Spalte „Mindestreise-flughöhe“ zu entnehmen. Alle in den Verfahren angegebenen Verfahrensfixe sind Meldepunkte auf Anforderung.

(3) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten und unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Bodenfunkstelle auf dem in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlichten Kanal aufzunehmen.

(4) Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

(5) Der Kurvenflug darf nicht unterhalb von 800 eingeleitet werden.

(6) Die RNAV (GNSS, DME/DME/IRU)-Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 09 werden wie folgt festgelegt:

1. ERKUM TWO ROMEO DEPARTURE (ERKUM 2R)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reise- flughöhe		
2	Direktflug bis LV101, bis LV105, bis ERKUM. LV101 ist in mindestens 800 zu erfliegen.			5000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- grenzung
4	Direct to a fix	LV101	–	–	–	A800+	–
5	Track to a fix	LV105	074,1	6,3	–	–	–
6	Track to a fix	ERKUM	092,6	12,4	–	–	–

2. SONEB THREE ROMEO DEPARTURE (SONEB 3R)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reise- flughöhe		
2	Direktflug bis LV101, bis LV103, bis LV104, bis SONEB. LV101 ist in mindestens 800 zu erfliegen.			5000	–	Nur für Flüge mit beantragter Flughöhe FL140, andernfalls ist der Flug via ERKUM durchzuführen. Mit der Freigabe zum Durchfliegen von 10 NM vor SONEB in FL140 oder darüber ist zu rechnen. Können die Vorgaben nicht eingehalten werden, ist DELIVERY vor dem Anlassen der Triebwerke zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- grenzung
4	Direct to a fix	LV101	–	–	–	A800+	–
5	Track to a fix	LV103	074,1	12,8	–	–	–
6	Track to a fix	LV104	016,7	16,9	–	–	–
7	Track to a fix	SONEB	033,0	6,9	–	–	–

3. VEBAK THREE ROMEO DEPARTURE (VEBAK 3R)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reise- flughöhe		
2	Direktflug bis LV101, bis LV106, bis LV102, bis VEBAK. LV101 ist in mindestens 800 zu erfliegen. Bis zum Erfliegen von LV106 ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen.			5000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbe- grenzung
4	Direct to a fix	LV101	–	–	–	A800+	230
5	Track to a fix	LV106	074,1	3,8	–	–	230
6	Track to a fix	LV102	129,5	5,3	–	–	–
7	Track to a fix	VEBAK	200,8	6,7	–	–	–

Artikel 2

Außerkräfttreten

Die Zweihundertvierzehnte Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Niederrhein) vom 31. März 2003 (BANz. S. 8997), die zuletzt durch Artikel 35 der Verordnung vom 30. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 339) geändert worden ist, tritt mit Ablauf des 13. Mai 2026 außer Kraft.

Artikel 3

Inkräfttreten

Diese Verordnung tritt am 14. Mai 2026 in Kraft.

Langen, den 10. Dezember 2025

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann