



Bundesgesetzblatt

Teil I

2026

Ausgegeben zu Bonn am 11. Februar 2026

Nr. 36

**Verordnung
zur Ablösung der Hundertdreiundsiebzigsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt)**

Vom 6. Februar 2026

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung verordnet aufgrund

- des § 33 Absatz 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 28 des Gesetzes vom 18. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 347) geändert worden ist, 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

**Hundertdreiundsiebzigste Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt)**

§ 1

Allgemeines

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt sind die in den §§ 2 bis 4 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. Für Platzrundenanflüge sind die in Klammern angegebenen Werte Höhenangaben über der Flugplatzhöhe. Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

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

Verfahrensfix	Koordinaten	
DOMEG	N 51 42 34,31	O 007 35 13,67
EXOBA	N 51 46 02,49	O 008 19 36,78
GISDI	N 51 16 27,00	O 008 48 50,00
HMM	N 51 51 24,72	O 007 42 29,86
LP227	N 51 36 20,20	O 008 50 24,36
LP228	N 51 39 23,18	O 008 57 57,35
LP229	N 51 43 34,63	O 008 53 34,95
LP230	N 51 41 04,36	O 008 47 23,01
LP231	N 51 33 13,90	O 008 30 33,80
LP232	N 51 42 36,47	O 008 08 55,08
LP233	N 51 31 58,56	O 008 28 25,65
LP234	N 51 31 17,43	O 008 27 15,77
LP235	N 51 28 33,57	O 008 31 15,44
LP236	N 51 29 00,49	O 008 32 21,12
LP237	N 51 30 59,74	O 008 22 41,82
LP238	N 51 35 09,78	O 008 18 17,02
LP239	N 51 38 27,58	O 008 26 18,67
LP497	N 51 29 01,12	O 008 32 26,90
LP498	N 51 25 56,71	O 008 24 57,96
LP499	N 51 30 06,99	O 008 20 33,70
LP500	N 51 32 38,70	O 008 26 42,64
LP501	N 51 38 26,33	O 008 40 53,57
LP502	N 51 39 08,33	O 008 46 29,49
LP503	N 51 32 35,01	O 008 47 10,33
LP504	N 51 39 09,14	O 008 42 38,91
LP505	N 51 41 54,68	O 008 39 44,92
LP506	N 51 43 51,03	O 008 32 50,41
LP507	N 51 44 25,31	O 008 30 47,90
LP901	N 51 32 35,00	O 008 57 44,14
LP902	N 51 25 41,32	O 008 35 12,94
LP903	N 51 30 43,97	O 008 36 34,00
PADBA	N 51 18 42,17	O 007 40 43,18
PADD0	N 51 37 24,51	O 008 38 21,75
PELUN	N 51 12 05,41	O 008 31 35,90
RW05	N 51 36 31,40	O 008 36 11,38
RW23	N 51 37 10,03	O 008 37 46,13
TINSA	N 51 30 55,15	O 008 04 27,09
TULDO	N 51 31 28,59	O 008 19 50,20
Warburg DME (WRB)	N 51 30 20,45	O 009 06 38,65

(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 4 sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 2

RNAV-Einflugstrecken, ILS-Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung und RNP-Anflugverfahren

(1) Den RNAV (GNSS)-Einflugstrecken liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die RNAV (GNSS)-Einflugstrecken werden wie folgt festgelegt:

1. EXOBA FOUR HOTEL (EXOBA 4H)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	EXOBA	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	PADDO	126,4	14,5	–	A4000+	–

2. PADBA FIVE HOTEL (PADBA 5H)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	PADBA	–	–	–	A6000+	–
4	Track to a fix	TULDO	062,2	27,6	–	A6000+	–
5	Track to a fix	PADDO	062,7	13,0	–	A4000+	–

3. PELUN FOUR HOTEL (PELUN 4H)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	PELUN	–	–	–	A6000+	–
4	Track to a fix	LP902	009,4	13,8	–	A6000+	–
5	Track to a fix	LP903	009,5	5,1	–	A5000+	–
6	Track to a fix	PADDO	009,5	6,8	–	A4000+	–

4. WARBURG SEVEN HOTEL (WRB 7H)

Anmerkung: Bei Landerichtung 23 ist Warburg DME (WRB) Anfangsanflugfix.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	WRB	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	LP901	292,0	6,0	–	A5000+	–
5	Track to a fix	PADDO	291,9	13,0	–	A4000+	–

(2) Die Warteverfahren für die RNAV (GNSS)-Einflugstrecken und für die in den Absätzen 7 und 10 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	PADDO	057,0	230	A4000	rechts	–
	WRB	067,0		A5000		

(3) Als Anfangsanflugfixe für Anflugverfahren gemäß den Absätzen 7 und 10 werden PADDO und WRB festgelegt.

(4) Platzrundenanflüge dürfen nur nördlich des Verkehrsflughafens Paderborn/Lippstadt durchgeführt werden. Für sie werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeugkategorie

A	B	C	D
1570 (870)	1590 (890)	1660 (960)	

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

(6) In den Tabellen gemäß Absatz 7 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.

(7) Die ILS/DME-Anflugverfahren mit RNAV (GNSS)-Zuführung werden wie folgt festgelegt:

1 ILS/DME-Anflug zur Landebahn 05, ausgehend von PADDO

1	Abflug von PADDO bis LP497, bis LP498, bis LP499 und ILS-Landekurs 053° (missweisend) des ILS IPLE in 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,1 DME IPLE (4,4 DME PAD) in 1990 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis LP229 mit maximal 185 kt. Weiterflug bis LP228 mit maximal 190 kt, bis LP227, bis PADDO. PADDO ist in 4000 zu erfliegen.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	PADDO (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	LP497	203,8	9,2	–	A4000+	–
5		Track to a fix	LP498	236,7	5,6	–	A4000+	–
6		Track to a fix	LP499 (IF)	326,6	5,0	–	A3600+	185
7		Course to a fix	LP500 (FAP)	056,8	–	–	A3000+	–
8	Fehlanflug	Direct to a fix	LP229 (MATF)	–	–	–	–	185
9		Track to a fix	LP228	147,0	5,0	–	–	190
10		Track to a fix	LP227	237,1	5,6	–	–	–
11		Track to a fix	PADDO (MAHF)	278,2	7,6	–	A4000	–
12	Hindernisfreihöhen (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 2,5 %):							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D			
	Betriebsstufe I	1313 (616)	1325 (628)	1334 (637)	1344 (647)			
13	Hindernisfreihöhen (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 4,4 % bis zum Durchfliegen von 2300):							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D			
	Betriebsstufe I	850 (153)	862 (165)	870 (173)	881 (184)			

2 ILS/DME-Anflug zur Landebahn 23

2.1 ILS/DME-Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von PADDO

1	Abflug von PADDO bis LP227, bis LP228, bis LP229 und ILS-Landekurs 233° (missweisend) des ILS IPLW in 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IPLW (4,6 DME PAD) in 1970 überflogen. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis LP237 mit maximal 185 kt, bis LP238 mit maximal 190 kt, bis LP239, bis PADDO. PADDO ist in 4000 zu erfliegen.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	PADDO (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4		Track to a fix	LP227	098,1	7,6	–	A4000+	–
5		Track to a fix	LP228	057,0	5,6	–	A4000+	–
6		Track to a fix	LP229 (IF)	327,1	5,0	–	A3200+	185
7		Course to a fix	LP230 (FAP)	236,8	–	–	A3000+	–
8	Fehlanflug	Direct to a fix	LP237 (MATF)	–	–	–	–	185
9		Track to a fix	LP238	326,6	5,0	–	–	190
10		Track to a fix	LP239	056,5	6,0	–	–	–
11		Track to a fix	PADDO (MAHF)	097,9	7,6	–	A4000	–
12	Hindernisfreihöhen (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 2,5 %):							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D			
	Betriebsstufe I	842 (170)	854 (182)	862 (190)	873 (201)			

2.2 ILS/DME-Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von WRB

1	Abflug von WRB bis LP228, bis LP229 und ILS-Landekurs 233° (missweisend) des ILS IPLW in 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IPLW (4,6 DME PAD) in 1970 überflogen. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	WRB (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	LP228	329,2	10,6	–	A4000+	–
5		Track to a fix	LP229 (IF)	327,1	5,0	–	A3200+	185
6		Course to a fix	LP230 (FAP)	236,8	–	–	A3000+	–
7	Fehlanflug	Direct to a fix	LP237 (MATF)	–	–	–	–	185
8		Track to a fix	LP238	326,6	5,0	–	–	190
9		Track to a fix	LP239	056,5	6,0	–	–	–
10		Track to a fix	PADDO (MAHF)	097,9	7,6	–	A4000	–
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1							

(8) Die RNP-Anflugverfahren beginnen an den in Absatz 3 genannten Anfangsanflugfixen. Sie sind für den APV BARO-VNAV-Betrieb und für den Betrieb mit dem satellitengestützten Zusatzsystem EGNOS zugelassen. Die APV BARO-VNAV Verfahren sind unterhalb -15 °C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen. Ihnen liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNP APCH nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GNSS ist erforderlich.

(10) Die RNP-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1	Abflug von PADD0 bis LP497, bis LP498, bis LP499 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 LP500 nicht unter 3000 zu beginnen. 4,5 NM vor RW05 sind nicht unter 2190 und 2,5 NM vor RW05 sind nicht unter 1550 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW05</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis LP229 mit maximal 185 kt. Weiterflug bis LP228 mit maximal 190 kt, bis LP227; bis PADD0. PADD0 ist in 4000 zu erfliegen.								
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	
	3	Initial fix	PADD0 (IAF)	–	–	–	A4000+	–	
	4	Track to a fix	LP497	203,8	9,2	–	A4000+	–	
5	5	Track to a fix	LP498	236,7	5,6	–	A4000+	–	
	6	Track to a fix	LP499 (IF)	326,6	5,0	–	A3600+	185	
	7	Track to a fix	LP500 (FAF (LNAV))	056,6	4,6	–	A3000+	–	
	8	Track to a fix	<u>RW05</u> (MAPt (LNAV))	056,6	7,1	–	–	–	
	9	Direct to a fix	LP229 (MATF)	–	–	–	–	185	
	10	Track to a fix	LP228	147,0	5,0	–	–	190	
	11	Track to a fix	LP227	237,1	5,6	–	–	–	
	12	Track to a fix	PADD0 (MAHF)	278,2	7,6	–	A4000	–	
13	Hindernisfreihöhen (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 2,5 %):								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D			
	LNAV		1570 (870)	1590 (890)	1610 (920)	1630 (940)			
	LNAV/VNAV		1313 (616)	1325 (628)	1344 (647)	1371 (674)			
	LPV (Betriebsstufe I)		1313 (616)	1325 (628)	1334 (637)	1344 (647)			
14	Hindernisfreihöhen (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 4,0 % bis zum Durchfliegen von 2300):								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D			
	LNAV		1190 (500)						
15	Hindernisfreihöhen (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 3,6 % bis zum Durchfliegen von 2300):								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D			
	LNAV/VNAV		1075 (378)	1086 (389)	1094 (397)	1103 (406)			
16	Hindernisfreihöhen (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 4,5 % bis zum Durchfliegen von 2300):								
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D			
	LPV (Betriebsstufe I)		850 (153)	862 (165)	870 (173)	881 (184)			

2 RNP-Anflugverfahren zur Landebahn 23

2.1 RNP-Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von PADD0 [CH 61423 E23A]

1	Abflug von PADDO bis LP227, bis LP228, bis LP229 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 LP230 nicht unter 3000 zu beginnen. 5,2 NM vor RW23 sind nicht unter 2380 und 2,5 NM vor RW23 sind nicht unter 1520 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW23</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Direktflug bis LP237 mit maximal 185 kt, bis LP238 mit maximal 190 kt, bis LP239, bis PADDO. PADDO ist in 4000 zu erfliegen.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
	3	Initial fix	PADDO (IAF)	–	–	–	A4000+	–
	4	Track to a fix	LP227	098,1	7,6	–	A4000+	–
2	5	Track to a fix	LP228	057,0	5,6	–	A4000+	–
	6	Track to a fix	LP229 (IF)	327,1	5,0	–	A3200+	185
	7	Track to a fix	LP230 (FAF (LNAV))	237,0	4,6	–	A3000+	–
	8	Track to a fix	<u>RW23</u> (MAPt (LNAV))	236,9	7,2	–	–	–
	9	Direct to a fix	LP237 (MATF)	–	–	–	–	185
	10	Track to a fix	LP238	326,6	5,0	–	–	195
	11	Track to a fix	LP239	056,5	6,0	–	–	–
	12	Track to a fix	PADDO (MAHF)	097,9	7,6	–	A4000	–
13	Hindernisfreihöhen (Steiggradient im Fehlanflugverfahren von 2,5 %):							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D		
	LNAV		1040 (370)					
	LNAV/VNAV		924 (252)	937 (265)	951 (279)	962 (290)		
	LPV (Betriebsstufe I)		842 (170)	854 (182)	862 (190)	873 (201)		

2.2 RNP-Anflug zur Landebahn 23, ausgehend von WRB [CH 61423 E23A]

1	Abflug von WRB bis LP228, bis LP229 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 LP230 nicht unter 3000 zu beginnen. 5,2 NM vor RW23 sind nicht unter 2380 und 2,5 NM vor RW23 sind nicht unter 1520 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW23</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	WRB (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	LP228	329,2	10,6	–	A4000+	–
5	Track to a fix	LP229 (IF)	327,1	5,0	–	A3200+	185
6	Track to a fix	LP230 (FAF (LNAV))	237,0	4,6	–	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW23</u> (MAPt (LNAV))	236,9	7,2	–	–	–
8	Direct to a fix	LP237 (MATF)	–	–	–	–	185
9	Track to a fix	LP238	326,6	5,0	–	–	195
10	Track to a fix	LP239	056,5	6,0	–	–	–
11	Track to a fix	PADDO (MAHF)	097,9	7,6	–	A4000	–
12	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1						

§ 3

Konventionelle Abflugverfahren

(1) Für konventionelle Abflüge nach Instrumentenflugregeln vom Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt 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 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 EDLP DCT DOME/GISDI/HMM/TINSA/WRB 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. Das Abflugverfahren mit der Streckenkennung PAPA steht nur bei Benutzung der Startbahn 05, das mit der Streckenkennung LIMA nur bei Benutzung der Startbahn 23 zur Verfügung.

(5) Auf Hindernisse in den Abflugbereichen muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

(6) Die konventionellen Abflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
PADERBORN/LIPPSTADT ONE PAPA DEPARTURE (EDLP 1P) Steigflug auf Steuerkurs 053° (missweisend) auf mindestens 4800; Weiterflug gemäß der Freigabe durch die Flugverkehrskontrollstelle (ATC). Bis zum Durchfliegen von 2300 ist der Steigflug mit mindestens 5,2 % (320 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Durchfliegen von 4800 ist der Steigflug mit mindestens 4,6 % (280 ft/NM) durchzuführen.	4800	–	1. Der Verfahrensplanungsgradient von 5,2 % (320 ft/NM) ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich. 2. Der Verfahrensplanungsgradient von 4,6 % (280 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.
PADERBORN/LIPPSTADT ONE LIMA DEPARTURE (EDLP 1L) Steigflug auf Steuerkurs 233° (missweisend) auf mindestens 5200; Weiterflug gemäß der Freigabe durch die Flugverkehrskontrollstelle (ATC). Bis zum Durchfliegen von 5200 ist der Steigflug mit mindestens 3,7 % (225 ft/NM) durchzuführen.	5200	–	Der Verfahrensplanungsgradient von 3,7 % (225 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.

§ 4

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 Mindestreiseflughöhen zu beachten sind, sind diese der Spalte „Mindestreiseflughöhe“ 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 in den Abflugbereichen muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

(5) Bei Nutzung der Startbahn 23 darf der Kurvenflug nicht vor dem Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.

(6) Die RNAV (GNSS, DME/DME/IRU)-Abflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1 Bei Benutzung der Startbahn 05

1.1 DOMEQ ONE PAPA DEPARTURE (DOMEQ 1P)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP504 in mindestens 2100, bis LP505 in mindestens 3000, bis LP507, bis DOMEQ. Bis zum Durchfliegen von 1100 ist der Steigflug mit mindestens 6,3 % (385 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP504 ist der Flug mit maximal 205 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP505 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			5000	–	Der Verfahrensplanungsgradient von 6,3 % (385 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	LP504	–	–	–	A2100+	205
5	Track to a fix	LP505	326,9	3,3	–	A3000+	210
6	Track to a fix	LP507	294,4	6,1	–	–	–
7	Track to a fix	DOMEQ	267,3	34,6	–	–	–

1.2 GISDI ONE PAPA DEPARTURE (GISDI 1P)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP501 in mindestens 1700, bis LP502 in mindestens 2700, bis LP503 in mindestens 5000, bis GISDI. Bis zum Durchfliegen von 1800 ist der Steigflug mit mindestens 4,7 % (290 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP501 ist der Flug mit maximal 205 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP502 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			5000	–	1. Der Verfahrensplanungsgradient von 4,7 % (290 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Nur tagsüber: LP503 ist in mindestens 5000 aufgrund eines Segelflugggebietes zu passieren. Kann die Höhengabe nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) vor/beim Start zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	LP501	–	–	–	A1700+	205
5	Track to a fix	LP502	078,6	3,6	–	A2700+	210
6	Track to a fix	LP503	176,3	6,6	–	A5000+	–
7	Track to a fix	GISDI	176,3	16,2	–	–	–

1.3 HAMM ONE PAPA DEPARTURE (HMM 1P)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP504 in mindestens 2100, bis LP505 in mindestens 3000, bis LP507, bis HMM. Bis zum Durchfliegen von 1100 ist der Steigflug mit mindestens 6,3 % (385 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP504 ist der Flug mit maximal 205 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP505 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			5000	–	Der Verfahrensplanungsgradient von 6,3 % (385 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	LP504	–	–	–	A2100+	205
5	Track to a fix	LP505	326,9	3,3	–	A3000+	210
6	Track to a fix	LP507	294,4	6,1	–	–	–
7	Track to a fix	HMM	283,5	30,8	–	–	–

1.4 TINSA ONE PAPA DEPARTURE (TINSA 1P)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP504 in mindestens 2100, bis LP505 in mindestens 3000, bis LP506, bis TINSA. Bis zum Durchfliegen von 1100 ist der Steigflug mit mindestens 6,3 % (385 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP504 ist der Flug mit maximal 205 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP505 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			5000	–	Der Verfahrensplanungsgradient von 6,3 % (385 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	LP504	–	–	–	A2100+	205
5	Track to a fix	LP505	326,9	3,3	–	A3000+	210
6	Track to a fix	LP506	294,4	4,7	–	–	–
7	Track to a fix	TINSA	234,0	21,9	–	–	–

1.5 WARBURG ONE PAPA DEPARTURE (WRB 1P)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP501 in mindestens 1700, bis LP502 in mindestens 2700, bis WRB. Bis zum Durchfliegen von 1800 ist der Steigflug mit mindestens 4,7 % (290 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP501 ist der Flug mit maximal 205 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP502 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen.			5000	–	Der Verfahrensplanungsgradient von 4,7 % (290 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	LP501	–	–	–	A1700+	205
5	Track to a fix	LP502	078,6	3,6	–	A2700+	210
6	Track to a fix	WRB	124,9	15,4	–	–	–

2 Bei Benutzung der Startbahn 23

2.1 DOMEQ ONE LIMA DEPARTURE (DOMEQ 1L)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP231 in mindestens 2000, bis LP232, bis DOMEQ. Bis zum Durchfliegen von 1600 ist der Steigflug mit mindestens 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP231 ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen.			5000	–	Der Verfahrensplanungsgradient von 4,1 % (250 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	LP231	226,8	–	–	A2000+	230
5	Track to a fix	LP232	305,0	16,4	–	–	–
6	Track to a fix	DOMEQ	270,1	21,0	–	–	–

2.2 GISDI ONE LIMA DEPARTURE (GISDI 1L)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP234 in mindestens 4000, bis LP235 in mindestens 5000, bis GISDI. Bis zum Durchfliegen von 2600 ist der Steigflug mit mindestens 3,9 % (240 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP234 ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen.			5000	–	1. Der Verfahrensplanungsgradient von 3,9 % (240 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Nur tagsüber: LP234 ist in mindestens 4000 und LP235 in mindestens 5000 aufgrund eines Segelflugggebietes zu passieren. Kann die Höhenvorgabe nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) vor/beim Start zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	LP234	226,8	–	–	A4000+	230
5	Track to a fix	LP235	137,6	3,7	–	A5000+	–
6	Track to a fix	GISDI	137,6	16,4	–	–	–

2.3 HAMM ONE LIMA DEPARTURE (HMM 1L)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP231 in mindestens 2000, bis LP232, bis HMM. Bis zum Durchfliegen von 1600 ist der Steigflug mit mindestens 4,1 % (250 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP231 ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen.			5000	–	Der Verfahrensplanungsgradient von 4,1 % (250 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direkt to a fix	LP231	226,8	–	–	A2000+	230
5	Track to a fix	LP232	305,0	16,4	–	–	–
6	Track to a fix	HMM	298,4	18,6	–	–	–

2.4 TINSA ONE LIMA DEPARTURE (TINSA 1L)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP233 in mindestens 2400, bis TINSA. Bis zum Durchfliegen von 1500 ist der Steigflug mit mindestens 3,8 % (235 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP233 ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen.			5000	–	Der Verfahrensplanungsgradient von 3,8 % (235 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	LP233	226,8	–	–	A2400+	230
5	Track to a fix	TINSA	266,1	15,0	–	–	–

2.5 WARBURG ONE LIMA DEPARTURE (WRB 1L)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis LP233 in mindestens 4000, bis LP236 in mindestens 5000, bis WRB. Bis zum Durchfliegen von 2600 ist der Steigflug mit mindestens 3,9 % (240 ft/NM) durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP233 ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LP236 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	1. Der Verfahrensplanungsgradient von 3,9 % (240 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Nur tagsüber: LP233 ist in mindestens 4000 und LP236 in mindestens 5000 aufgrund eines Segelflugggebietes zu passieren. Kann die Höhengabe nicht eingehalten werden, ist die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) vor/beim Start zu informieren.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	LP233	226,8	–	–	A4000+	230
5	Track to a fix	LP236	140,4	3,9	–	A5000+	250
6	Track to a fix	WRB	086,2	21,5	–	–	–

Artikel 2

Außerkräfttreten

Die Hundertdreiundsiebzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt) vom 30. Oktober 1996 (BAnz. S. 12 159), die zuletzt durch Artikel 16 der Verordnung vom 30. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 339) geändert worden ist, tritt mit Ablauf des 8. Juli 2026 außer Kraft.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 9. Juli 2026 in Kraft.

Langen, den 6. Februar 2026

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann