



Bundesgesetzblatt

Teil I

2026

Ausgegeben zu Bonn am 20. März 2026

Nr. 72

**Verordnung
zur Ablösung der Zweihundertzweiten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach
Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz
Donaueschingen-Villingen)**

Vom 6. März 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 2 des Gesetzes vom 10. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 40) geändert worden ist,

im Benehmen mit dem Umweltbundesamt:

Artikel 1

**Zweihundertzweite Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach
Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz
Donaueschingen-Villingen)**

§ 1

Allgemeines

(1) Bei An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Donaueschingen-Villingen sind die in den §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren zu befolgen. Soweit Schweizer Hoheitsgebiet betroffen ist, gelten die Verfahren nachrichtlich.

(2) Soweit nicht anders ausgewiesen, sind Peilungen und Kurse 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	
ARFAS	N 47 50 55,84	O 009 14 11,99
EMKIL	N 48 10 27,38	O 008 45 53,00
MOPAN	N 48 14 46,95	O 008 09 16,33
MUGOF	N 47 57 56,33	O 008 24 39,14
MUHUN	N 47 48 10,30	O 008 37 40,03
NATOR	N 48 10 12,00	O 008 19 16,54
NEDOV	N 47 59 34,84	O 008 56 56,06
RW35	N 47 58 05,76	O 008 31 20,69
TD170	N 47 54 05,99	O 008 31 30,05
TD171	N 47 54 12,87	O 008 38 11,21
TD172	N 47 58 33,59	O 008 38 01,59
TD173	N 47 48 23,27	O 008 12 11,58
TD174	N 47 53 58,73	O 008 24 48,93
TD350	N 48 06 04,53	O 008 29 53,36
TD351	N 48 05 56,78	O 008 38 25,18
TD352	N 48 05 58,45	O 008 24 19,21
TD353	N 48 09 57,00	O 008 20 44,84
TD400	N 47 51 04,01	O 008 31 37,14
TD401	N 47 48 04,18	O 008 31 44,13
TD402	N 47 47 56,93	O 008 25 03,78
TD410	N 48 06 04,53	O 008 29 53,36
TD900	N 48 07 11,75	O 008 42 10,38
TD901	N 48 07 43,31	O 008 21 40,25
TD902	N 47 57 38,60	O 008 31 21,75
TRA	N 47 41 22,20	O 008 26 13,10

(4) Die in den Flugverfahren empfohlenen Path Terminator sind 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 in den §§ 2 und 3 festgelegten Flugverfahren sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.

§ 2

RNAV-Einflugverfahren und RNP-Anflugverfahren

(1) Den RNAV (GNSS)-Einflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GNSS ist erforderlich. Die Nutzung der Sensoren DME/DME und DME/DME/IRU ist nicht zulässig. Die RNAV (GNSS)-Einflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. ARFAS ONE DELTA (ARFAS 1D)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindig- keitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	ARFAS	–	–	–	A6000+	–
4	Track to a fix	TD902	283,4	29,6	–	–	–
5	Track to a fix	MUGOF	273,8	4,5	–	A6000+	–

2. EMKIL THREE DELTA (EMKIL 3D)

Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems (ED-R 150) im Segment zwischen den Wegpunkten JD2 und JD3, wird im Segment vom Verfahrensfix EMKIL bis zum Verfahrensfix TD900 eine Mindestflughöhe von 6700 Fuß festgelegt.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindig- keitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	EMKIL	–	–	–	A6000+	–
4	Track to a fix	TD900	217,3	4,1	–	–	–
5	Track to a fix	TD902	217,3	12,0	–	–	–
6	Track to a fix	MUGOF	273,8	4,5	–	A6000+	–

3. NATOR FIVE DELTA (NATOR 5D)

Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems (ED-R 150) im Segment zwischen den Wegpunkten HD1E und JD2, wird im Segment vom Verfahrensfix NATOR bis zum Verfahrensfix TD901 eine Mindestflughöhe von 7500 Fuß festgelegt.

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindig- keitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	NATOR	–	–	–	A6000+	–
4	Track to a fix	TD901	147,1	3,0	–	–	–
5	Track to a fix	MUGOF	168,4	10,0	–	A6000+	–

4. TRASADINGEN FOUR DELTA (TRA 4D)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindig- keitsbegrenzung
2	1	2	3	4	5	6	7
3	Initial fix	TRA	–	–	–	A6000+	–
4	Track to a fix	MUGOF	356,4	16,6	–	A6000+	–

(2) Das Warteverfahren für die RNAV (GNSS)-Einflugverfahren und die in Absatz 7 festgelegten Anflugverfahren wird wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Geschwindig- keitsbegrenzung	Mindest- wartehöhe	Kurven- richtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	MUGOF	178,4	230	A6000	rechts	–

(3) Als Anfangsanflugfixe für Anflugverfahren gemäß Absatz 7 werden MUGOF, MUHUN und TRA festgelegt. MUHUN und TRA werden nur von ATC als Anfangsanflugfix zugewiesen.

(4) 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. Die Nutzung der Sensoren DME/DME und DME/DME/IRU ist nicht zulässig.

(5) 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 Endanflugfix (FAF) liegen, gelten diese bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens.

(6) Auf Hindernisse im Endanflugbereich (Hochspannungsleitung) muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

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

1. RNP-Anflug zur Landebahn 35, ausgehend von MUGOF [CH 63834 E35A]

1	Abflug von MUGOF bis TD402, bis TD401 und Endanflugkurs in 4500 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4500 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg.						
	Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TD400 nicht unter 4500 zu beginnen. 4,5 NM vor RW35 sind nicht unter 3700 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW35</u> .						
	Schwellenüberflughöhe: 40.						
	Fehlanflugverfahren: Steigflug direkt bis TD410, auf Kurs 352,6° bis zum Erfliegen von 4000; Linkskurve, Direktflug bis TD352, bis MUGOF. MUGOF ist in 6000 zu erfliegen.						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	MUGOF (IAF)	–	–	–	A6000+	–
4	Track to a fix	TD402	178,4	10,0	–	A5000+	160
5	Track to a fix	TD401 (IF)	088,4	4,5	–	A4500+	160
6	Track to a fix	TD400 (FAF (LNAV))	358,5	3,0	–	A4500+	–
7	Track to a fix	<u>RW35</u> (MAPt (LNAV))	358,5	7,0	–	–	–
8	Direct to a fix	TD410	–	–	–	–	–
9	Course to an altitude	–	352,6	–	–	A4000+	–
10	Direct to a fix	TD352	–	–	L	–	–
11	Track to a fix	MUGOF (MAHF)	178,4	8,0	–	A6000	–
12	Hindernisfreihöhen:						
	Luftfahrzeugkategorie		A	B			
	LNAV		2750 (540)	2900 (690)			
	LNAV/VNAV		2602 (383)	2614 (395)			
	LPV		2602 (383)	2614 (395)			

Das Anflugverfahren steht nur auf Anweisung von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zur Verfügung.

1	Abflug von MUHUN bis TD401 und Endanflugkurs in 4500 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4500 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TD400 nicht unter 4500 zu beginnen. 4,5 NM vor RW35 sind nicht unter 3700 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW35</u> . Schwellenüberflughöhe: 40. Fehlanflugverfahren: Steigflug direkt bis TD410, auf Kurs 352,6° bis zum Erfliegen von 4000; Linkskurve, Direktflug bis TD352, bis MUGOF. MUGOF ist in 6000 zu erfliegen.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
	3	Initial fix	MUHUN (IAF)	–	–	–	A6000+	160
	4	Track to a fix	TD401 (IF)	268,6	4,0	–	A4500+	160
5	Track to a fix	TD400 (FAF (LNAV))	358,5	3,0	–	A4500+	–	
6	Track to a fix	<u>RW35</u> (MAPt (LNAV))	358,5	7,0	–	–	–	
7	Direct to a fix	TD410	–	–	–	–	–	
8	Course to an altitude	–	352,6	–	–	A4000+	–	
9	Direct to a fix	TD352	–	–	L	–	–	
10	Track to a fix	MUGOF (MAHF)	178,4	8,0	–	A6000	–	
11	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B				
	LNAV		2750 (540)	2900 (690)				
	LNAV/VNAV		2602 (383)	2614 (395)				
	LPV		2602 (383)	2614 (395)				

3. RNP-Anflug zur Landebahn 35, ausgehend von TRA [CH 63834 E35A]

Das Anflugverfahren steht nur auf Anweisung von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zur Verfügung.

1	Abflug von TRA bis TD401 und Endanflugkurs in 4500 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 4500 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TD400 nicht unter 4500 zu beginnen. 4,5 NM vor RW35 sind nicht unter 3700 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW35</u> . Schwellenüberflughöhe: 40. Fehlanflugverfahren: Steigflug direkt bis TD410, auf Kurs 352,6° bis zum Erfliegen von 4000; Linkskurve, Direktflug bis TD352, bis MUGOF. MUGOF ist in 6000 zu erfliegen.						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	TRA (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	TD401 (IF)	029,0	7,7	–	A4500+	160
5	Track to a fix	TD400 (FAF (LNAV))	358,5	3,0	–	A4500+	–
6	Track to a fix	<u>RW35</u> (MAPt (LNAV))	358,5	7,0	–	–	–
7	Direct to a fix	TD410	–	–	–	–	–
8	Course to an altitude	–	352,6	–	–	A4000+	–
9	Direct to a fix	TD352	–	–	L	–	–
10	Track to a fix	MUGOF (MAHF)	178,4	8,0	–	A6000	–
11	Hindernisfreihöhen:						
	Luftfahrzeugkategorie	A	B				
	LNAV	2750 (540)	2900 (690)				
	LNAV/VNAV	2602 (383)	2614 (395)				
	LPV	2602 (383)	2614 (395)				

(8) Anflüge zur Landebahn 17 sind gemäß Absatz 7 Nummer 1 bis 3 mit anschließendem Platzrundenanflug westlich des Verkehrslandeplatzes Donaueschingen-Villingen durchzuführen. Für sie werden folgende Hindernisfreihöhen festgelegt:

Luftfahrzeugkategorie	A	B
Platzrundenanflüge	2890 (660)	3070 (840)

§ 3

RNAV-Abflugverfahren

(1) Den RNAV (GNSS)-Abflugverfahren 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.

(2) Für RNAV (GNSS)-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 wird dem Luftfahrzeugführer nur die für das einzuhaltende Abflugverfahren zutreffende Bezeichnung mitgeteilt. Sofern für das jeweilige Abflugverfahren Mindestreife-flughöhen zu beachten sind, sind diese der Spalte „Mindestreife-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 in den Abflugbereichen muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte-ICAO Typ A).

(5) Die RNAV (GNSS)-Abflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 17

1.1 MOPAN FOUR SIERRA DEPARTURE (MOPAN 4S)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis TD170, bis TD171, bis TD172, bis TD353, bis MOPAN. Bis zum Durchfliegen von 3800 ist der Steigflug mit mindestens 4,8 % (295 ft/NM) durchzuführen.			6000	–	1. Der Verfahrensplanungsgradient von 4,8 % (295 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems (ED-R 150) im Segment zwischen den Wegpunkten HD1E und JD2 ist TD353 mindestens in 7500 zu überfliegen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	TD170	–	–	–	–	–
5	Track to a fix	TD171	088,5	4,5	–	–	–
6	Track to a fix	TD172	358,6	4,3	–	–	–
7	Track to a fix	TD353	314,6	16,3	–	–	–
8	Track to a fix	MOPAN	302,3	9,1	–	–	–

1.2 MUGOF ONE SIERRA DEPARTURE (MUGOF 1S)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis TD170, bis TD174, bis MUGOF. MUGOF ist mindestens in 6000 zu erfliegen.			6000	–	Das Abflugverfahren steht nur auf Anweisung von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zur Verfügung.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	TD170	–	–	–	–	–
5	Track to a fix	TD174	268,5	4,5	–	–	–
6	Track to a fix	MUGOF	358,4	4,0	–	A6000+	–

1.3 NEDOV FOUR SIERRA DEPARTURE (NEDOV 4S)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis TD170, bis TD171, bis NEDOV. Bis zum Durchfliegen von 3800 ist der Steigflug mit mindestens 4,8 % (295 ft/NM) durchzuführen.			6000	–	Der Verfahrensplanungsgradient von 4,8 % (295 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Direct to a fix	TD170	–	–	–	–	–
5	Track to a fix	TD171	088,5	4,5	–	–	–
6	Track to a fix	NEDOV	066,8	13,7	–	–	–

1.4 TRASADINGEN FOUR SIERRA DEPARTURE (TRA 4S)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis TD170, bis TD173, bis TRA. TRA ist mindestens in FL 090 zu erfliegen.			FL 090	–	Kann TRA nicht mindestens in FL 090 überflogen werden, sind vor dem Abflug abweichende Anweisungen bei der Flugverkehrs-kontrollstelle (ATC) einzuholen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbegrenzung
4	Direct to a fix	TD170	–	–	–	–	–
5	Track to a fix	TD173	246,4	14,2	–	–	–
6	Track to a fix	TRA	126,5	11,8	–	FL 090+	–

2. Bei Benutzung der Startbahn 35

2.1 MOPAN FOUR NOVEMBER DEPARTURE (MOPAN 4N)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis TD350, bis TD353, bis MOPAN. MOPAN ist mindestens in 7500 zu erfliegen.			6000	–	1. Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems (ED-R 150) im Segment zwischen den Wegpunkten HD1E und JD2 ist TD353 mindestens in 7500 zu überfliegen. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbegrenzung
4	Direct to a fix	TD350	–	–	–	–	–
5	Track to a fix	TD353	302,4	7,2	–	–	–
6	Track to a fix	MOPAN	302,3	9,1	–	A7500+	–

2.2 MUGOF ONE NOVEMBER DEPARTURE (MUGOF 1N)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis TD350, bis TD352, bis MUGOF. Bis zum Erfliegen von TD352 ist der Flug mit maximal 155 kt durchzuführen. MUGOF ist mindestens in 6000 zu erfliegen.			6000	–	1. Das Abflugverfahren steht nur auf Anweisung von der Flugverkehrs-kontrollstelle (ATC) zur Verfügung. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbegrenzung
4	Direct to a fix	TD350	–	–	–	–	–
5	Track to a fix	TD352	268,5	3,7	–	–	155
6	Track to a fix	MUGOF	178,4	8,0	–	A6000+	–

2.3 NEDOV FOUR NOVEMBER DEPARTURE (NEDOV 4N)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis TD350, bis TD351, bis NEDOV. TD350 ist mindestens in 4000 zu erfliegen. Bis zum Durchfliegen von 4000 ist der Steigflug mit mindestens 4,3 % (265 ft/NM) durchzuführen.			6000	–	1. Der Verfahrensplanungs- gradient von 4,3 % (265 ft/NM) ist aufgrund der VFR-Platzrunde am Verkehrslandeplatz Schwenningen am Neckar (EDTS) erforderlich. 2. Der Kurvenflug darf nicht vor Erreichen des Start- bahnendes (DER) einge- leitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbegrenzung
4	Direct to a fix	TD350	–	–	–	A4000+	–
5	Track to a fix	TD351	091,2	5,7	–	–	–
6	Track to a fix	NEDOV	117,0	14,0	–	–	–

2.4 TRASADINGEN FOUR NOVEMBER DEPARTURE (TRA 4N)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe		
2	Direktflug bis TD350, bis TD352, bis MUGOF, bis TRA. Bis zum Erfliegen von TD352 ist der Flug mit maximal 155 kt durchzuführen. TRA ist mindestens in FL 090 zu erfliegen.			FL 090	–	Der Kurvenflug darf nicht vor Erreichen des Startbahnendes (DER) eingeleitet werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindig- keitsbegrenzung
4	Direct to a fix	TD350	–	–	–	–	–
5	Track to a fix	TD352	268,5	3,7	–	–	155
6	Track to a fix	MUGOF	178,4	8,0	–	–	–
7	Track to a fix	TRA	176,3	16,6	–	FL 090+	–

Artikel 2**Außerkrafttreten**

Die Zweihundertzweite Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Donaueschingen-Villingen) vom 15. Dezember 2000 (BAnz. 2001 S. 353), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. April 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 119) geändert worden ist, tritt mit Ablauf des 5. August 2026 außer Kraft.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 6. August 2026 in Kraft.

Langen, den 6. März 2026

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann