

An	Verteiler			LoA 57
----	-----------	--	--	---------------

Von	J.-H. Baerens, CC/FB-N	Tel.	0421 5372 143	Datum Auslage RF bis	25.02.2011 21.04.2011
-----	------------------------	------	---------------	-------------------------	--------------------------

Änderung der Betriebsabsprache Austrocontrol (Lübeck TWR) - Bremen ACC zum 10.03.2011

1. Wesentliches

Anlage D, D.1 Die UHF des HAME wurde aktualisiert

Anlage E, E.2.2.3.4 – Streichung der Telefonnummern für CBNLE, Korrektur der VHF

2. Änderungsverzeichnis

Datum	Abschnitt	Seite(n)	einfügen, ersetzen, entfernen
10.03.2009	Berichtigung	alle	ersetzen
	LoA		

Axel Brandt
Chief of Support

Hans-Michael Jung
Chief Of Section

Von der aktuellen Berichtigung betroffene EBGen:												
	Nord A*)	Nord B	Ost A	Ost B	Süd	FDB	FIS	FMP	DA	SV CC	SV FDA	Büro
verbindlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
informativ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
*)nur für Sektor(en): HAME/HAMW/DHAT												
Diese Betriebsabsprache ist gültig für folgende EBGen:												
	Nord A*)	Nord B	Ost A	Ost B	Süd	FDB	FIS	FMP	DA	SV CC	SV FDA	Büro
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
*)nur für Sektor(en): HAME/HAMW/DHAT												

Verteiler I

SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.

BETRIEBSABSPRACHE

zwischen

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Center Bremen

und

Austrocontrol
Zentrale

In Kraft ab: 22. Juni 2007

1 Allgemeines.

1.1 Zweck.

Diese Betriebsabsprache regelt die Kontroll- und Koordinationsverfahren, die zwischen Bremen ACC und Austrocontrol bei der Durchführung der Flugverkehrsdienste für Flugverkehr nach IFR und VFR, der ganz oder teilweise der Flugverkehrskontrolle unterliegt, am Flugplatz **Lübeck-Blankensee** während der Aktivierungszeiten der CTR anzuwenden sind.

Diese Verfahren ergänzen nationale und/oder internationale (z. B. ICAO, EUROCONTROL) Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen.

1.2 Betriebsbereitschaft.

Bei Ausfällen oder Betriebsstörungen an technischen Geräten oder Anlagen (Navigationshilfen, Radar, Fernspreverbindungen etc.), die die Abwicklung oder die Sicherheit des Luftverkehrs oder die Zusammenarbeit beeinträchtigen können, unterrichten sich die Partner gegenseitig. Gegebenenfalls werden Maßnahmen abgesprochen.

2 Zuständigkeit.

Die Ausübung der Flugsicherungsbetriebsdienste für IFR-, Sonder-VFR- und VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum obliegt grundsätzlich Bremen ACC Sektor HAME.

Austrocontrol, Lübeck Tower ist zuständig für die Ausübung der Flugsicherungsbetriebsdienste für den Flugplatzverkehr sowie für Flüge nach VFR in die/aus der oder innerhalb der Lübeck CTR.

Abweichungen hiervon sind in dieser Betriebsabsprache geregelt.

3 Verfahren.

Anhang A:	Definitionen und Abkürzungen
Anhang B:	Darstellung Lübeck CTR und Luftraum Klasse E 1000 ft GND
Anhang C:	Koordinations- und Kontrollverfahren
Anhang D:	Frequenzen und Fernsprech-/Telefaxverbindungen
Anhang E:	Contingency-Verfahren

4 Änderungen und Abweichungen.

4.1 Änderungen der Betriebsabsprache.

Änderungen dieser Betriebsabsprache bedürfen der Schriftform und sind nur in beiderseitigem Einverständnis möglich.

4.2 Änderungen der Anlagen der Betriebsabsprache.

Änderungen der Anlagen dieser Betriebsabsprache sind nur in Schriftform und im gegenseitigen Einverständnis der von den unterzeichnenden Stellen dazu bevollmächtigten Stellen möglich.

4.3 Einzelne Abweichungen.

Bei der Betriebsdurchführung können Situationen auftreten, die eine gelegentliche Abweichung von dieser Betriebsabsprache notwendig machen. In diesen Fällen wird vom beteiligten Personal erwartet, dass es in gegenseitigem Einvernehmen nach bestem Ermessen handelt, um die Sicherheit und zügige Abwicklung des gesamten Luftverkehrs zu gewährleisten.

4.4 Vorläufige Änderungen.

Falls Ausfälle oder kurzfristige Entwicklungen Sofortmaßnahmen verlangen, können der Leiter Betriebsdienste des Center Bremen und der Geschäftsführer der Austrocontrol im gegenseitigen Einvernehmen vorläufige Änderungen dieser Betriebsabsprache vereinbaren.

Die Gültigkeit dieser Vereinbarungen darf den Zeitraum von drei Monaten nicht überschreiten. Die Inhalte sind schriftlich zu vereinbaren und bekannt zu geben.

5 Aufhebung.

5.1 Die Aufhebung dieser Betriebsabsprache bedarf der Schriftform und ist nur in beiderseitigem Einverständnis möglich.

5.2 Die Aufhebung dieser Betriebsabsprache und ihrer Anlagen durch eine der unterzeichnenden Stellen ist jederzeit möglich, vorausgesetzt, die aufhebende Stelle teilt den anderen unterzeichnenden Stellen dies mit einer Vorlaufzeit von drei Monaten vor der beabsichtigten Aufhebung schriftlich mit.

6 Unstimmigkeiten.

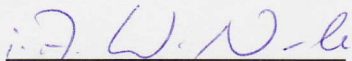
6.1 Bei Unstimmigkeiten über Bedeutung und Anwendung von Bestimmungen dieser Betriebsabsprache, werden die unterzeichnenden Stellen sich bemühen, eine für alle Stellen akzeptable Lösung zu finden.

6.2 Sollte sich keine einvernehmliche Lösung finden, wird jede der unterzeichnenden Stellen die Unstimmigkeiten an die jeweils fachlich vorgesetzte Stelle zur Lösung weitergeben.

7 Gültigkeit.

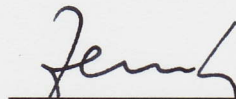
Diese Betriebsabsprache tritt am 22. Juni 2007 in Kraft.

Bremen, 21.06.2007



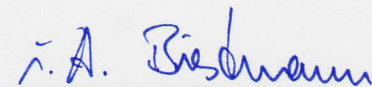
i. V. Werner Spier
Leiter Betriebsdienste
DFS Center Bremen

Wien, 20.06.2007



Mag. Johann Zensky
Vorstandsdirektor
AUSTRO CONTROL GmbH

Langen, 21.06.2007



i. V. Dirk Mahns
Leiter ATM Operations and
Strategy
DFS GmbH

Wien, 20.06.2007



Bernhard Söllner
Chief ATS/Terminal
AUSTRO CONTROL GmbH

Anlage 1.

Änderungsverzeichnis.

Änderungs-Nr.	Datum	Teil	Seite(n)	hinzufügen. streichen oder ersetzen
1	22. November 2007	Anlage 1	4 1	entfernen einfügen
		Anhang C	C1, C3, C4	ersetzen
		Anhang D	D1	ersetzen
		Anhang E	E1 E2	ersetzen einfügen
2	31. Juli 2008	Anlage 1	1	ersetzen
		Anhang C	C1 – C4 C5	ersetzen entfernen
		Anhang D	D1	ersetzen
3	25. September 2008	Anlage 1	1	ersetzen
		Anlage C	C1, C2	ersetzen
4	12. März 2009	Anlage 1	1	ersetzen
		Anhang A	A1, A2	ersetzen, einfügen
		Anhang B	B1, B2	ersetzen, einfügen
		Anhang D	D1, D2	ersetzen, einfügen
5	10. März 2011	Anlage 1	1	ersetzen
		Anhang D	D1	ersetzen
		Anhang E	E1, E2	ersetzen

Anhang A.

Definitionen und Abkürzungen.

In Kraft ab: 22. Juni 2007
Geändert am: 12. März 2009

FVK **F**lug**v**erkehr**s**kontrolle
HAME Center Bremen Sektor Hamburg East
PL Platzlotse

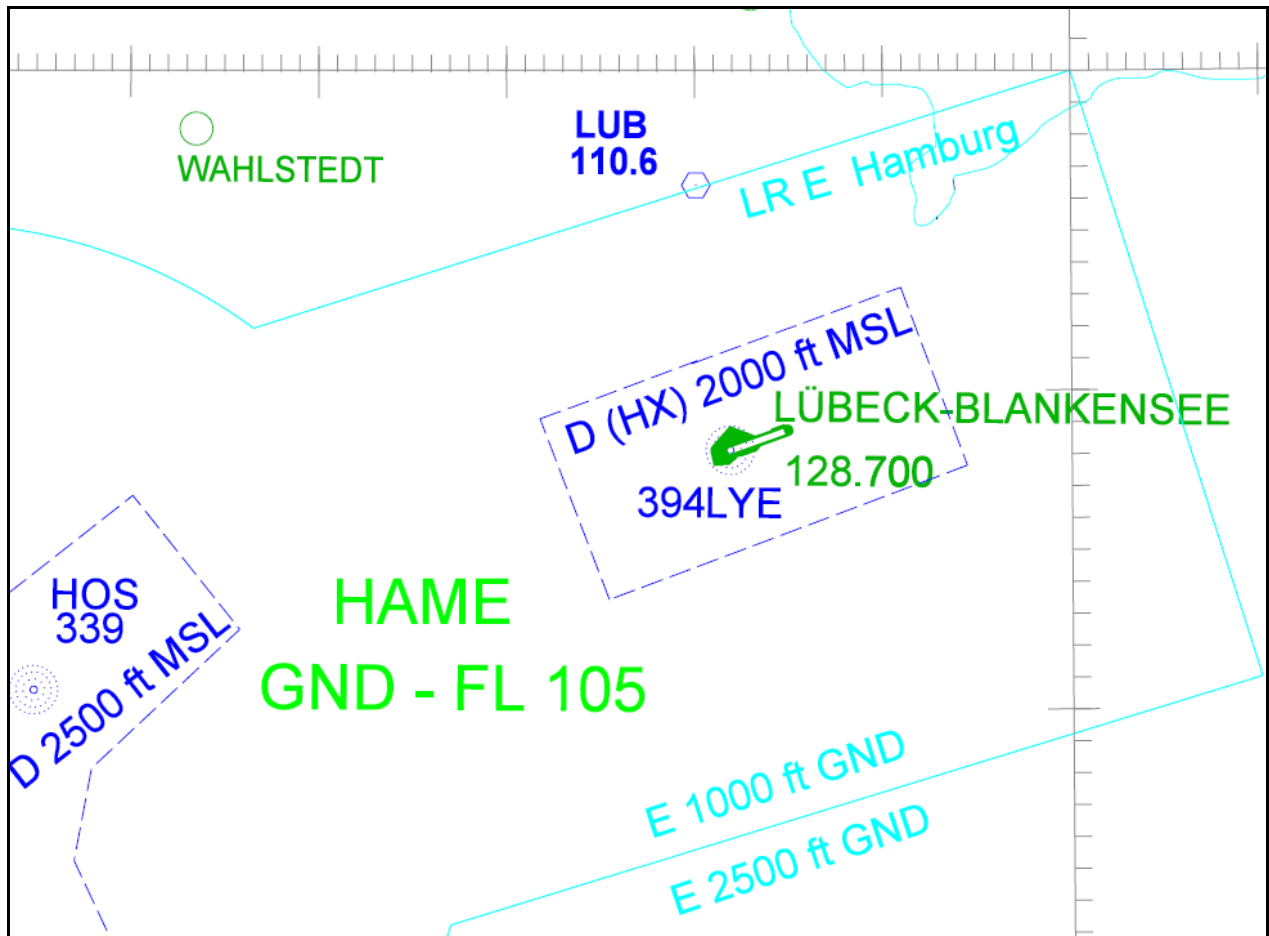
Anmerkung: Weitere Abkürzungen sind dem Luftfahrthandbuch Deutschland zu entnehmen.

SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.

Anhang B.

Darstellung Lübeck CTR und Luftraum Klasse E 1000 ft GND.

In Kraft ab: 22. Juni 2007
Geändert am: 12. März 2009



SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.

Anhang C.

Koordinations- und Kontrollverfahren.

In Kraft ab: 22. Juni 2007
Geändert am: 25. September 2008

C.1 Grundsätze.

C.1.1 Betriebsaufnahme Lübeck TWR.

- C.1.1.1 Lübeck TWR meldet die beabsichtigte Betriebszeit, bei gleichzeitiger Übermittlung der aktuellen Start-/Länderichtung, und der zu beachtenden Flugplatzinformationen bis 5 Minuten vor Betriebsbeginn an Center Bremen Sektor HAME.
- C.1.1.2 Nach Prüfung/Koordination der Verkehrslage in der Lübeck CTR / Luftraum E 1000ft GND erteilt Bremen ACC Sektor HAME die Genehmigung zur Betriebsaufnahme.
- C.1.1.3 Mit Betriebsaufnahme bzw. -ende von Lübeck TWR wird gleichzeitig der "HX"-Luftraum Lübeck CTR aktiviert bzw. deaktiviert.

Anmerkung: Bei der Aktivierung des "HX"-Luftraumes sind folgende Mindestzeiten einzuhalten:

- bei IFR-Anflügen 5 Minuten vor der ETO LYE NDB bis zur Landung,
- bei IFR-Abflügen ab EOBT bis 5 Minuten nach dem Start.

C.1.2 Wechsel der Start-/Länderichtung.

Lübeck TWR koordiniert den Zeitpunkt des Wechsels der Start-/Länderichtung mit Bremen ACC Sektor HAME.

C.1.3 Wetterinformationen.

Bei Ausfall der automatischen Datenübertragung übermittelt Lübeck TWR das aktuelle Platzwetter bei Einzelflugbetrieb jeweils 30 Min. vor ETA eines IFR-Fluges, bei länger dauerndem IFR-Betrieb jeweils um H+20 und H+50 an Bremen ACC Sektor HAME.

Wettererscheinungen, die die Anfliegerbarkeit des Flugplatzes Lübeck-Blankensee beeinträchtigen, werden unmittelbar nach Auftreten für die Dauer von IFR-Anflügen im Zeitraum nach Erhalt der ETO LYE NDB bis zur Übernahme des Sprechfunkverkehr durch Lübeck TWR an Bremen ACC Sektor HAME übermittelt.

C.1.4 ATIS – Ausstrahlung.

- C.1.4.1 Lübeck TWR sendet für den Flugplatz Lübeck-Blankensee während der CTR-Öffnungszeiten ATIS gemäß AIP Deutschland aus.
- C.1.4.2 Als Art des zu erwartenden Anflugs ist der NDB-(GPS)-Anflug nur dann anzugeben, wenn das ILS nicht zur Verfügung steht.

C.1.4.3 Die Übergangsfläche wird aus folgender Tabelle ermittelt:

QNH EDHL in hPa	Transition Level
von 943 bis 977	FL 80
von 978 bis 1013	FL 70
von 1014 bis 1050	FL 60

C.1.4.4 Lübeck TWR übermittelt an Center Bremen Sektor HAME:

- den neuen Kennbuchstaben, indem der METAR-Meldung der Text "ATIS [Kennbuchstabe]" angefügt wird,
- im Wortlaut die aufgesprochenen Informationen in den Punkten
 - ungewöhnlicher Zustand der Pistenoberfläche, und, wenn verfügbar, Bremswirkung,
 - weitere besondere Hinweise (z.B. Einschränkung(en) in der Benutzbarkeit der Piste(n), Einschränkung(en) in der Benutzbarkeit der Anflughilfen; Bauarbeiten an oder nahe der Piste(n)), wenn verfügbar
 - wichtige Wettererscheinungen im An- und Abflugbereich des Flugplatzes,
- das Auslassen von Wetterinformationen, wenn ein schneller Wechsel der Wettermeldungen eine häufige Änderung der ATIS-Ausstrahlung zur Folge hätte.

C.1.5 **Flugalarmdienst.**

C.1.5.1 Lübeck TWR alarmiert die örtlichen Rettungseinheiten und den Supervisor CC Bremen.

C.1.5.2 Der Supervisor CC Bremen hat die Federführung für die Durchführung des Flugalarmdienstes nach Meldung durch die Lübeck TWR. Er entscheidet über weiter einzuleitende Maßnahmen und übernimmt alle weiteren Alarmierungen bzw. Benachrichtigungen.

C.2 **IFR - An- und Abflüge.**

C.2.1 **IFR-Anflüge.**

C.2.1.1 Center Bremen Sektor HAME koordiniert ankommende Luftfahrzeuge mit Lübeck TWR nicht früher als 30 Minuten und nicht später als 5 Minuten vor der ETO des IAF.

Es werden folgende Daten übermittelt:

- Rufzeichen
- geschätzte Ankunftszeit
- Luftfahrzeugmuster
- Zusätzliche Informationen, falls erforderlich

Die Zeit wird berichtigt, wenn sich Änderungen von 5 Minuten oder mehr ergeben.

C.2.1.2 Bremen ACC Sektor HAME informiert Lübeck TWR, sobald Luftfahrzeuge eine Entfernung von 30 NM vom Aufsetzpunkt erreicht haben.

Bremen ACC Sektor HAME informiert Lübeck TWR nur auf dessen Anforderung, sobald Luftfahrzeuge eine Entfernung von 10 NM vom Aufsetzpunkt erreicht haben.

C.2.1.3 Die Radarführung zum Endanflug soll so erfolgen, dass die Luftfahrzeuge den LOC 10 NM vom Aufsetzpunkt erflogen haben, dabei soll die Staffelung auf dem Endanflug aufgrund der örtlichen Verhältnisse

für RWY 07 mindestens 10 NM,
für RWY 25 mindestens 5 NM

betragen.

C.2.1.4 Sichtanflüge.

Bei der Koordination von Sichtanflügen muss Bremen ACC Sektor HAME den Standort des ankommenden Luftfahrzeuges in Bezug auf den Flughafen übermitteln. Lübeck TWR übermittelt ggf. die Landefreigabe.

C.2.1.5 Fehlanflüge.

Im Fall eines Fehlanfluges muss Lübeck TWR

- das Luftfahrzeug unverzüglich anweisen auf die Frequenz von Bremen ACC Sektor HAME zu wechseln,

- Bremen ACC Sektor HAME über den Fehlanflug und, soweit möglich, dessen Ursache sowie über spezielle Fehlanfluganweisungen, falls erteilt, informieren.

C.2.2 **IFR – Abflüge.**

C.2.2.1 Für alle IFR-Abflüge von Lübeck-Blankensee besteht eine generelle Abflugbeschränkung ("HOLD FOR RELEASE").

C.2.2.2 Für Abflüge von Turbostrahl- und Turbopropeller-Luftfahrzeugen koordiniert Lübeck TWR Anlass- und Streckenfreigaben bei Center Bremen Sektor HAME; für andere Luftfahrzeuge wird nur eine Streckenfreigabe mit Center Bremen Sektor HAME koordiniert.

Lübeck TWR erhält den SSR-Code.

Center Bremen Sektor HAME teilt Lübeck TWR Abflugverzögerungen von 20 Minuten oder mehr umgehend nach Bekanntwerden mit.

C.2.2.3 Auf Anforderung von Lübeck TWR (Release Request) erteilt Bremen ACC Sektor HAME für jeden Abflug eine individuelle Abflugfreigabe (Release) einschließlich ggf. erforderlicher Abflugbeschränkungen.

C.2.2.4 Die Abflugfreigabe hat eine Gültigkeit von fünf Minuten. Innerhalb dieser Zeit erteilt Lübeck TWR eine Abflugfreigabe.

C.2.2.5 TWR Lübeck übermittelt umgehend die Startzeit (ATD) an Center Bremen Sektor HAME.

C.2.2.6 Sichtabflüge für Propellerflugzeuge bis 5,7 t MTOW

C.2.2.6.1 IFR - Abflüge von Propellerflugzeugen bis 5,7 t MTOW können in beide Startrichtungen für Sichtabflüge freigegeben werden.

C.2.2.6.2 Für Sichtabflüge ist folgendes festzulegen und an Lübeck TWR zu übermitteln:

- Steuerkurs bzw. Kurs zu einem Funkfeuer / Waypoint

- freigegebene Flughöhe

- Flughöhe, bei deren Passieren die Sichtabflugphase endet (z. B. MRVA)

C.2.2.6.3 Aus Lärmschutzgründen ist ein Sichtabflug vorzugsweise Richtung Süden freizugeben.

C.2.2.6.4 Muss Lübeck TWR in der CTR Abstände zu Segelfluggeländen sicherstellen, wird Lübeck TWR nicht freigebbare Steuerkurse benennen und eine alternative Freigabe vorschlagen.

C.3 Staffelungsverpflichtung.

C.3.1 Für die Staffelung zwischen IFR-Flügen untereinander bzw. zwischen IFR-Flügen und anderen zu staffelnden Flügen ist Bremen ACC Sektor HAME zuständig.

C.3.2 Lübeck TWR gewährleistet die Einhaltung der örtlich festgelegten zeitlichen Mindestabstände zur Minderung der Gefahren durch Luftwirbelschleppen zwischen nacheinander startenden Luftfahrzeugen.

C.3.3. Nutzung des Radardarstellungssystems WATCHKEEPER durch Lübeck TWR.

C.3.3.1 Im TWR Lübeck kommt das Radardatendarstellungssystem WATCHKEEPER zum Einsatz. Die von diesem System dargestellten Radardaten dürfen insbesondere für folgende Zwecke genutzt werden:

- Feststellung, ob in Abhängigkeit vom vorausfliegenden Luftfahrzeug ein weiterer Abflug zum Start freigegeben werden kann gemäß dem von Center Bremen Sektor HAME vorgegebenen Mindestabstand

- Feststellung, ob in Abhängigkeit von einem anfliegenden Luftfahrzeug ein Abflug zum Start freigegeben werden kann gemäß dem von HAME vorgegebenen Mindestabstand

C.3.3.2 Die Staffelungsverpflichtung zwischen Flügen, für die Staffelung erforderlich ist, darf nicht delegiert werden.

C.4 Kontrollübergabe/Übergabe der Funkverbindung von IFR-Flügen.

C.4.1 Die Kontrollübergabe erfolgt

- bei einem IFR-Abflug unmittelbar nach dem Abheben und
- bei einem IFR-Anflug, wenn er gelandet ist.

C.4.2 Die Übergabe der Funkverbindung

- anfliegender Luftfahrzeuge an Lübeck TWR erfolgt nicht als früher als bei einer Entfernung von 10 NM und nicht später als bei einer Entfernung von 4 NM vom Aufsetzpunkt,

- abfliegender Luftfahrzeuge an Bremen ACC Sektor HAME erfolgt zum Zeitpunkt der Kontrollübergabe.

C.5 Sonder VFR- (SVFR-) und VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum.

C.5.1 Wenn kein IFR-Flug innerhalb der Lübeck CTR angekündigt ist, gilt die Zustimmung von Bremen ACC Sektor HAME für die Durchführung eines SVFR-Fluges oder von VFR-Flügen bei Nacht innerhalb der Lübeck CTR als erteilt, vorausgesetzt der Flug wird in einer Höhe in oder unterhalb 1000 ft MSL durchgeführt.

C.5.2 Ist IFR-Verkehr innerhalb der Lübeck CTR angekündigt, und sollen zur gleichen Zeit VFR-Flüge bei Nacht oder ein oder mehrere SVFR-Flüge gleichzeitig durchgeführt werden, hat Lübeck TWR die Zustimmung von Bremen ACC Sektor HAME einzuholen. Die Staffelungsverpflichtung liegt bei Bremen ACC Sektor HAME.

Anmerkung: Als Ankündigung gilt für IFR-Anflüge die Koordination der ETO IAF bzw. für IFR-Abflüge die Koordination der Anlasszeit.

Anhang D.

Frequenzen und Festnetzverbindungen.

In Kraft ab: 22. Juni 2007
Geändert am: 10. März 2011

D.1 Frequenzen.

	VHF	UHF
Bremen Radar	136.675 MHz	357.550 MHz
Lübeck TWR	128.700 MHz	

D.2 Festnetzverbindungen.

D.2.1 Bremen ACC.

Supervisor Bremen ACC	#2199	+49 421 5372 120
		Fax +49 421 535 533
HAME Q	#2054	+49 421 5149 913

D.2.2 Lübeck TWR.

Platzlotse	#2252	+49 451 5830 115
		Fax +49 451 596 970
Platzassistent	#2251	

SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.

Anhang E.

Contingency-Verfahren.

In Kraft ab: 22. Juni 2007
Geändert am: 10. März 2011

E.1 Ausfall Lübeck TWR.

Bei einem Ausfall von Lübeck TWR finden keine IFR-An- und Abflüge zum und vom Flugplatz Lübeck-Blankensee statt.

E.2 Ausfall Center Bremen.

E.2.1 Allgemeines.

E.2.1.1 Im Falle eines technischen oder katastrophengebunden Ausfalls, der in einer Einstellung der Flugsicherungsbetriebsdienste durch Bremen ACC endet, wird von den Koordinationspartnern erwartet, dass sie Bremen ACC in der sicheren Evakuierung des Luftverkehrs aus dem Zuständigkeitsbereich von Bremen ACC unterstützen.

E.2.1.2 Der Contingency Contact Point (CCP) von Bremen ACC wird die notwendigen Contingency Massnahmen beschließen und die folgende Durchführung des Contingency Plans koordinieren.

E.2.2 Abbruch der Flugsicherungsdienste durch Bremen ACC.

Im Contingency Fall haben die Bestimmungen dieses Anhangs Priorität über die entsprechenden Regelungen der anderen Anhänge dieser Betriebsabsprache.

E.2.2.1 Contingency Phase 0.

E.2.2.1.1 Im Falle eines Vorfalls, der den Abbruch des Betriebs oder den plötzlichen Verlust von Bremen ACC zur Folge hat, wird der Bremen ACC Supervisor die Koordinationspartner so weit möglich informieren.

Wenn nötig und möglich werden Verfahren abgesprochen, um die sichere Evakuierung des kontrollierten Luftverkehrs aus dem Zuständigkeitsbereich von Bremen ACC sicherzustellen.

Wenn der Betrieb von Bremen ACC eingestellt und der Zuständigkeitsbereich von Bremen ACC von allem kontrollierten Luftverkehr evakuiert ist, wird der Supervisor Bremen ACC für Bremen ACC die Contingency Phase 0 erklären. Ab dann gilt:

- Der Zuständigkeitsbereich Bremen ACC wird bis zur Wiederherstellung der vollen Einsatzbereitschaft von Bremen ACC als Bremen ACC Contingency Area bezeichnet,
- die Bremen ACC Contingency Area ist eine No-Fly-Zone, der Einflug ist untersagt, bis die Contingency Phase 1 oder 2 aktiviert sind.

E.2.2.1.2 Erreichbarkeit des Krisenstabes Bremen ACC:

- ATC Supervisor: +49 421 596 3489 or +49 173 3401129

E.2.2.2 Contingency Phase 1.

Wird für Bremen ACC nicht angewendet.

E.2.2.3 Contingency Phase 2.

E.2.2.3.1 Allgemeines.

In der Contingency Phase 2 nimmt Bremen ACC die Flugsicherungsbetriebsdienste in seinem Zuständigkeitsbereich durch Öffnung von Contingency Sektoren in Aiding Units wieder auf.

Die Contingency Sektoren entsprechen den bestehenden Sektoren von Bremen ACC wie folgt:

- **Hamburg East and West Sektor:**
Contingency Sektor North Low auf dem TWR Hamburg

E.2.2.3.2 Aktivierung/Deaktivierung

Der Supervisor Bremen ACC informiert die Koordinationspartner über die Aktivierung der Contingency Sektoren.

E.2.2.3.3 Verkehrsflusssteuerungsmassnahmen.

Notwendige Verkehrsflusssteuerungsmassnahmen während der Contingency Phase 2 werden vom Supervisor Bremen ACC veranlasst.

E.2.2.3.4 Contingency Sektoren, Arbeitspositionen, Meldungen, Telefonverbindungen und Frequenzen.

Sector CB NORTH LOW (Hamburg)	Meldungen	Arbeitsplatz	MFC-Nummer / Öffentliches Telefon Frequenz
CBNLQ	Control Messages, Expedite Clearances, Approval Requests, Revisions, Flightplan Data, Estimates	Planner (Coordinator)	MFC # 2499 Öffentliches Telefon +49 40 596 564
CBNLB	Radar Coordination	Executive (Radar)	via Planner Frequenzen 136.675 MHz 278.450 MHz

Anmerkung: Die Bremen ACC Contingency Arbeitsplätze werden die entsprechenden Arbeitsplätze der Koordinationspartner über die in den Betriebsabsprachen festgelegten Anschlüssen anrufen.

Das telefonische Rufzeichen von Bremen ACC im Contingency Fall in den Aiding Units ist: Bremen Contingency North Low.

E.2.3.5 Flugplandaten.

Flugplandaten liegen in den Contingency Sektoren nicht immer vollständig vor.

ENDE