

An	Verteiler		<b>LoA 08</b>
----	-----------	--	---------------

Von	J.-H. Baerens, CC/FB-N	Tel.	0421 5372 143	Datum	31.08.2011
				Auslage DRF bis	20.10.2011

## Änderung der Betriebsabsprache Hamburg TWR - Bremen ACC zum 08 SEP 2011

### 1. Wesentliches

Der **Paragraf B.1.3** wurde neu eingefügt. Somit ist nun auch Hamburg TWR bekannt, dass es eine Prioritätenregelung für die Serieneinflüge der Fa. Airbus gibt, so sich die Luftfahrzeuge im Fluge befinden.

B. 3.7 Geschwindigkeitsanweisungen – folgender Satz wurde gestrichen:

*Wurde einem Luftfahrzeug durch Bremen ACC eine Geschwindigkeitsanweisung von weniger als 210 KTS erteilt, ist Hamburg PL1 vor Übergabe der Funkverbindung darüber zu informieren.*

Im neuen **Paragrafen B 2** „Kontrollübergabe und Staffellungsverpflichtung“ wurden verschiedene, bereits in der Betriebsabsprache enthaltene Regelungen neu zusammengefasst. Des Weiteren wurden neue, die Verantwortlichkeiten deutlich beschreibende Regelungen aufgenommen.

In dem Zusammenhang wurde folgender Paragraf gestrichen:

*Bremen ACC übergibt aufeinander folgende Anflüge so, dass der Radarstaffelungsmindestwert im weiteren Flugverlauf bis zur Landung zum Voraus fliegenden Anflug nicht unterschritten wird.*

Die Regelung ist prinzipiell im neuen **Paragrafen B 2.3** aufgegangen. Wenn Bremen für die Erstellung der Anflugstaffelung verantwortlich ist, kann sie nur so erstellt werden, dass sie bis zum Aussetzen aufrechterhalten bleibt.

### 2. Änderungsverzeichnis

Datum	Abschnitt	Seite(n)	einfügen, ersetzen, entfernen
08.09.2011	Deckblatt	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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>										
*nur für Sektor(en):	HAME, HAMW, DHAT											

Verteiler: LoA I: 1, 2, 3, 5  
Fr. M. Nicolaus

**SEITE ABSICHTLICH FREI GELASSEN.**

# **BETRIEBSABSPRACHE**

zwischen

**DFS** Deutsche Flugsicherung GmbH  
Niederlassung Center Bremen  
Bremen ACC

**DFS** Deutsche Flugsicherung GmbH  
Niederlassung Tower Hamburg  
Hamburg TWR

In Kraft ab : 16.09.2002

## **1. Allgemeines**

### **1.1 Zweck**

Diese Betriebsabsprache legt die Zuständigkeitsbereiche (ZB) sowie die Kontroll- und Koordinationsverfahren zwischen der Niederlassung Center Bremen (Bremen ACC) und der Niederlassung Tower Hamburg (Hamburg TWR) fest.  
Die Betriebsabsprache ergänzt die Bestimmungen der Betriebsanweisungen.

### **1.2 Berichtigungen oder Aufhebung**

Berichtigungen bzw. die Aufhebung dieser Betriebsabsprache bedürfen der Schriftform. Sie sind nur in beiderseitigem Einverständnis möglich.

### **1.3 Abweichungen und Änderungen**

#### **1.3.1 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 die zügige Abwicklung des gesamten Luftverkehrs zu gewährleisten.

#### **1.3.2 Vorläufige Änderungen**

Falls Ausfälle oder kurzfristige Entwicklungen von dieser Betriebsabsprache abweichende Sofortmaßnahmen verlangen, können der Leiter Niederlassung Bremen bzw. die Leiter EBG Bremen und der Leiter der Niederlassung Hamburg im gegenseitigen Einvernehmen vorläufige Änderungen dieser Betriebsabsprache vereinbaren.

Die Gültigkeit solcher vorläufigen Änderungen darf drei Monate nicht überschreiten.

### **1.4 Betriebsbereitschaft**

Beide Niederlassungen unterrichten sich gegenseitig über den Ausfall flugsicherungstechnischer Anlagen/Geräte, soweit dieser Auswirkungen auf die Zusammenarbeit und/oder die Verkehrsabwicklung haben könnte.

## **2. Zuständigkeitsbereiche**

### **2.1 Hamburg TWR**

Hamburg TWR ist für die Durchführung der Flugsicherungsbetriebsdienste innerhalb der Hamburg CTR zuständig.

### **2.2 Bremen ACC**

Bremen ACC ist für die Durchführung der Flugsicherungsbetriebsdienste außerhalb der Hamburg CTR zuständig. Die Aufteilung der Arbeitsbereiche im Bremen ACC wird in Anlage F dargestellt.

## **3. Liste der Anlagen**

Die zusätzlich vereinbarten Verfahren sind in den folgenden Anlagen beschrieben:

**Anlage A :** Radarverfahren

**Anlage B :** Koordinations- und Kontrollverfahren

**Anlage C :** Allwetterflugbetrieb nach ILS CAT II / III

**Anlage D :** Fernsprechverbindungen und Frequenzen

**Anlage E:** Koordination bei der Aktivierung der Segelfluggebiete Boberg, Fischbek und Uetersen

**Anlage F :** ATC-Zuständigkeiten im Bereich der Hamburg CTR

**Anlage G :** Einschränkungen bei der Verkehrsabwicklung und Verkehrsflußregelung

**Anlage H :** Contingency-Verfahren

## **4. Aufhebungen**

Mit dieser Betriebsabsprache wird die Betriebsabsprache zwischen Bremen APP/ACC und Hamburg TWR vom 15.12.2000 aufgehoben.

Bremen, den

Hamburg, den

Niederlassungsleiter Bremen

Niederlassungsleiter Hamburg

## Radar- und Sekundärradarverfahren

Geändert am: 18.11.2010

### A 1. Radarverfahren

#### A 1.1 Verwendung von Radar durch Hamburg TWR

TWR Hamburg verwendet Radar in der Flugplatzkontrolle bei funktionsfähiger Radardarstellung auf dem TWR für die in der BA-FVD 351 beschriebenen Zwecke. Die Verfahren bei nicht funktionsfähiger Radardarstellung auf dem TWR Hamburg regelt Punkt B 11.

#### A 1.2 Übernahme der Radaridentität

Hamburg TWR und Bremen ACC übernehmen automatisch die Identität eines Radarzieles gemäß BA-FVD durch Nutzung eines rechnergestützten Radarsystems und der Übermittlung des Individualcodes.

#### A 1.3 Abstände zur ZB-Grenze

A 1.3.1 Hamburg TWR hält mit staffelungspflichtigen Flügen folgende Abstände zu den Grenzen der Hamburg CTR ein:

- vertikal: 500 ft
- lateral: keinen Abstand

A 1.3.2 Bremen ACC hält folgende Abstände zur Hamburg CTR ein:

- vertikal: 500 ft
- lateral: Radarstaffelungsmindestwert

### A 2. Sekundärradarverfahren

#### A 2.1 SSR-Code Management für IFR-Abflüge und VFR-Abflüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum

Die Code/Callsign-Zuordnung für IFR-Abflüge und VFR-Abflüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum erfolgt durch das P1/ATCAS.

#### A 2.2 SSR-Codeverteilung durch Hamburg TWR

Hamburg TWR vergibt für Flüge im eigenen Bereich die Reserved Codes (Phoenix) = Special Use Codes (P1)

<b>7001</b>	Label <b>VOUT</b>	für TWR EDDH outbound
<b>7010</b>	Label <b>VIN</b>	für TWR EDDH inbound
<b>7012</b>	Label <b>Heli</b>	Reserved Code TWR Hamburg
<b>4474</b>	Label <b>Ball</b>	Ballonfahrten
<b>4640</b>	Label <b>LIB</b>	Polizei Hamburg
<b>4642</b>	Label <b>VDH</b>	VFR-Flüge
<b>4643</b>	Label <b>SSF</b>	Sightseeing flights
<b>4644</b>	Label <b>SV</b>	S-VFR EDDH
<b>4645</b>	Label <b>EDHI</b>	Hamburg - Finkenwerder (EDHI)

sowie Individualcodes aus einem eigenen Codevorrat.

**SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.**

## Koordinations- und Kontrollverfahren

Geändert am: 08.09.2011

### B 1. Grundsätze

#### B 1.1 Betriebspisten

Hamburg TWR legt die Betriebspisten fest.

Beabsichtigt Hamburg TWR die Betriebspisten zu ändern, ist der DHAT (bei Nichtbesetzung des DHAT: HAMEQ) rechtzeitig zu informieren und der Zeitpunkt des Wechsels zu koordinieren.

Nach einem Startpistenwechsel wird der erste Abflug auf der neuen Piste "Release"-pflichtig (s. a. [B 4.4.2](#)).

#### B 1.2 IFR-An- und Abflüge EDDH und Verkehrsanteile EDDH und EDHI als Gesamtverkehr

Hamburg TWR und Bremen ACC betrachten sowohl die IFR-An- und Abflüge EDDH (hier insbesondere bei der Pistenkonstellation ↑33 ↓15) als auch die Verkehrsanteile EDDH und EDHI als Gesamtverkehr, wenn eventuell auftretende unvermeidliche Verzögerungen durchschnittlich möglichst gering gehalten werden müssen.

Die Bevorzugung von Flügen, die der Verkehrsflussregelung unterliegen, bleibt davon unberührt.

[B 1.3](#) Für die Durchführung der Serieneinflüge/Prüfflüge der Airbusfamilie inklusive aller Fracht- und Sonderversionen der Fa. Airbus Operations GmbH wurde mit Wirkung vom 13.06.1991 durch das BMV (heute BMVBS) für diese Flüge Vorrangbehandlung mit „Status Regierungsflug“ gem. BA FVD erteilt. Die Regelung ist erst während des Fluges wirksam.

#### B 1.4 HX-Teil der Hamburg CTR

Der Supervisor TWR aktiviert und deaktiviert HX-Teile der Hamburg CTR und informiert Sektor HAME entsprechend. Sektor HAME informiert FIS WWC1I.

#### B 1.5 AFW- und ATIS-Information

B 1.5.1 AFW- und ATIS-Informationen über den Flughafen Hamburg werden von IDVS Hamburg an ATCISS Bremen übermittelt.

Wird auf Grund schneller Wechsel der Wettermeldungen statt der vollständigen ATIS-Informationen nur die Sprechgruppe

**"Due to rapid changes weather information available on control frequency"**

ausgestrahlt, hat Hamburg TWR bei Beginn dieser Verfahrensweise Supervisor CC davon in Kenntnis zu setzen.

B 1.5.2 Der nächstfolgende ATIS-Kennbuchstabe ist erst dann zu aktivieren, wenn die Abstrahlung des entsprechenden ATIS-Textes erfolgt.

**B 1.6 Übergangsfläche (Transition Level)**

Die Übergangsfläche (Transition Level) für den Flughafen Hamburg wird entsprechend dem vom DWD übermittelten Luftdruckwert (QNH) von IDVS Hamburg TWR gemäß nachfolgender Tabelle automatisch bestimmt und mit dem ATIS-Bild an ATCISS Bremen übermittelt.

QNH in hPa	Transition Level
von 1050 bis 1014	FL60
von 1013 bis 978	FL70
von 977 bis 943	FL80

**B 1.7 Austausch der Flugverlaufsdaten**

Flugverlaufsdaten werden grundsätzlich automatisiert zwischen P1/ATCAS (Air Traffic Control Automation System) und TFDPS (Tower Flight Data Processing System) Hamburg ausgetauscht.

Verbal koordinierte Daten heben automatisiert übermittelte Daten auf.

**B 2 Kontrollübergabe und Staffelungsverpflichtung**

**B 2.1** Die Kontrollübergabe für an- und abfliegende Luftfahrzeuge erfolgt mit dem Passieren der ZB Grenze.

**B 2.2** Soweit nicht anders koordiniert, ist TWR Hamburg für die Anfangsabflugstaffelung zwischen allen Starts EDDH und/oder EDHI verantwortlich.

Bremen ACC akzeptiert koordinationsfreie Radarübergaben, wenn der Abstand des nachfolgenden Luftfahrzeuges zum vorausfliegenden Luftfahrzeug zum Zeitpunkt des Ausfluges aus der Hamburg CTR 3 NM beträgt und dieser Abstand im weiteren Flugverlauf bestehen bleibt oder zunimmt.

Bremen ACC informiert TWR Hamburg, wenn sich die erforderliche laterale Mindeststaffelung auf 5 NM erhöht.

Die vorgeschriebene Staffelung bei Wirbelschleppen bleibt unberührt.

**B 2.3** Soweit nicht anders koordiniert ist Bremen ACC ist für die Erstellung der Anflugstaffelung zwischen allen Anflügen EDDH und/oder EDHI verantwortlich.

**B 2.4** Bremen ACC ist zusätzlich für die Staffelung folgender Flüge zuständig:

ARR05 EDDH zu DEP05 EDHI

ARR33 EDDH zu DEP05 EDHI

ARR15 EDDH zu DEP05 EDHI

Bei ARR05 EDHI und DEP23 EDDH (Opposite Traffic) ist die Staffelungsverpflichtung fallweise abzusprechen [erst starten oder erst anfliegen].

**B.2.5** Ist zu erwarten, dass Hamburg TWR die vorgeschriebene Staffelung zwischen EDHI-Anflügen und eigenem Flugverkehr auf der Grundlage der BA-FVD 327 herabsetzen kann, kann er die Funkübergabe des EDHI-Anfluges auf seine Frequenz verlangen. Hamburg TWR informiert Finkenwerder TWR über den Frequenzwechsel.

**B 3 IFR-Anflüge EDDH****B 3.1 Informationen über die Standorte ankommender Flüge.**

Wenn nachfolgend nicht anders gefordert, können Informationen über die Standorte ankommender Flüge (10 NM Check) entfallen.

Die Platzkontrolle kann einen 10-NM-Check anfordern.

Für den ersten Anflug nach einem Wechsel der Landepiste in Betrieb sowie Anflüge auf eine andere als die in Betrieb befindliche Landepiste hat ein 10-NM-Check zu erfolgen.

Für alle Anflüge während der Pistenkonstellation Start 33 / Landung 15 hat ein 30-NM-Check zu erfolgen.

**B 3.2** Anflüge auf andere Pisten als auf die für Landungen festgelegte Betriebspiste benötigen die Zustimmung des Hamburg PL1.

**B 3.3 Anflüge, die nicht über P1/ATCAS angekündigt werden**

Flugverlaufsdaten von Flügen, die nicht automatisch von P1/ATCAS mit TFDPS koordiniert werden, sind so früh wie möglich vor dem Einflug in die CTR Hamburg dem Hamburg PA2 zu übermitteln. Dies sind in der Regel Flüge, die nicht EDDH als Zielflughafen eingetragen haben.

**B 3.4 Übergabe von anfliegenden Luftfahrzeugen an Hamburg TWR**

**B 3.4.1** Bremen ACC kann auch in IMC mehrere anfliegende Lfz. gleichzeitig an Hamburg TWR übergeben.

**B 3.4.2** Die Radarstaffelungsmindestwerte für die verschiedenen Start- und Landebahnkonstellationen sind in Anlage G dargestellt. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Towers Hamburg. Hamburg Tower informiert DHAT umgehend, wenn vorübergehend ein geringerer Radarstaffelungsmindestwert angewendet werden kann.

**B 3.5 Art des Anfluges bzw. keine Abschlusslandung**

**B 3.5.1** Hamburg/PL1 ist rechtzeitig vor Einflug in die Kontrollzone zu informieren, wenn andere als ILS-Anflüge durchgeführt werden.

**B 3.5.2** Ist keine Abschlusslandung geplant, ist Hamburg PL1 zu informieren,  
- ob ein Aufsetzen und Durchstarten oder ein Tiefanflug beantragt ist,  
- welche Freigabe für die Abflugphase erteilt wird und  
- ob weitere Anflüge geplant sind und wenn ja, welche.

**B 3.6 Übergabe der Funkverbindung**

**B 3.6.1** Die Übergabe der Funkverbindung anfliegender Lfz. an Hamburg PL1 erfolgt grundsätzlich vor Einflug in die Hamburg CTR, Ausnahmen sind zu koordinieren.

**B 3.6.2** Behält der zuständige Bremer Arbeitsbereich das ankommende Luftfahrzeug nach Koordination vereinbarungsgemäß auf der Frequenz, übermittelt Hamburg PL1 die Landefreigabe ohne weitere Anforderung.

**B 3.7 Geschwindigkeitsanweisungen**

Muss Hamburg PL1 dem zuletzt von Bremen ACC übergebenen Luftfahrzeug auf dem Endanflug eine Anweisung erteilen, die die Staffelung zum nächsten, noch unter Kontrolle des Bremen ACC befindlichen Luftfahrzeug gefährdet, ist Bremen ACC unverzüglich darüber zu informieren.

**B 3.8 Sichtanflüge (Visual Approaches)**

Vor Erteilung einer Freigabe für einen Sichtanflug hat Bremen ACC - unter Angabe der aktuellen Position des Luftfahrzeuges in Bezug auf den Flughafen – die Zustimmung des Hamburg PL1 einzuholen.

**B 3.9 Fehlanflugverfahren**

B 3.9.1 Fehlanflüge sind grundsätzlich entsprechend der veröffentlichten Fehlanflugverfahren durchzuführen.

B 3.9.2 Wird das Instrumentenanflugverfahren abgebrochen und das Fehlanflugverfahren eingeleitet, hat Hamburg PL1 unverzüglich

- den Bremer Arbeitsbereich DHAT über Gegensprechanlage über den Fehlanflug zu informieren (inklusive wichtiger Hinweise dazu) und
- das Lfz. schnellstmöglich anzuweisen, auf die Frequenz zu wechseln, die vom Bremer Arbeitsbereich DHAT angegeben wurde.

B 3.9.3 Mit der Einleitung eines ungeplanten Fehlanflugverfahrens sind das koordinationsfreie Abflugverfahren und alle bis zu diesem Zeitpunkt verbal koordinierten Abflugfreigaben (Releases) automatisch aufgehoben.

Die Wiederaufnahme des koordinationsfreien Verfahrens ist zu koordinieren.

Ein geplanter Fehlanflug wird nach Überflug der Landebahn wie ein Abflug behandelt. Er hebt das koordinationsfreie Abflugverfahren nicht auf.

**B 4. IFR-Abflüge EDDH****B 4.1 Information über erteilte Anlass- bzw Rollfreigaben, Streckenfreigaben**

Hamburg TWR

- initiiert eine PAC -Meldung von TFDPS an P1 und informiert damit den für die jeweilige Abflugstrecke zuständigen Bremer Sektor über erteilte Anlass- bzw. Rollfreigaben und
- erteilt selbständig Streckenfreigaben über die beantragte Standardinstrumentenabflugstrecke.

Abflüge auf einer anderen als der beantragten Standardinstrumentenabflugstrecke oder auf einer Nicht- Standardinstrumentenabflugstrecke sind vorab zu koordinieren.

**B 4.2 Zuständiger Bremer Arbeitsbereich**

Für die Standardabflugverfahren sind verschiedene Bremer Sektoren zuständig:

IDEKO -, BASUM-, WSR-, LBE-SID's: Hamburg West

EKERN-, LUB-, AMLUH, RAMAR-SID's: Hamburg East

**B 4.3 Übermittlung der Startzeit**

Hamburg TWR übermittelt die tatsächliche Startzeit mittels TFDPS an P1/ATCAS.

**B 4.4 Abflugbeschränkungen****B 4.4.1 "Release"-freie Abflüge**

Hamburg TWR kann Abflüge, die nicht gemäß Absatz B 4.4.2 "Release"-pflichtig sind, ohne weitere Koordination zum Start freigeben.

Hamburg TWR legt die Abflugreihenfolge im Interesse einer zügigen Verkehrsabwicklung fest.

**B 4.4.2 "Release"-pflichtige Abflüge**

Bremen ACC kann dem TWR im Einzelfall Abflugbeschränkungen nach BA-FVD auferlegen.

Flüge, die immer vor dem Abflug die Zustimmung des zuständigen Bremer Sektors benötigen:

- Flüge, die nicht auf der Betriebspiste starten,
- der erste Abflug nach Betriebspistenwechsel auf der neuen Startpiste,
- alle Abflüge ab dem Zeitpunkt eines Ausfalls des TFDPS und
- alle Abflüge ab dem Zeitpunkt eines Ausfalls des Radardarstellungssystems auf dem TWR Hamburg

Eine Abflugfreigabe hat eine Gültigkeit von 3 Minuten.

**B 5 IFR-Flugbetrieb EDHI****B 5.1 Anflüge**

B 5.1.1 Flugplandaten werden TWR Finkenwerder von Bremen ACC zur Verfügung gestellt.

B 5.1.2 Bremen ACC übermittelt die Radaridentität anfliegender Luftfahrzeuge an Hamburg TWR PL1, sobald das Luftfahrzeug eine Entfernung von 30 NM vom Aufsetzpunkt erreicht hat.

B 5.1.3 Verkürzte Anflüge sind mit Hamburg TWR zu koordinieren.

B 5.1.4 Anflüge in Gegenrichtung zur Betriebspiste EDHI benötigen die Zustimmung des Hamburg TWR PL1.

B 5.1.5 In der Verkehrslenkung der Anflüge EDDH und EDHI beachtet Bremen die Möglichkeit eines Fehlanfluges am jeweils anderen Flughafen.

**B 5.1.6 Art des Anfluges bzw. keine Abschlusslandung**

Finkenwerder TWR ist rechtzeitig vor Einflug in die Kontrollzone zu informieren, wenn SRA-Anflüge durchgeführt werden.

Ist keine Abschlusslandung geplant, ist Finkenwerder TWR und Hamburg TWR PL1 zu informieren,

- ob ein Aufsetzen und Durchstarten oder ein Tiefanflug beantragt ist,
- welche Freigabe für die Abflugphase erteilt wird und
- ob weitere Anflüge geplant sind und wenn ja, welche.

B 5.1.7 Vor Erteilung einer Freigabe für einen Sichtanflug hat Bremen DHAT – unter Angabe der aktuellen Position des Luftfahrzeuges in Bezug auf den Flughafen – die Zustimmung von Finkenwerder TWR und Hamburg TWR PL1 einzuholen.

**B 5.2 Fehlanflüge**

Fehlanflüge übergibt Finkenwerder TWR an Bremen DHAT. Die weitere Koordination erfolgt durch Bremen DHAT.

**B 5.3 Abflüge Hamburg-Finkenwerder**

Für alle Abflüge gilt die Abflugbeschränkung "Do not release, advise ready". Der zuständige Bremer Abflugsektor hebt diese Abflugbeschränkung nicht ohne Zustimmung des Hamburg TWR PL1 auf.

**B 6 IFR-Übungsflüge**

- B 6.1 IFR-Übungsflüge sind entsprechend der festgelegten Verfahren für IFR-Abflüge zwischen Hamburg TWR und dem zuständigen Abflugsektor zu koordinieren und zu übergeben.
- B 6.2 IFR-Übungsabflügen sind Standardinstrumentenabflugstrecken zuzuweisen.

**B 7 VFR-Flüge****B 7.1 Flugrelevante Daten**

Die für die Flüge relevanten Daten sind über Hamburg PA1 auszutauschen.

**B 7.2 VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum**

- B 7.2.1 VFR-Nacht-Flüge aus der Hamburg CTR in den kontrollierten Luftraum unterhalb des Luftraums C Hamburg sind rechtzeitig vor Passieren der CTR-Grenze zwischen Hamburg TWR und dem für die Abflugrichtung zuständigen Bremer Arbeitsbereich zu koordinieren.
- B 7.2.2 VFR-Nacht-Flüge aus dem kontrollierten Luftraum unterhalb des Luftraums C Hamburg in die Hamburg CTR sind rechtzeitig vor Passieren der CTR-Grenze mit Hamburg TWR PL 2 zu koordinieren.
- B 7.3 VFR-Flüge zwischen CTR Hamburg und Luftraum C Hamburg
- B 7.3.1 VFR-Flüge aus der Hamburg CTR in den Luftraum C Hamburg sind rechtzeitig vor Passieren der CTR-Grenze zwischen Hamburg TWR und zuständigen Bremer Arbeitsbereich zu koordinieren.
- B 7.3.2 VFR-Flüge aus dem Luftraum C Hamburg von oben in die Hamburg CTR sind rechtzeitig vor Passieren der CTR-Grenze mit Hamburg TWR PL 2 zu koordinieren.

**B 7.4 Anflugreihenfolge**

Wenn erforderlich sprechen Hamburg TWR PL 2 und Bremen ACC die Anflugreihenfolge der VFR-Anflüge und IFR-Anflüge ab.

**B 8 Sonder-VFR-Flüge**

Die Verantwortlichkeit für die Durchführung von Sonder-VFR-Flügen in der Kontrollzone Hamburg wird Hamburg TWR übertragen.

**B 9 Flugvermessungsflüge**

- B 9.1 Die Supervisor CC und Hamburg TWR informieren sich gegenseitig über geplante Flugvermessungsprogramme, sprechen die Programme ab und informieren die betroffenen Arbeitsplätze.
- B 9.2 Welcher Arbeitsplatz das Flugvermessungsflugfahrzeug betreut, richtet sich nach dem Vermessungsprogramm und ist vorher zwischen Supervisor CC und Supervisor TWR zu vereinbaren.

## **B 10 Ausfall Flugdatenverarbeitungssysteme**

### **B 10.1 Ausfall TFDPS**

#### **B 10.1.1 Nach Ausfall des TFDPS**

- meldet TWR die erteilte Anlass- bzw. Rollfreigabe an den Center Flugdatenbearbeiter WWC5A (Bremen Assistant 5),  
WWC5A (Bremen Assistant 5) aktiviert den Flugplan im System P1 und übermitteln den von P1 erzeugten SSR-Code an den TWR.
- meldet TWR die tatsächliche Startzeit an den jeweiligen Abflugsektor und an den für den jeweiligen Abflugsektor zuständigen Flugdatenbearbeiter.

B 10.1.2 Flugverlaufsdaten für An- und Überflüge sind fernmündlich an TWR Hamburg zu übermitteln.

B 10.1.3 TWR Hamburg wird nach Ausfall TFDPS durch das System ADKON (ADEXP - Konverter) mit Kontrollstreifen versorgt. Das von P1 über AFTN versorgte ADKON ist das Back-up System des TWR für TFDPS und ersetzt nicht die Flugsicherungscoordination zwischen ACC und TWR.

#### **B 10.2 Ausfall P1 (FDPS)**

Alle Flugpläne und Flugverlaufsdaten sind zwischen TWR Hamburg und ACC Bremen fernmündlich zu koordinieren.

## **B 11 Ausfall des Radardarstellungssystems auf dem TWR Hamburg**

B 11.1 Bei Ausfall des Radardarstellungssystems des TWR Hamburg erstellt Bremen ACC in der CTR Hamburg Staffelung zwischen staffelungspflichtigen Flügen.

B 11.2 Bremen ACC kann nach individueller Absprache diese Staffelungsverpflichtung an den TWR Hamburg delegieren. Die Delegation kann jederzeit zurückgegeben werden.

**SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.**

# Verfahrensluftraum zur Durchführung des Hamburger Hafengeburtstages

Geändert am: 08.09.2011

## 1. Allgemeines

- 1.1 Während des Volksfestes "Hamburger Hafengeburtstag" besteht der Bedarf, Luftfahrzeuge nach IFR möglichst tief über dem Hafengebiet zu führen. Auf Grund der engen Verknüpfung dieser Flüge mit dem anderen Luftverkehr in der Kontrollzone wird ein zeitlich begrenzter Verfahrensluftraum ("Verfahrensraum Hafengeburtstag", im Weiteren abgekürzt "VRH") aktiviert, in dem Bremen ACC die Flugverkehrsdienste an Hamburg TWR überträgt (BA-FVD 318.2).
- 1.2 Der Hafengeburtstag findet am 2. Wochenende im Mai, in der Regel von Freitag bis Sonntag statt.

## 2. Ausdehnung und Aktivierung des VRH

- 2.1 Der VRH wird begrenzt:

lateral: - südöstlich der verlängerten Anfluggrundlinie RWY 05,  
- südlich einer Linie Ost-West durch ARP Hamburg  
- innerhalb von 17 NM um Alster DME (ALF)

vertikal: GND - 3.500 ft AMSL (höchst nutzbare Höhe im VRH: 3.000 ft AMSL)

- 2.2 Die Aktivierung des VRH erfolgt nach Bedarf durch SV TWR Hamburg bei SV CC Bremen.

## 3. Umfang der von Bremen ACC an Hamburg TWR übertragenen Flugverkehrsdienste

- Flugverkehrskontrolldienst
- Fluginformationsdienst für kontrollierte Flüge
- Flugalarmdienst für kontrollierte Flüge

## 4. Einzuhaltende Abstände

- lateral: - Hamburg TWR führt Luftfahrzeuge, ohne einen Abstand zur Grenze einzuhalten
- Bremen ACC hält den Radarmindestabstand zur Grenze ein, außer mit Luftfahrzeugen, die auf den Endanflügen mit Hamburg TWR koordiniert sind

vertikal: gemäß BA-FVD

## 5. Koordination

- 5.1 Koordinationspartner

Im VRH ist TWR PL2 der zuständige Koordinationspartner. Die notwendigen Koordinationen zwischen PL1 und PL2 erfolgen Hamburg-intern.

- 5.2 Anflüge, die nicht zum VRH geführt werden wollen

DHAT führt die Anflüge auf die Pisten 05 und 33 in 4.000 ft AMSL auf den Endanflug, erteilt eine Anflugfreigabe für einen Anflug aus 4.000 ft AMSL und übergibt diese Luftfahrzeuge an PL1.

DHAT führt die Anflüge auf die Pisten 15 und 23 frei vom VRH zum Endanflug und erteilt die Anflugfreigabe.

### 5.3 Anflüge, die zum VRH geführt werden wollen

Sobald die Anfrage eines Piloten vorliegt, zum VRH geführt zu werden, informiert Bremen ACC den PL2 und holt dessen Zustimmung ein. Der abgebende Bremer Arbeitsplatz spricht mit PL2 Flugweg und Übergabehöhe ab und führt ein Radar Hand-off durch.

### 5.4 Kapazität im VRH

Die Kapazität im VRH wird von PL2 festgelegt. Im Normalfall ist mit einer Kapazität von 2 IFR-Luftfahrzeugen im VRH zu rechnen.

### 5.5 Anflüge, die den VRH zwecks Landeanflug verlassen

#### 5.5.1 Für alle Landerichtungen übergibt PL2 diese Anflüge grundsätzlich an DHAT Flugweg und Flughöhe sind abzusprechen. DHAT reiht diese Anflüge in die Landefolge ein.

Wenn es die Wetterverhältnisse und die Verkehrslage zulassen, kann PL2 die Anflüge zum Sichtanflug freigeben. DHAT ist darüber zu informieren.

#### 5.5.2 DHAT kann die von PL2 übergebenen Anflüge im VRH in der abgesprochenen Flughöhe koordinationsfrei mit Radar führen.

### 5.6 Abfliegende Luftfahrzeuge

Abflüge von den Pisten 23, 05 oder 15 bleiben auf der Frequenz des PL1, bis sie frei von eventuellem Konfliktverkehr des TWR Hamburg sind.

## 6. An- und Abflüge EDHI

### 6.1 Abflüge EDHI werden gemäß Betriebsabsprache Pkt. B 5 abgewickelt.

### 6.2 Bei Anflügen EDHI gibt Bremen ACC über die normale Koordination hinaus einen zusätzlichen Hinweis über den bevorstehenden Landeanflug an PL2.

## 7. Boberg

### 7.1 Der HX-Teil der Kontrollzone wird für die Zeit des Hafengeburtstages aktiviert.

### 7.2 Ist der VRH aktiv, entscheidet Supervisor TWR über die Nutzungsfreigabe für die Segelflugspektoren Boberg C/Nord und C/Süd bis einschließlich 3.500 ft AMSL. Die weitergehende Nutzung der Segelflugspektoren Boberg C/Nord und C/Süd regelt Anlage E.

## 8. Fischbek

Ist der VRH aktiv, entscheidet Supervisor TWR über die Nutzungsfreigabe für den Segelflugsektor Fischbek C1 bis einschließlich 3.500 ft AMSL. Die weitergehende Nutzung des Segelflugspektors Fischbek C1 regelt Anlage E.

## Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II/III

Geändert am: 18.11.2010

### **C 1 Allgemeines**

Der Allwetterflugbetrieb ist durch BA-FVD geregelt.

### **C 2 Aufgaben der Flugplatzkontrolle**

Hamburg TWR informiert den Supervisor CC, wenn die vorbereitenden Maßnahmen für den Allwetterflugbetrieb nach CAT II/III eingeleitet werden.

Die im Rahmen eines ILS-Anfluges nach Betriebsstufe II/III anfallenden Aufgaben werden von Hamburg TWR wahrgenommen.

### **C 3 Abstände auf dem Endanflug**

Hamburg PL 1 und Bremen ACC sprechen die erforderlichen Abstände zwischen den anfliegenden Luftfahrzeugen ab.

Das Verfahren der BA-FVD bei Verletzung der Critical Area findet Anwendung. Der TWR informiert APP, wenn mit einer Verletzung der Critical Area zu rechnen ist.

### **C 4 Übungsanflüge**

CAT II/III Übungsanflüge sind bis spätestens 15 NM Flugweg vor der Landebahnschwelle zu koordinieren.

### **C 5 Verbleib der anfliegenden Luftfahrzeuge auf der Frequenz des Bremen ACC**

Nach Absprache zwischen Hamburg PL1 und Bremen ACC können anfliegende Luftfahrzeuge auch auf der Frequenz des Bremen ACC verbleiben.

### **C 6 ILS CAT II / III nicht verfügbar**

Hamburg TWR informiert Supervisor CC, wenn ILS CAT II/III nicht verfügbar ist.

**SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.**

## Fernsprechverbindungen und Frequenzen

Geändert am: 10.03.2011

### D 1 Fernsprechverbindungen

#### D 1.1 Bremen ACC

Supervisor CC (SV CC)	2199	WWC5A (Bremen Assistant 5)	2142
Supervisor FDA (SV FDA)	2120		
FMP	2099		
Hamburg FEEDER (DHAT)	2046		
Hamburg West Arrival Planner (HAMWQ)	2055		
Hamburg West Arrival Controller (HAMWB)	2045		
Hamburg East Arrival Planner (HAMEQ)	2054		
Hamburg East Arrival Controller (HAMEB)	2044		
FIS 1 (WWC1I)	2011		

#### D 1.2 Hamburg TWR

Supervisor TWR	2499	PA1	2404
PL1	2401	PA2	2405
PL2	2402		
PG	2403		

#### D 1.3 Ausfall des Flugsicherungsfernsprechnetzes

Bei Ausfall des Flugsicherungsfernsprechnetzes kann nur der bereits koordinierte Verkehr akzeptiert werden. Zusätzliche Flüge werden nur angenommen, wenn eine zuverlässige Koordination mit anderen Mitteln sichergestellt werden kann (z. B. Verbindung über Posttelefon, Luft-Boden-Koordination über die Kontrollfrequenz).

Folgende alternative Verbindungen stehen zur Verfügung:

### Bremen ACC

Supervisor CC:        0421-59 63 489        (öffentliches Fernsprechnetzt)  
                               0421-5372 120        (öffentliches Fernsprechnetzt)  
                               0421-53 55 33        (Telefax)

### Hamburg TWR

Supervisor TWR        040 - 59 65 64        (Direktanschluss Telekom)  
                               040 - 507117 - 200    (Durchwahl über NL-Anschluss)  
                               040 - 507117 - 205    (Telefax)

## D 2    Frequenzen

### D 2.1   Bremen ACC

Sektor	VHF	UHF
Hamburg Director	118.200 MHz	357.550 MHz
Bremen Radar (Hamburg West)	134.250 MHz	
Bremen Radar (Hamburg East)	136.675 MHz	
Bremen Information (FIS 1)	125.100 MHz	340.600 MHz

### D 2.2   Hamburg TWR

Arbeitsplatz	VHF	UHF
PG	121.800 MHz	278.450 MHz
PL 1	126.850 MHz	
PL 2	121.275 MHz	

## **Koordination bei der Aktivierung der Segelfluggebiete Boberg, Fischbek und Uetersen**

Geändert am: 01.08.2009

### **E 1 Grundsätze**

Für die Durchführung von Segelflugbetrieb im Luftraum C unter FL100 "Hamburg" und im Luftraum D (Kontrollzone) Hamburg wurden Regelungen getroffen, die den Nutzern in Boberg, Fischbek und Uetersen in jeweiligen Betriebsbestimmungen bekannt gegeben wurden.

### **E 2 Anmeldung des Flugbetriebes ohne Nutzung des Luftraums C "Hamburg" bzw. Luftraums D (Kontrollzone) Hamburg**

Die Flugleitungen Boberg und Fischbek melden den Flugbetrieb beim Supervisor TWR an und ab. Supervisor TWR informiert Bremen ACC Sektor HAME entsprechend.

### **E 3 Nutzungsfreigaben für Luftraum D (Kontrollzone) Hamburg und Luftraum C unter FL100 "Hamburg"**

#### **E 3.1 Luftraum D (Kontrollzone) Hamburg**

Nutzungsfreigaben für die in den Betriebsbestimmungen festgelegten Teile der Hamburg CTR ("Boberg D" und "Fischbek") erteilt Supervisor TWR.

#### **E 3.2 Luftraum C unter FL100 "Hamburg"**

Auf Antrag der Flugleitungen Boberg und Fischbek holt der Supervisor TWR Nutzungsfreigaben für die in den Betriebsbestimmungen festgelegten Teile des Luftraums C unter FL100 "Hamburg" ("Boberg C/Nord und Boberg C/Süd", "Fischbek C1", "Fischbek C2") bei Bremen ACC Sektor HAME ein.

Supervisor TWR informiert Bremen ACC Sektor HAME über die Aktivierung der Gebiete inkl. der freigegebenen Obergrenzen und über die Deaktivierung.

### **E 4 Information über erteilte Nutzungsfreigaben für die Segelfluggebiete "Uetersen Nord", "Uetersen Mitte" und "Uetersen Süd"**

Supervisor CC informiert Supervisor TWR über erteilte Nutzungsfreigaben für die Segelfluggebiete "Uetersen Nord", "Uetersen Mitte" und "Uetersen Süd" inkl. der freigegebenen Obergrenzen.

**SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.**

# ATC-Zuständigkeiten im Bereich der Hamburg CTR

Geändert am: 26.08.2010

## 1. Luftraum Einspeiser Hamburg:

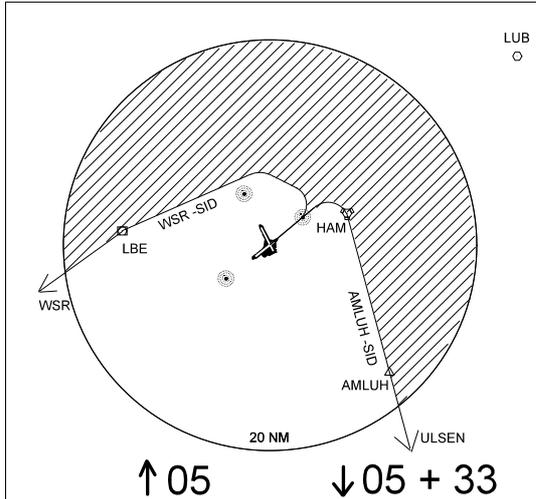
Lateral: Kreis mit 20 NM Radius um den ARP des Flughafen Hamburg,

Vertikal: GND – 4500 ft AMSL

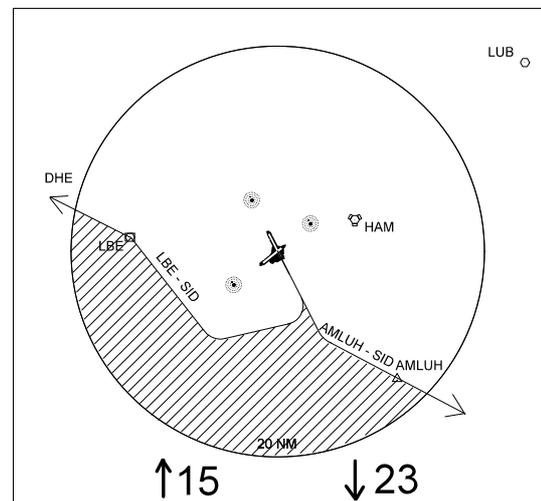
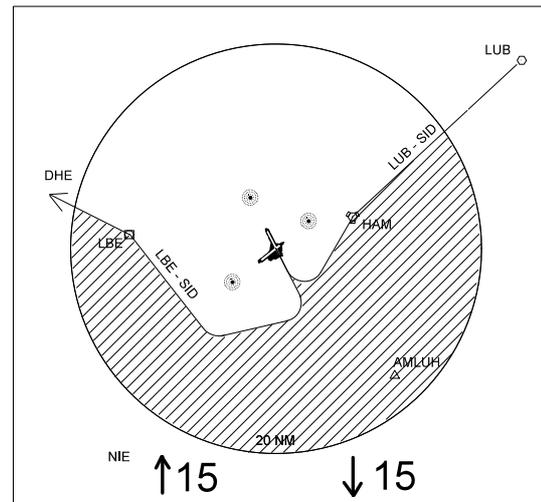
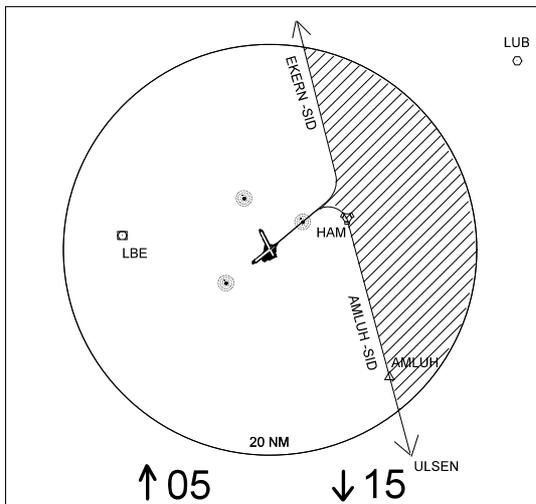
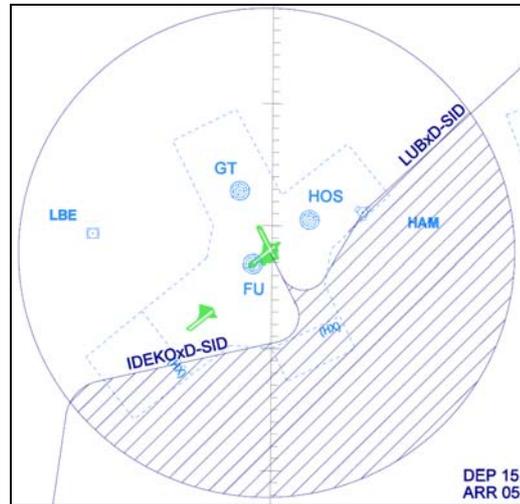
außer Abflugsektoren und Kontrollzone Hamburg

### Abflugsektoren EDDH:

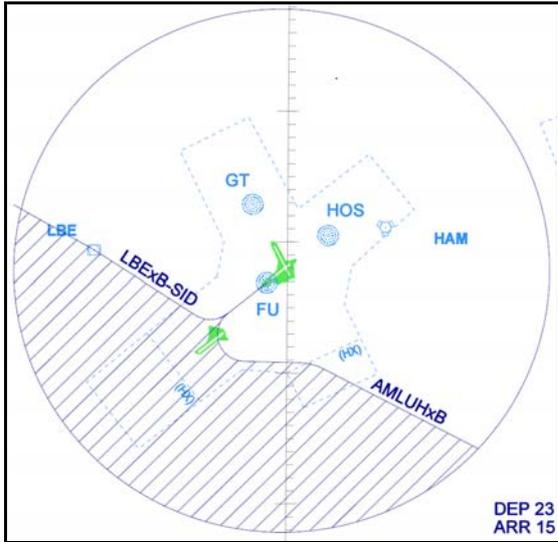
Start RWY 05



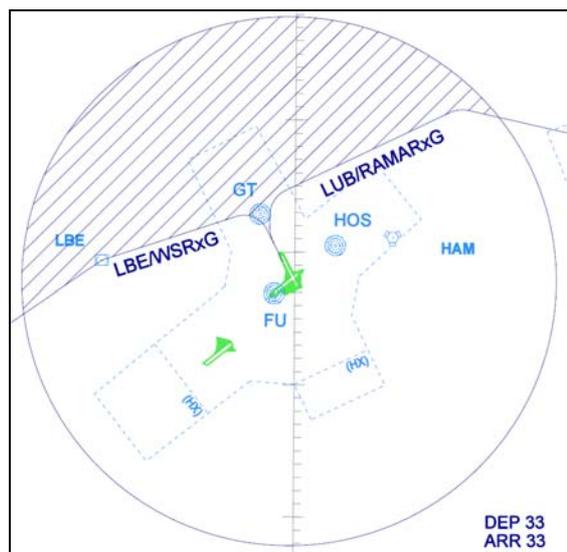
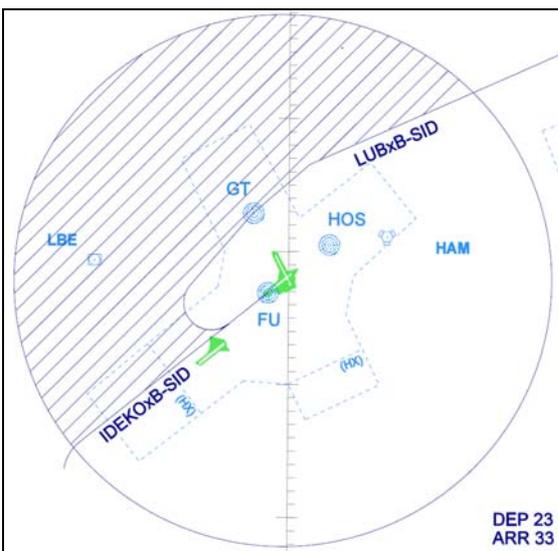
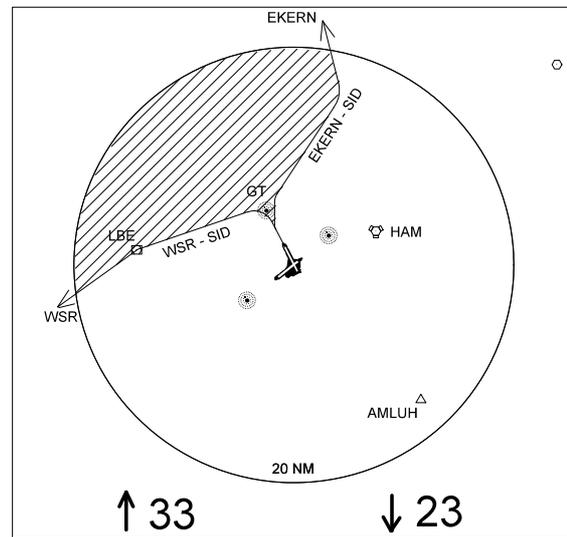
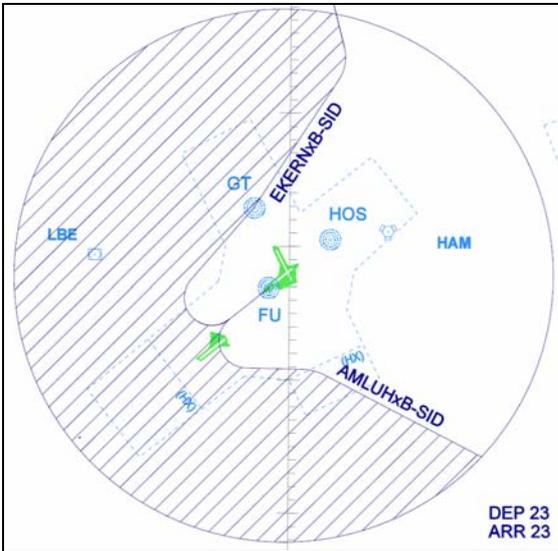
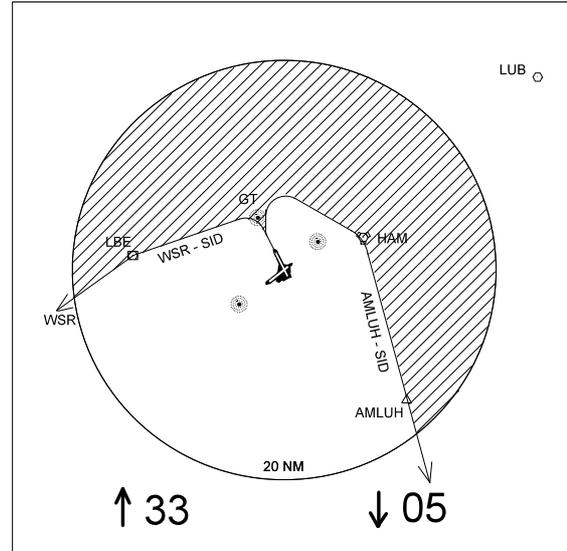
Start RWY 15



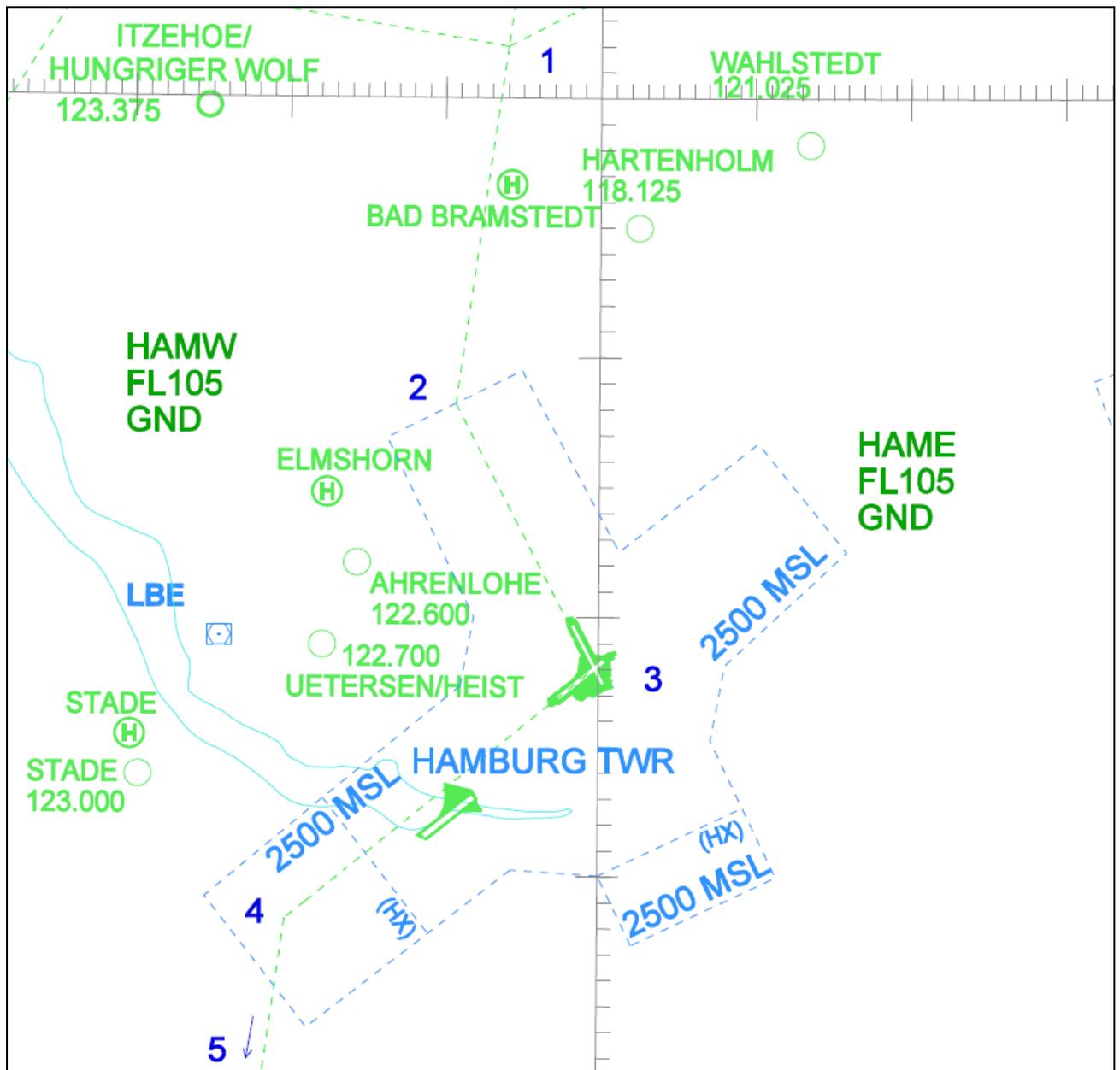
Start RWY 23



Start RWY 33



## 2. Lufträume Bremen Hamburg West und Hamburg East



Die Sektorgrenze zwischen HAME und HAMW verläuft entlang der Koordinaten

- (1) N 54 02 00 E 009 54 00 - (2) N 53 48 13 E 009 50 45 - (3) N 53 37 59 E 009 59 37 -  
 (4) N 53 28 20 E 009 40 05 - (5) N 53 12 50 E 009 36 36

**SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN.**

# Einschränkungen bei der Verkehrsabwicklung und Verkehrsflussregelung

Geändert am: 11.03.2010

## G 1 Zuständigkeiten

Die Bremen FIR bildet die Flow Management Area (FMA) Nord, die von der Flow Management Position (FMP) Bremen betreut wird.

Für Verkehrsflussregelung sind zuständig:

- im Center Bremen die Chief of Sections (COS) bzw. bei Abwesenheit die Supervisor CC und
- im Tower Hamburg der Supervisor TWR.

## G 2 Informationen über Einschränkungen bei der Verkehrsabwicklung

Der Supervisor TWR informiert den Supervisor CC über

- außerplanmäßige Schließung und Wiederöffnung des Flughafens Hamburg
- außerplanmäßige Schließung und Wiederöffnung der Betriebsstart- und Landebahnen
- Veränderung der Landekapazität für den Flughafen Hamburg

Bei einer Reduzierung der Landekapazität z.B. auf Grund schlechter Wetterverhältnisse übermittelt der Supervisor TWR den geänderten durchschnittlichen Abstand im Endanflug und den dafür ausschlaggebenden Grund an den Supervisor Center Bremen. Liegt der Grund in der Aufnahme des Allwetterflugbetriebes ist die Betriebsstufe und der niedrigste RVR-Wert anzugeben.

## G 3 Selektive Anflugsteuerung

Überschreitet die angekündigte Anzahl von Anflügen den festgelegten oder den vom Supervisor TWR übermittelten reduzierten Kapazitätswert für die Betriebslandeplätze, beantragt der COS bzw. Supervisor CC in Absprache mit dem Supervisor TWR die selektive Anflugsteuerung für den Flughafen Hamburg bei der CFMU.

## G 4 Koordination im Kurzfristbereich

Wendet sich der Luftfahrzeugführer bezüglich der Koordination mit der CFMU an Hamburg TWR oder ergibt sich die Notwendigkeit einer Slotextension bzw. -verschiebung, übermittelt Hamburg TWR die entsprechende(n) Meldung(en) an FMP Bremen.

FMP Bremen übernimmt die Koordination mit der CFMU.

## G 5 Lokal begrenzte Verkehrsflussregelungsmaßnahmen

Lokal begrenzte Verkehrsflussregelungsmaßnahmen von kurzer Wirkungsdauer zur Abfederung von Verkehrsspitzen, wie z. B. Minimum Departure Intervals, werden zwischen dem Supervisor TWR und dem Supervisor CC im Voraus abgestimmt, soweit ein Zeitvorlauf dies ermöglicht.

**Kapazitätswerte des Flughafen Hamburg**

RWY	Kapazität		durchschnittlicher Abstand in NM
	DEP	ARR	
33/23			3
23/15	27	27	4
33/05	27	27	4
05/15	20	20	6
23/23	24	24	5
33/33	20	20	5,5
05/05	22	22	5,5
15/15	20	20	6
33/23 CAT II	17	17	6,5
33/23 CAT III	14	14	7
23/23 CAT II/III	12	12	8

**Anmerkungen:**

Für die o. g. Werte gilt, dass diese Anzahl von Luftfahrzeugen von TWR Hamburg bearbeitet werden können. Der Verkehr EDHI muss in Betracht gezogen werden, VFR-Verkehr ist in den o. g. Werten berücksichtigt. In Abhängigkeit von der WTC müssen auch höhere Staffellungswerte angewandt werden.

Je nach Wetter oder anderer einschränkender/begünstigender Faktoren können die o.g. Werte +/- 10% abweichen.

# Contingency-Verfahren

Geändert am: 13.01.2011

## H.1 Nichtbenutzbarkeit des Centers Bremen

H.1.1 Im Falle eines technischen oder katastrophenbedingten 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.

H.1.2 Der Contingency Contact Point (CCP) von Bremen ACC wird die notwendigen Contingency Maßnahmen beschließen und die folgende Durchführung des Contingency Plans koordinieren.

## H.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.

### H.2.1 Contingency Phase 0.

H.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.

H.2.1.2 Erreichbarkeit des Krisenstabes Bremen ACC:

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

### H.2.2 Contingency Phase 1.

Wird für Bremen ACC nicht angewendet.

### H.2.3 Contingency Phase 2.

#### H.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. Im TWR Hamburg befindet sich ein Contingency Arbeitsplatz des Bremen ACC. Hier sind die Sektoren zusammengefasst, die angrenzend zum ZB des TWR Hamburg arbeiten.

#### H.2.3.2 Aktivierung/Deaktivierung

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

### H.2.3.3 Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen

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

### H.2.3.4 Contingency Sektoren, Arbeitspositionen, Meldungen, Telefonverbindungen und Frequenzen

Sector CB NORTH LOW (Hamburg)	Meldungen	Arbeitsplatz	MFC-Nummer / Frequenz Öffentliches Telefon
<b>CBNLP</b>	Control Messages, Expedite Clearances, Approval Requests, Revisions, Flightplan Data, Estimates	Planner (Coordinator)	<b>34 2499</b> Öffentliches Telefon <b>+49-40-596-564</b>
<b>CBNLE</b>	Radar Coordination	Executive (Radar)	<b>via Planner</b>  Frequenzen <b>136.675 MHz</b> <b>278.450 MHz</b>

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

### H.2.3.5 Sprachkommunikationssysteme

Alle Koordinationspartner von Bremen ACC stellen sicher, dass sie die MFC Nummern der Bremer Contingency Arbeitsplätze erreichen können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Bremen ACC einschließlich aller technischen Systeme ausgefallen ist. Das öffentliche Telefonnetz ist dabei als Ersatzsystem zu betrachten. Bei Übungen bleiben alle Bremer Systeme eingeschaltet, mit Ausnahme des OLDI Datenaustausches.

### H.2.3.6 Austausch von Flugplandaten und Koordination

H.2.3.6.1 Flugplandaten liegen in den Contingency Sektoren nicht immer vollständig vor.

H.2.3.6.2 Ein automatischer OLDI-Datenaustausch ist mit den Contingency Arbeitsplätzen nicht möglich.

H.2.3.6.3 Koordination ist ausschließlich verbal durchzuführen.

H.2.3.6.4 Estimates sind mit 30 – 15 Minuten Vorlauf bezogen auf das Überfliegen der Zuständigkeitsbereichsgrenze zu übermitteln.

H.2.3.6.5 Ein(e) Expedite Clearance/Approval Request ist durch die übergebende Stelle einzuholen, wenn:

- das Estimate nicht mindestens 15 Minuten vor Überfliegen der Zuständigkeitsbereichsgrenze übermittelt werden kann,
- ein Wechsel der koordinierten Flughöhe innerhalb von 5 Minuten vor Überfliegen der Zuständigkeitsbereichsgrenze durchgeführt werden soll.

### H.2.3.7 Kontrollverfahren

H.2.3.7.1 Für Flüge, die auf ATS-Strecken geplant sind, ist die Koordination eines Abweichens von der ATS-Strecke nur zur Abwehr von Gefahr oder in Notfällen vorgesehen. Alle anderen Flüge sind auf den ATS-Strecken zu belassen.

H.2.3.7.2 Der Staffelungsmindestwert für Luftfahrzeuge bei der Übergabe beträgt 15 NM gleichbleibend oder zunehmend.



#### H.3.4.2 Koordination der IFR-Abflüge

- Hamburg TWR informiert Bremen ACC über erteilte Anlassfreigaben,
- Bremen ACC übermittelt unaufgefordert einen SSR - Code,
- Alle Abflüge sind "Release" - pflichtig, es gilt die Abflugbeschränkung: "Hold, advise ready"

#### H.3.5 **Wiederinbetriebnahme des Kontrollturms Hamburg**

Supervisor TWR informiert Supervisor CC über die Wiederaufnahme der Platzkontrollfunktion im Kontrollturm Hamburg.

**ENDE**