

# Anlage 2 zur FBO: Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

## 1. Anwendungsbereich

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) betreibt den Flughafen Stuttgart gemäß den einschlägigen europäischen und nationalen Rechtsvorschriften und hat als Flugplatzbetreiber einen sicheren, effizienten und kundenorientierten Flug- und Abfertigungsbetrieb zu gewährleisten. Hierzu gehören neben der Bereitstellung der erforderlichen Flugplatzinfrastruktur auch die Planung und Disposition aller relevanten Ressourcen (z. B. Parkpositionen, Gates) und die strukturierte Ausgestaltung des gesamten Turnaroundprozesses sowie diverser Teilprozesse mittels Airport CDM-Verfahren.

Als unabdingbare Grundlage werden hierzu von den Luftverkehrsgesellschaften und Luftfahrzeugbetreibern umfassende Flugplan-, Flugverlaufs- sowie Passagier- und Ladedaten benötigt. Alle empfangenen Daten werden in der zentralen Datenbank des Flugplatzbetreibers (AODB) gespeichert und unter Wahrung des Datenschutzes verwendet.

## 2. Verkehrsdaten

### 2.1 Allgemeines

Zur reibungslosen Verkehrs- und Betriebsabwicklung und zur optimalen Nutzung der Ressourcen am Flughafen Stuttgart während des Turnaroundprozesses ist die rechtzeitige Übermittlung und Bereitstellung sowie die Nutzung von Flugplan- und Flugbetriebsdaten erforderlich. Ergänzend hierzu sind für die Umsetzung rechtlicher Verpflichtungen zur Flugstatistik die tatsächlichen Passagier- und Ladedaten zu übermitteln.

Aus der Benutzung des Flughafens und den damit verbundenen Vertragsverhältnissen erwächst den Luftverkehrsgesellschaften und Luftfahrzeugbetreibern die Verpflichtung, die Flughafen Stuttgart GmbH als Flugplatzbetreiberin unmittelbar mit allen für eine bestmögliche Vorbereitung und Abwicklung des Flug- und Abfertigungsbetriebs erforderlichen Daten für die den Flughafen Stuttgart betreffenden Flüge zeitgerecht zu versorgen. Für die Flughafen Stuttgart GmbH ist die unmittelbare Übermittlung der Flugplan- und Flugbetriebsdaten zur Wahrnehmung der Verpflichtungen des Flugplatzbetreibers nach den einschlägigen EU-Verordnungen sowie nach § 45 LuftVZO zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Flughafenbetriebs unerlässlich.

Angesichts der Bedeutung, welche die rechtzeitige Verfügbarkeit der erforderlichen Daten für die Betriebsabwicklung hat, behält sich die Flughafen Stuttgart GmbH vor, durch Vernachlässigung der Benachrichtigungspflicht entstandene Betriebsstörungen bzw. damit im Zusammenhang stehende, insbesondere wirtschaftliche Schäden zu Lasten des Verursachers zu beheben.

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

Die Flughafen Stuttgart GmbH ist berechtigt, die ihr übermittelten bzw. bereitgestellten Verkehrsdaten zur Optimierung und Analyse der Verkehrsabwicklung auszuwerten. Sie behandelt insbesondere die Angaben über Passagierzahlen und die auf den Flügen mitgeführte Ladung vertraulich. Die Verpflichtung der Luftverkehrsgesellschaften und Luftfahrzeugbetreiber, bestimmte Daten und Informationen auch an verschiedene behördliche Stellen zu melden, bleibt hier von unberührt.

## 2.2 Definitionen

Die zu übermittelnden bzw. bereitzustellenden Verkehrsdaten werden wie folgt unterschieden:

- **Flugplandaten:** alle verfügbaren Informationen über geplante Flugbewegungen
- **Flugbetriebsdaten:** alle verfügbaren Flugverlaufsdaten inklusive der Passagier- und Ladedaten
- **Statistikdaten:** alle Angaben über beförderte Passagiere bzw. Ladung

## 2.3 Übermittlung von Flugplandaten

Als Flugplandaten sind alle lang-, mittel- oder kurzfristig verfügbaren Informationen über Flugbewegungen anzusehen, die den Flughafen Stuttgart betreffen. Die zu übermittelnden Flugplandaten haben die mit dem Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland (Fluko) abgestimmten Zeiten zu enthalten. Die Flughafen Stuttgart GmbH nimmt bei davon abweichenden oder bei fehlenden Meldungen Kontakt mit den Luftverkehrsgesellschaften oder Luftfahrzeugbetreibern auf, da diese aufgrund des Koordinierungsstatus des Flughafen Stuttgart (IATA-Level 3) verpflichtet sind, ihre Flugpläne anhand der Zuweisungen des Fluko zu veröffentlichen. Ausschließlich diese koordinierten Zeitwerte werden in den Flughafeninformationsmedien verwendet sowie an weitere Prozesspartner weitergeleitet.

Alle Flugplandaten sind grundsätzlich an das Airport Flight Scheduling und im Falle einer operativen Relevanz (Flüge an D0, D+1 und D+2) zusätzlich an das Airport Coordination and Data Center (ACDC) zu übermitteln. Um einen ordnungsgemäßen und möglichst optimierten Betrieb aller Prozesspartner zu gewährleisten, benötigt das Airport Flight Scheduling alle relevanten Flugplaninformationen, sobald diese vorliegen und in den Systemen des Fluko gepflegt werden können. Die Abstimmung der Flugzeiten mit dem Fluko ersetzt hierbei nicht die Flugplananmeldung bei der Flughafen Stuttgart GmbH.

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

## 2.3.1 Übermittlungsumfang von Flugplandaten

Die Übermittlung von Flugplandaten soll mindestens die nachfolgenden Basisinformationen beinhalten:

- Flugnummer
- Flugzeugtyp (inklusive Sitzplatzkonfiguration)
- Streckenführung
- Flugart (Sort of flight)
- Planmäßige Ankunfts- und Abflugzeit (am Vor-/Zielflughafen und Flughafen Stuttgart)
- Verkehrstage und Periode
- ATC-Callsign (sofern dieses nicht mit der Flugnummer übereinstimmt)

Bei der Übermittlung von Zeiten ist deutlich zu kennzeichnen, ob die Angaben in UTC oder Lokalzeit gemacht werden.

Zudem sind die folgenden Informationen für einen reibungslosen Betrieb erforderlich:

- Rechnungsempfänger und Zahlungsart
- Abfertigungsdienstleister (Operations, Passage, BVD, TOBT-Verantwortlicher)
- MTTT (Minimum Turnaround Time) für jeden Flugzeugtyp bzw. Flugart
- Lärmzeugnisse und MTOM der eingesetzten Luftfahrzeuge

## 2.3.2 Übermittlungsform und Übermittlungswege für Flugplandaten

Die Übermittlung von Flugplandaten soll in elektronischer Form erfolgen. Zur Gewährleistung einer schnellen Verarbeitung sind die unter 2.3.1 genannten Basisinformationen nach Möglichkeit im Format SSIM-File nach IATA-Standard Chapter 7 zu senden.

**Übermittlungswege für Flugplandaten:**

<b>SITA-Adresse</b>	STRAPXH (strapxh@str.mconnect.aero)
<b>Telefax</b>	+ 49 711 948-3652
<b>E-Mail</b>	<b>Airport Flight Scheduling:</b> slots@stuttgart-airport.com <b>Airport Coordination and Data Center</b> (bei Flügen an D0, D+1 und D+2): acdc@stuttgart-airport.com
<b>Telefon</b>	<b>Airport Flight Scheduling:</b> + 49 711 948-3650 <b>Airport Coordination and Data Center:</b> + 49 711 948-3666

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

## 2.4 Übermittlung und Bereitstellung von Flugbetriebsdaten

Als Flugbetriebsdaten sind alle verfügbaren Informationen anzusehen, die mit der aktuellen Durchführung von Flügen nach und ab Stuttgart in Zusammenhang stehen.

Flugbetriebsdaten bestehen aus Flugverlaufs-, Passagier- und Ladedaten.

Flugverlaufsdaten beinhalten u. a. Statusmeldungen (z. B. Beginn Boarding), MVT-Meldungen und die Target Off-Block Time (TOBT) als Vorhersage für „Aircraft Ready“.

Passagier- und Ladedaten sind u. a. in den nachfolgend aufgeführten IATA-Standard-Meldungsformaten enthalten:

- CAL Change Assistant List
- CPM Container/Pallet Distribution Message
- LDM Load Message
- PAL Passenger Assistance List
- PSM Passenger Service Message
- PTM Passenger Transfer Message

Zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen und effizienten Gepäcksortierung in der zentralen Gepäckförderanlage ist es erforderlich, dass Informationen über alle am Flughafen Stuttgart aufgegebenen Gepäckstücke in Form von BSM-Meldungen (Baggage Service Message) unverzüglich an eine hierzu explizit festgelegte Zieladresse übermittelt werden.

Flugbetriebsdaten sind von den Luftverkehrsgesellschaften und Luftfahrzeugbetreibern umgehend an die Flughafen Stuttgart GmbH zu übermitteln. Die Daten für ankommende Flüge sollten hierbei spätestens 60 Minuten vor der Landung vorliegen, damit die an der Abfertigung beteiligten Partner rechtzeitig mit allen erforderlichen Informationen versorgt sind.

Flugverlaufsdaten sowie Passagier- und Ladedaten sind für alle Flüge nach und ab Stuttgart an den Airport-Server STRAMXH (stramxh@str.mconnect.aero) zu übermitteln. Unabhängig davon sind diese Informationen gleichzeitig auch den beauftragten Abfertigungsdienstleistern für deren Tätigkeiten direkt zur Verfügung zu stellen.

### 2.4.1 Übermittlungsumfang der Flugbetriebsdaten

Beim Umfang der zu übermittelnden Flugbetriebsdaten ist wie folgt zu unterscheiden:

- Angaben zum eingesetzten Luftfahrzeug und zum aktuellen Flugverlauf
- Angaben über die auf dem Flug mitgeführte Ladung

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

## 2.4.1.1 Angaben zum eingesetzten Luftfahrzeug und zum aktuellen Flugverlauf

Als Angaben über das eingesetzte Luftfahrzeug und den aktuellen Flugverlauf sind zu übermitteln:

- Luftfahrzeugkennzeichen (Registration)
- Flugzeugtyp
- Sitzplatzkapazität
- Änderungen in der Streckenführung (z. B. Reroutings)
- Umleitung zu einem Ausweichflughafen und ggf. weitere Informationen hierzu (z. B. Passagierdisposition)
- erwartete Lande- bzw. Startzeiten
- Verspätungsinformationen (Delaycodes und Delayminuten)
- Annullierungen
- Annullierungsgründe

Eine Übersicht aller verwendeten Delaycodes sowie der MTTT (Minimum Turnaround Time) für jeden Flugzeugtyp bzw. Flugart sind einmalig an das Qualitymanagement der Flughafen Stuttgart GmbH (qualitymanagement@stuttgart-airport.com) zu übermitteln. Änderungen sind nachfolgend entsprechend mitzuteilen.

## 2.4.1.2 Angaben über die mitgeführte Ladung

Angaben zu der auf dem betreffenden Flug mitgeführten Ladung sind zu übermitteln, wie sie in den IATA-Standard-Meldungsformaten CPM und LDM definiert sind.

## 2.4.1.3 Übermittlung von Flugverlaufsdaten, Passagier- und Ladedaten

Das Airport Management System (AMS) der Flughafen Stuttgart GmbH kann vom Airport Server empfangene Meldungen in bestimmten IATA-Standard-Meldungsformaten automatisiert auslesen und die dabei empfangenen Meldungsinhalte den betreffenden Flügen direkt zuordnen. Alternativ erfolgt die Verarbeitung in manueller Form durch das Airport Coordination and Data Center der FSG. Die hierbei empfangenen Flugverlaufsdaten werden auch den lokalen Prozesspartnern über das Flight Information Display System (FIDS), über das CSA-Tool „Web CaeSAr“ oder über eingerichtete Schnittstellen zur Verfügung gestellt.

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

## Übermittlungswege für Flugbetriebsdaten:

<b>SITA-Adresse</b>	STRAMXH (stramxh@str.mconnect.aero)
<b>E-Mail</b>	<b>Airport Coordination and Data Center:</b> acdc@stuttgart-airport.com
<b>Telefon</b>	<b>Airport Coordination and Data Center:</b> + 49 711 948-3666

## 2.5 Übermittlung von Passagier- und Ladedaten für die Flugstatistik

### 2.5.1 Umfang der Meldungen

Grundsätzlich ist die bei der Landung bzw. dem Start am Flughafen Stuttgart an Bord befindliche Anzahl der Passagiere zu melden. Hiervon ausgenommen sind die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung sowie Kinder bis zu zwei Jahren, die keinen eigenen Sitzplatz beanspruchen.

Die gemeldete Anzahl muss die Last-Minute Passagiere (LMC) sowie DHCs und PADs (Passenger Available For Disembarkation) beinhalten.

Die Gewichte von Fracht und Post sind ebenfalls anzugeben. Zur Fracht und Post zählen alle Sendungen, die befördert werden, unabhängig davon, ob Teile der Ladung im Auftrag einer anderen Luftverkehrsgesellschaft oder für Zwecke der Luftverkehrsgesellschaft selbst transportiert werden. Hierzu zählt auch die Fracht, die auf dem Landwege ersatzweise für einen Flug vom und zum Flughafen transportiert wird (Cargotrucking). Die Gewichte der Ladehilfsmittel (ULD) wie z. B. Container, Paletten, Iglus, Netze u. a. zählen nicht zum Fracht- bzw. Postgewicht. Alle Mengen sind ausschließlich in Kilogramm (kg) zu melden.

### 2.5.2 Meldeverfahren

Für die gemeinsame Erstellung des Flugberichts für die amtliche Statistik des Statistischen Bundesamtes und der Flugbetriebsmeldung für das Flughafenunternehmen ist das auf dem Flughafen eingesetzte System Flirt STR RDP Connection zur elektronischen Datenerfassung und -übermittlung zu verwenden. Das Programm wird den am Flughafen Stuttgart tätigen Luftverkehrsgesellschaften oder den Abfertigungsdienstleistern zur Verfügung gestellt.

Der amtliche Flugbericht ist Bestandteil der zu übermittelnden Flugbetriebsmeldung am Flughafen Stuttgart. Neben den gesetzlich geforderten Informationen, die ausschließlich an das Statistische Bundesamt übermittelt werden, muss die übermittelte Flugbetriebsmeldung weitere Angaben enthalten.

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

Dazu gehören die Flugnummer, Start- und Zielflughafen, Registration, Transferpassagiere (inkl. Flugnummer und Origin), Sitzplatzanzahl nach Klassen, Passagierstruktur (Alter und Geschlecht), Passagiere nach Klassen und Anzahl, Gewicht der Gepäckstücke und die Rechnungsanschrift. Die Flugbetriebsmeldungen sind als Datei per Datenleitung dem Flughafenunternehmen zu übermitteln. Diese Datei ist im Datensatzaufbau von dem Flughafenunternehmen und vom Statistischen Bundesamt vorgegeben. Sie muss sämtliche Tatbestände der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichtes enthalten.

Zur Aufbereitung der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichts werden auch die in Abschnitt 2.4 genannten IATA-Standard-Meldungsformate für die Übermittlung von Passagier- und Ladedaten verwendet. Zudem sind Inbound Connection List (ICL) und Statistical Load Summary (SLS) zu übermitteln. In den Messages für die Umsteiger müssen Streckenherkunfts- und Streckenzielflughäfen mit dazugehörigen Flugnummern enthalten sein.

In Abstimmung mit der Verkehrsstatistik kann die Übermittlung der erforderlichen Flugbetriebsmeldungen bzw. sonstiger Statistikdaten in begründeten Einzelfällen auch in einer abweichenden elektronischen Form erfolgen.

Personenbezogene Informationen werden dabei nicht an das Flughafenunternehmen weitergegeben. Die Datenspeicherung aller relevanten Daten erfolgt bei dem Flughafenunternehmen. Die Erhebung und Weitergabe der Daten für die amtliche Statistik an das Statistische Bundesamt ist durch das Verkehrsstatistikgesetz geregelt. Die Flugbetriebsmeldung ist spätestens am Tage nach der Landung bzw. dem Start an das Flughafenunternehmen zu übermitteln. Falls die Meldung nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Flughafenentgelte die maximal möglichen Belademengen zugrunde gelegt.

Bei Reklamation von Rechnungen ist zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung die Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheet u. a.) notwendig. Das Flughafenunternehmen behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen im Zusammenhang stehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt drei Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen sind die beauftragten Abfertigungsdienstleister bzw. die Verkehrsabrechnung des Flughafenunternehmens zu kontaktieren.

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

## 3. Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

### 3.1 Flugbetriebsdaten des Turnaroundprozesses im Rahmen des Airport CDM-Verfahrens (A-CDM)

Das Airport CDM-Verfahren regelt den Turnaroundprozess am Flughafen Stuttgart für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und ist gemäß den Festlegungen im Luftfahrthandbuch Deutschland, Band II, AD 2 EDD5 AD 2.20 „Local Traffic Regulations“ sowie der gültigen Version der „Brief Description“ zum A-CDM Verfahren anzuwenden.

Für alle Luftverkehrsgesellschaften ergibt sich hieraus die Verpflichtung, die zur Durchführung des Verfahrens notwendigen Informationen (Flugplan- und Flugbetriebsdaten) zeitgerecht bereitzustellen:

- **Target Off-Block Time (TOBT)** als Eingangsparameter für die Sequenzierung der Abflüge
- **Minimum Turnaround Time (MTTT)** zur Berechnung und Überprüfung einer plausiblen TOBT
- **Actual Start Boarding Time (ASBT)** zur Überprüfung des Verfahrensfortschritts

#### 3.1.1 Target Off-Block Time (TOBT)

Die Target Off-Block Time ist ein von der Luftfahrtgesellschaft oder einem beauftragten Abfertigungsdienstleister überwachter und zu aktualisierender Zeitpunkt, zu dem die gesamte Flugzeugabfertigung abgeschlossen sein wird. Dies beinhaltet das Schließen der Flugzeugtüren und das Abziehen der Fluggastbrücke bzw. -treppen. In Folge kann die Anlassfreigabe entgegengenommen werden und die Genehmigung zum Pushback bzw. Abrollen erfolgen.

Die TOBT ist als Orientierungszeit für alle Abfertigungsprozesse, außer Pushback und Luftfahrzeugenteisung, zu verwenden.

Die TOBT wird einmalig automatisch zum Zeitpunkt TMO (Twelve Minutes Out) des verknüpften Ankunftsfluges oder bei EOBT -90 Minuten generiert, je nachdem welcher Zeitpunkt später liegt.

Die TOBT wird nur für die Flüge automatisch generiert, für die noch keine TOBT manuell eingegeben wurde (frühestens ab 180 Minuten vor EOBT möglich).

Die Berechnung der TOBT erfolgt in der Datenbank der Flughafen Stuttgart GmbH (AODB) nach der folgenden Systematik:

- Automatische TOBT = EOBT wenn:  $EIBT + MTTT \leq EOBT + 5 \text{ Minuten}$
- Automatische TOBT = EIBT + MTTT wenn:  $EIBT + MTTT > EOBT + 5 \text{ Minuten}$

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

## 3.1.2 TOBT-Verantwortlicher

Durch die Luftverkehrsgesellschaft ist sicherzustellen, dass:

- die TOBT-Verantwortlichkeit festgelegt wird (liegt keine Vereinbarung hierzu vor, gilt der beauftragte Handlingsagent als TOBT-Verantwortlicher).
- die veröffentlichte TOBT stets aktuell gehalten wird.
- die Kommunikation mit dem jeweiligen Airline OCC sichergestellt ist.
- interne Arbeits- und Kommunikationsverfahren abgestimmt sind.

Der TOBT-Verantwortliche ist für die Pflege, Korrektheit und Einhaltung der TOBT verantwortlich. Eine falsche TOBT kann zu Nachteilen bei der weiteren Sequenzierung bzw. CTOT-Vergabe bei regulierten Flügen führen. Es wird empfohlen, notwendige Anpassungen der TOBT frühestmöglich vorzunehmen.

## 3.1.3 TOBT-Eingaben und -Anpassungen

Bei der Eingabe bzw. Anpassung der TOBT sind die folgenden Regelungen zu beachten:

- Eine manuelle Eingabe der TOBT kann frühestens bei EOBT -180 Minuten erfolgen.
- Eine neue TOBT muss mindestens 5 Minuten später als der aktuelle Zeitpunkt liegen.
- Eine Anpassung der TOBT kann bis zur Veröffentlichung der TSAT beliebig oft vorgenommen werden.
- Nach Veröffentlichung der TSAT kann die TOBT maximal dreimal korrigiert werden. Vor einer vierten Anpassung ist die bestehende TOBT zu löschen und anschließend die neue TOBT einzugeben.
- Mit Erreichen des Status „Start-Up Given“ (SUG) ist die Eingabe einer TOBT nicht mehr möglich. Erst nach dem Löschen der erteilten Anlassfreigabe kann eine neue TOBT gesetzt werden.

Da die TOBT für die Steuerung weiterer Prozesse verwendet wird, muss diese unmittelbar angepasst oder neu eingegeben werden, sobald erkennbar ist, dass die bisherige TOBT nicht eingehalten werden kann.

## 3.1.4 Abweichungen von TOBT und EOBT

Die TOBT darf maximal 10 Minuten vor der EOBT liegen. Die Vorverlegung der TOBT vor die EOBT sollte die Ausnahme bleiben.

Weicht die TOBT um mehr als 15 Minuten von der EOBT des ATC-Flugplans ab, ist durch die Luftverkehrsgesellschaft eine zusätzliche Verspätungsmeldung (DLA, CHG) zu veranlassen. Die neue EOBT sollte analog der Zeit des letzten TOBT-Wertes sein und in Abstimmung mit dem TOBT-Verantwortlichen eingegeben werden. Es ist grundsätzlich empfehlenswert, EOBT und TOBT anzugleichen.

# Vorgaben zur Übermittlung, Bereitstellung & Verwendung von Verkehrsdaten

## 3.1.5 TOBT-Löschung

Bei Löschung der TOBT wird der A-CDM Prozess für den betreffenden Abflug unterbrochen und erst mit der Eingabe einer neuen TOBT fortgesetzt.

Die TOBT ist dann zu löschen, wenn eine verlässliche TOBT nicht bekannt ist (z. B. bei technischen Problemen mit dem Luftfahrzeug). Sobald eine neue TOBT vorliegt, ist diese durch den TOBT-Verantwortlichen unverzüglich einzugeben. Die Prozessunterbrechung wird hierdurch automatisch aufgehoben.

## 3.1.6 Datenaustausch mit dem Network Manager

Während des A-CDM Prozesses erfolgt für alle Abflüge ein permanenter automatisierter Datenaustausch mit dem Network Manager Operations Center (NMOC) mittels DPI (Departure Planning Information). Hierbei werden voraussichtliche Abflugzeiten (Target Take-Off Times) an den Network Manager übermittelt.

## 3.1.7 TOBT bei Wechsel des Luftfahrzeugs

Bei einem Wechsel des Luftfahrzeugs (Aircraft Change) bleibt die TOBT des betreffenden Flugs erhalten. Ist mit dem Wechsel des Luftfahrzeugs auch eine gleichzeitige Verspätung verbunden, ist die TOBT durch den TOBT-Verantwortlichen anzupassen.

## 3.1.8 TOBT-Meldewege

Die folgenden Meldewege stehen für die Eingabe bzw. die Übermittlung der TOBT zur Verfügung:

- CSA-Tool „Web-CaeSAr“
- Internes System der Luftverkehrsgesellschaft bzw. des Handlingsagents mit einer Schnittstelle zum Flughafensystem
- Auf Parkpositionen mit Andockführungssystem auf dem Display des A-VDGS (nur Anzeige)
- FSG Airport Coordination and Data Center (in Ausnahmefällen): +49 711 948-3666

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt stehen der Betreiber des General Aviation Terminals bzw. dort tätige Abfertigungsdienstleister für die Eingabe bzw. Übermittlung der TOBT zur Verfügung:

- **Kurz Aviation Service:** +49 711 948-3482