



C2.5

Richtlinie Verkehrsdaten

Version

Version	Datum	Bemerkung	Autor
2.0	03.06.2011	Überarbeitung	Antje Auhl, AVN-AR
3.0	26.03.2015	Überarbeitung	Heike Vitt, AVN-AB3
4.0	08.02.2019	Überarbeitung	Christina <u>Roth</u> , AVN-AB3
4.1	08.02.2021	Redaktionelle Anpassung	Christina <u>Roth</u> , AVN-AB3
5.0	10.03.2025	Überarbeitung	<u>Andreas Gruner</u> , AVN-AB3

Status	Veröffentlichen in:
<input type="checkbox"/> Entwurf	<input checked="" type="checkbox"/> Skynet
<input checked="" type="checkbox"/> Freigegeben	<input checked="" type="checkbox"/> Galaxynet
	<input checked="" type="checkbox"/> Internet
Veröffentlichung im Galaxynet bzw. Internet kann nur bei Vorliegen der Richtlinie in Deutsch und Englisch erfolgen.	

Inhaltsverzeichnis

Abschnitt	Inhalt	Blatt
0	Titelblatt	1
	Version	2
	Inhaltsverzeichnis	3
1.	Vorwort	4
1.1	Ziel	4
1.2	Geltungsbereich	5
1.3	Gültigkeit	5
2.	Verkehrsdaten	6
2.1	Flugplandaten	7
2.2	Flugbetriebsdaten	9
2.2.1	Flugverlaufsdaten	9
2.2.2	Abfertigungsdaten	10
2.2.3	Passagier- und Ladedaten	10
2.2.3.1	Konkretisierung der Meldepflicht bei Gepäckdaten	13
2.2.3.2	Konkretisierung der Meldepflicht bei Abfertigungsdaten der Frachtprozesse	14
3.	Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)	15
3.1	Flugbetriebsdaten des Umdrehprozesses im Rahmen des Airport-CDM Verfahrens (A-CDM)	15
3.1.1	Target Off-Block Time (TOBT)	15
3.1.1.1	Automatisch generierte TOBT	16
3.1.2	TOBT Verantwortlicher	16
3.1.3	TOBT-Eingaben und Anpassungen	17
3.1.4	Abweichungen von TOBT zu EOBT	17
3.1.5	TOBT Löschung	17
3.1.6	Datenaustausch mittels DPI (Departure Planning Information) mit NMOC (Network Manager Operations Center)	18
3.1.7	TOBT bei Wechsel des Luftfahrzeugs	18
3.1.8	TOBT-Meldewege	18
4.	Verkehrsdatennutzung und Nutzerschnittstellen	19
4.1	Verkehrsdatennutzung	19
4.2	Nutzerschnittstellen	19
5.	Information und Kommunikation	20
5.1	Automatische Ausstrahlung von Lande- und Startinformationen (ATIS)	20
5.2	Fraport-Betriebsfunk und Telefonate	20
5.3	Aufzeichnung von Telefonaten	20
5.4	Fraport-Fluginformationssystem FDTplus	21
5.5	CSA-Tool	21

1. Vorwort

Der Bereich Aviation Process Airside hat als oberstes Ziel die Gewährleistung eines sicheren, effizienten und kundengerechten Verkehrs- und Betriebsgeschehens auf den Flugbetriebsflächen des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main nach §45 LuftVZO.

Hierzu gehören neben der Überwachung und Steuerung des Regelbetriebs Airside und der Flugbetriebsanlagen auch die verfahrensseitige Führung und Weiterentwicklung des Airport-CDM sowie die Planung und Disposition aller verkehrsrelevanter Ressourcen -/-/- des Flughafens.

Die gemäß Flughafenbenutzungsordnung (FBO) zur zentralen Flughafeninfrastruktur gehörende Informations- und Kommunikationstechnologie dient wesentlich der Aufrechterhaltung einer ordnungsgemäßen und effizienten Flughafenbetriebssteuerung und Passagierführung und ist daher von jedem, der den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt oder an deren Abfertigung auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt/Main beteiligt ist, zu nutzen.

Als zentrale Flughafeninformations-Infrastruktur gelten alle Einrichtungen und Systeme zur Sammlung, Verarbeitung und Verteilung von Flugplan-, Flugverlaufs- sowie Passagier- und Ladedaten. Weiterhin dient sie zur Disposition der Flughafenressourcen, der Steuerung des Flughafenbetriebs und der Fluggastführung, sowie zur Information des reisenden Publikums und dessen Begleitpersonen.

Die Flugplan- und Flugbetriebsdaten sowie die übrigen zur Verkehrssteuerung, Abfertigungssteuerung, Verkehrsabrechnung und für die (auch amtliche) Luftverkehrsstatistik notwendigen Daten werden in der zentralen Datenbank des Flughafenunternehmers gehalten und unter Wahrung des Fernmeldegeheimnisses zentral nachgeführt.

1.1 Ziel

Ziel dieser Regelung ist es, die zur Steuerung des Flughafen- und Abfertigungsbetriebes notwendigen Verkehrsdaten anhand der festgelegten Verfahrensweisen von den Luftverkehrsgesellschaften (LVG) bzw. den durch sie beauftragten Diensten (ggf. Dienstleistern) rechtzeitig und in geeigneter Form zu erhalten und Änderungen unverzüglich zu erfahren.

Hierbei ist zu beachten, dass die zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Disposition von Passagiergates und zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Durchführung der Flugzeugabfertigung unerlässlichen Passagier- und Ladedaten an den Bereich Infrastruktur der Bodenverkehrsdienste der Fraport AG übermittelt werden müssen. Ebenso sind die termingerechte Abrechnung und Lieferung der Verkehrsdaten an das Statistische Bundesamt sicherzustellen. Zu diesem Zweck sind die Verkehrsdaten auch an den Bereich Marktforschung/Luftverkehrsstatistik zu liefern.

Die hier beschriebenen detaillierten Informationen zu Datenübermittlungen, flugbetrieblichen Prozessen und Abläufen dienen der Ergänzung zu den in der AIP veröffentlichten Informationen.

1.2 Geltungsbereich

Diese Regelung ist eine Ordnung ohne behördliche Genehmigung, die sowohl für die Mitarbeiter als auch für die Kunden und Nutzer des Verkehrsflughafens Frankfurt verbindlich gilt.

1.3 Gültigkeit

Der Vorstand hat diese Ordnung mit Wirkung zum 10.03.2025 freigegeben.

Sie ersetzt die bisherige Richtlinie „C2.5 Vorgaben zum Umgang mit Flugbetriebsdaten“ Version 4.1 vom 08.02.2021. -/-/-

2. **Verkehrsdaten**

Zur reibungslosen Verkehrs- und Betriebsabwicklung und zur optimalen Nutzung der knappen Flughafen-Ressourcen ist die rechtzeitige Übermittlung und die Nutzung von Flugplan- und Flugbetriebsdaten erforderlich. Flugplandaten sind alle verfügbaren Informationen über Flugbewegungen. Flugbetriebsdaten sind Flugverlaufsdaten, Abfertigungsdaten, Passagier- und Ladedaten sowie Fracht- und Postdaten.

Aus der Benutzung des Flughafens und den damit verbundenen Vertragsverhältnissen erwächst den Luftverkehrsgesellschaften bzw. Dienstleistern die Verpflichtung, die Fraport AG als Flughafenunternehmerin unmittelbar mit allen für eine ordnungsgemäße Betriebsvorbereitung und -abwicklung erforderlichen Daten für die den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main berührenden Flüge zeitgerecht zu versorgen.

Die Fraport AG als Flughafenbetreiberin erachtet die unmittelbare Übermittlung von Flugplan- und Flugbetriebsdaten in Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach § 45 LuftVZO und der FBO für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main, Teil II, Abschnitt 2.1.1, in der Fassung vom 15.03.2024 zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Flughafenbetriebes für unerlässlich.

Angesichts der Bedeutung, die die rechtzeitige Verfügbarkeit der erforderlichen Daten für die Betriebsabwicklung hat, behält sich die Fraport AG vor, durch Vernachlässigung der Benachrichtigungspflicht entstandene Betriebsstörungen und/oder damit im Zusammenhang stehende - insbesondere wirtschaftliche - Schäden zu Lasten des Verursachers zu beheben.

Die Fraport AG ist berechtigt, die ihr zugeleiteten Verkehrsdaten zur Optimierung und Analyse der Verkehrsabwicklung auszuwerten. Sie behandelt insbesondere die Angaben über Passagierzahlen und die auf den Flügen mitgeführte Ladung vertraulich.

Anmerkung:

Die Verpflichtung der Luftverkehrsgesellschaften, verschiedenen behördlichen Stellen ebenfalls bestimmte Daten zu melden, bleibt hiervon unberührt.

2.1 Flugplandaten

Übermittlung

Als Flugplandaten sind alle lang-, mittel- oder kurzfristig verfügbaren Informationen über Flugbewegungen anzusehen, die den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main berühren. Die aufzuliefernden Flugplandaten haben die mit dem Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland abgestimmten Zeiten zu enthalten. Die Fraport AG behält sich vor, bei davon abweichenden oder bei fehlenden Meldungen eigenständig die koordinierten Zeitwerte einzufügen und ausschließlich diese zur weiteren Disposition und Fluggastinformation zu verwenden.

Eingegangene Flugplandaten werden zur Verwendung in Saisonflugplänen, im täglichen OPS-Plan und in den Fluginformationssystemen (u. a. Fraport-Informations-Medien wie dem Internetauftritt, der Community App, -/-/- den Infokiosken und den Fluganzeigetafeln) veröffentlicht.

Flugplaninformationen sind durch die Luftverkehrsgesellschaften an das Airside Coordination and Data Center der Fraport AG (nachfolgend ACDC genannt) zu übermitteln. Die dort ansässige Flugplanstelle verarbeitet die Daten. Um einen ordnungsgemäßen und möglichst optimierten Betrieb zu gewährleisten, benötigt das ACDC die Saisonflugpläne so früh wie möglich. Dies hilft allen Prozessbeteiligten, auch den Luftverkehrsgesellschaften.

Die Daten müssen spätestens zwei Wochen nach dem Slot-Return-Date übermittelt werden. Die Abstimmung der Flugzeiten mit dem Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland ersetzt nicht die Flugplananmeldung bei der Flugplanstelle im ACDC. Aktualisierungen sind zulässig und zu liefern. Eine regelmäßige, standardisierte Versand-Routine ist einzurichten (z. B. wünschenswert täglich, notwendig wöchentlich, zu fest vereinbarten Zeitpunkten, z. B. Verkehrstag 1).

Erst am Tag der Gültigkeit bei den Luftverkehrsgesellschaften verfügbare Flugplaninformationen oder Flugplaninformationen bezüglich der Tage +1, +2 und +3 müssen dem ACDC unmittelbar und unverzüglich übermittelt werden.

Übermittlungsumfang, -form und -wege

Bei der Übermittlung von Flugplandaten an das ACDC wird zwischen der Übermittlung von neuen Flugplandaten, Änderungen zu bereits übermittelten Daten und Streichungen von Flugplaninformationen unterschieden.

Für die Übermittlung der Flugplandaten ist grundsätzlich die elektronische Form (E-Mail) vorgesehen. Zur Gewährleistung einer schnellen Verarbeitung und zur Vermeidung von Fehlern bei der Bearbeitung sind die auf der nächsten Seite genannten Basisinformationen als E-Mail-Anhang im Format SSIM-File nach IATA-Standard Chapter 7 zu senden. Die Übermittlung zeitkritischer Daten (z. B. am aktuellen Tag) kann auch telefonisch durch einen Repräsentanten der LVG erfolgen. Hierzu muss im Nachgang eine schriftliche Bestätigung durch den Repräsentanten der LVG erfolgen.

Zwingender Übermittlungsumfang für Flugplandaten
<u>Basisinformationen:</u>
Flugnummer
Flugzeugtyp (ICAO-Code, bei internem Code Übersetzung notwendig)
Routing (mit Hinweis auf anzuzeigende Stationen bei Mehrsektorenflügen)
Flugabfertigungsart
Zeiten (bei Linienflügen Ankunfts- und Abflugzeiten aller angeflogenen Stationen)
Angabe über UTC oder LT
Einsatztage und Einsatzzeitraum
Rotationen
ggf. Codeshare-Informationen

<u>Weitere Informationen:</u>
Rechnungsempfänger sowie Hinweis auf Zahlungsart
<u>Verantwortliche Handlingspartner</u> (Operations, Passage, Rampe, Technik, Fracht, Post)
Ansprechpartner (Firma/Abteilung/Dienststelle/Anschrift/E-Mail/Telefon)
Ansprechpartner für Mismatch-Meldungen (Firma/Abteilung/Dienststelle/Anschrift/E-Mail/Telefon)
-/-/-/ TOBT- <u>Verantwortlicher</u> (Firma/Abteilung/Dienststelle/Anschrift/E-Mail/Telefon)
MTTT Minimum Turnaround Time für jeden Flugzeugtyp
ATC-Callsign (sofern dieses nicht mit der Flugnummer übereinstimmt)

Übermittlungswege für Flugplandaten Bereich ACDC und Flugplanstelle der Fraport AG		
ACDC	für Daten den aktuellen Tag oder die Tage +1, +2 und +3 betreffend	
	SITA-Adresse	FRAAF7X (ACDC)
	E-Mail	acdc@fraport.de
	Telefon	069-690-71740
Flugplanstelle	für saisonale Daten ab Tag +4	
	SITA-Adresse	FRANC7X (Flugplanstelle)
	E-Mail	flightschedule@fraport.de
	Telefon	069-690-25115 069-690-29521

2.2 Flugbetriebsdaten

Als Flugbetriebsdaten sind alle verfügbaren Informationen anzusehen, die mit der aktuellen Durchführung von Flügen nach und ab Frankfurt in Zusammenhang stehen. Flugbetriebsdaten bestehen aus Flugverlaufsdaten, Abfertigungsdaten, Passagier- und Ladedaten.

Flugbetriebsdaten müssen von den Luftverkehrsgesellschaften zum frühestmöglichen Zeitpunkt an die Fraport AG übermittelt werden, wobei Flugverlaufsdaten für ankommende Flüge bis spätestens 60 Minuten vor der Landung vorliegen müssen, damit die an der Abfertigung beteiligten Dienste rechtzeitig mit allen relevanten Daten versorgt sind.

-/-/-

2.2.1 Flugverlaufsdaten

Flugverlaufsdaten beinhalten u. a. Statusmeldungen (z. B. MVT-Nachrichten, ASM-Nachrichten oder SSM-Nachrichten und die Target Off-Block Time (TOBT) als Vorhersage für „Aircraft Ready“).

Übermittlung

Flugverlaufsdaten müssen an das ACDC übermittelt werden.

Übermittlungsumfang, -form und -wege

-/-/-

Übermittlungsumfang für Flugverlaufsdaten
Luftfahrzeugkennzeichen (Registration)
Änderungen in der Streckenführung (Reroutings)
Umleitung zum Ausweichflughafen, ggf. weitere Angaben hierzu (z. B. PAX Dispo)
Verfrühungen
Verspätungen
Verspätungsgründe (Delaycodes und zugehörige Delayminuten)
Annullierungen
Annullierungsgründe

Zusätzlich dazu ist einmalig eine Liste mit einer Übersicht aller genutzten Delaycodes an das Performance- und Qualitätsmanagement (DC_FRA@fraport.de) zu übermitteln. Änderungen sind ebenfalls mitzuteilen.

Wichtiger Hinweis:

Aus technischen Gründen kann für jeden Flug zurzeit jeweils nur eine LVG und Flugnummer pro Tag verarbeitet werden. Die Verwendung von Doppel- oder Zweitflugnummern ist nicht möglich.

Die Übermittlung von Flugbetriebsdaten ist an kein festes Format gebunden. Sie sollte jedoch grundsätzlich fernschriftlich (vorzugsweise über SITA) erfolgen, da bei Benutzung der bestehenden Fernschreibverbindungen eine nahezu verzugsfreie Datenübermittlung sichergestellt ist. Außerdem ist bei Übermittlung von standardisierten IATA-Meldungen über SITA zusätzlich die Möglichkeit einer automatisierten Übertragung gegeben, die

Gefahr von Missverständnissen bei telefonischer Übermittlung entfällt und der Umfang der erforderlichen Telefongespräche kann entscheidend gesenkt werden.

Das ACDC ist an das Fernmeldenetz der SITA angeschlossen. Das ermöglicht die Übermittlung von aktuellen Flugverlaufsdaten bereits vom Vorflughafen aus. Am Vorflughafen wird in den Meldungen (z. B. MVT), die für die jeweilige LVG-Station am Flughafen Frankfurt bestimmt sind, zusätzlich die Anschrift FRAAF7X eingesetzt. Die Übermittlung an das ACDC erfolgt automatisch, und die jeweilige Meldung steht ihr damit zum gleichen Zeitpunkt wie der ansässigen LVG-Station zur Verfügung.

Übermittlung von Flugverlaufsdaten / Bereich ACDC der Fraport AG	
SITA-Adressen	FRAAF7X und FRAN7X
E-Mail	acdc@fraport.de
Direkttelefon- verbindung	069-690-71740

2.2.2 **Abfertigungsdaten**

Abfertigungsdaten beschreiben Zeitstempel zum Abfertigungs- bzw. Turnaround-Prozess eines Flugereignisses. Deren Übermittlung ist zur prozessübergreifenden Optimierung und flughafenweiten Prozesssteuerung notwendig.

Deren Übermittlung ist zur Flughafenleistungssteuerung, -beobachtung, -management und zur Durchführung von nachbetrieblichen Analysen notwendig. Die Prozessdaten führen zu einer Erhöhung der flughafen- und netzwerkweiten Effizienz und Resilienz durch eine optimierte Nutzung der Ressourcen und einer verbesserten Vorhersagbarkeit des Luftverkehrs.

Übermittlungsumfang, -form und -wege

Der Übermittlungsumfang ist dem Anhang „Abfertigungsdaten“ zu entnehmen. Die Übermittlung selbst kann über bestehende Schnittstellen und Datenübermittlungswege zur Fraport AG erfolgen, wobei die echtzeitnahe Übertragung gewährleistet werden muss, um die Daten für die operative- und ad-hoc-Steuerung nutzen zu können.

2.2.3 **Passagier- und Ladedaten**

Passagier- und Ladedaten sind bspw. enthalten in CPM, FFM, LDM, PTM, PRL (Inbound/Outbound), UCM, ALI, LPM sowie in Mail- und Cargo-Onload-Nachrichten und der ULD-Order.

Übermittlung

Passagier- und Ladedaten werden an den Bereich Infrastruktur der Bodenverkehrsdienste sowie an den Bereich Marktforschung/Luftverkehrsstatistik der Fraport AG übermittelt, unabhängig davon, ob der Flug sich im Handling der Airline selbst oder im Fraport-Handling befindet oder von einem Dritten abgefertigt wird (siehe auch Übermittlungsform und -wege für Flugbetriebsdaten).

Übermittlungsumfang, -form und -wege

Die Angaben zu der auf dem jeweiligen Flug mitgeführten Ladung, die aus Dispositionsgründen möglichst nach

- der Gesamtmenge an Bord
- der Ausladung für FRA
- der Transfer- und Transitladung und
- der Zuladung in FRA

aufgeschlüsselt sein sollten, sind wie folgt zu übermitteln.

Übermittlungsumfang für <u>Passagier- und Ladedaten</u>	
Fluggastzahlen	- Aussteiger
	- Umsteiger Inbound inkl. Startflughafen (Flughafen des Reisebeginns)
	- Transit
	- Umsteiger Outbound inkl. Zielflughafen (Flughafen des Endziels)
	- Zusteiger
Gepäck (BULK) nach Menge und/oder Gewicht sowie PAX-Kategorie	
Fracht (BULK) nach Gewicht und Sonderladung	
Post (BULK) nach Gewicht	
Gepäckcontainer, LD, nach Anzahl, Ladeposition und Typencode	
Frachtcontainer, LD bzw. MD, nach Anzahl, Ladeposition und Typencode	
Postcontainer, LD bzw. MD, nach Anzahl, Ladeposition und Typencode	
Leercontainer, LD bzw. MD, nach Anzahl, Ladeposition und Typencode	
Gepäckpaletten, LD, nach Anzahl, Ladeposition und Typencode	
Frachtpaletten, LD bzw. MD, nach Anzahl, Ladeposition und Typencode	
Postpaletten, LD bzw. MD, nach Anzahl, Ladeposition und Typencode	
Leerpaletten, LD bzw. MD, nach Anzahl, Ladeposition und Typencode	
Sonderladungen in IATA-Kodierung	

Bei den Angaben zur mitgeführten Ladung können – zusätzlich zu den hier aufgeführten Ladungsarten – weitere Einzelheiten von Bedeutung sein. Hier erfolgt im Einzelfall eine diesbezügliche Absprache zwischen dem Abfertiger, dem Bereich Infrastruktur der Bodenverkehrsdienste und der LVG.

Um eine aufkommensgerechte Disposition von Abfertigern und Gerät sowie einen zeitgerechten Beginn der Abfertigung sicherstellen zu können, sollten die Passagier- und Ladedaten zum frühestmöglichen Zeitpunkt übermittelt werden.

Übermittlungsfristen von Passagier- und Ladedaten		
Inbound	In der Regel bei Abflug am Vorflughafen, spätestens aber 60 Minuten vor Abflug.	
Outbound	Wide Body	spätestens 180 Minuten vor Abflug, A380: spätestens 240 Minuten vor Abflug
	Narrow Body	spätestens 90 Minuten vor Abflug
	Zur Einhaltung dieser Fristen können zunächst Planwerte (Estimates) übermittelt werden, zu einem späteren Zeitpunkt dann die verbindlichen Daten (Finals).	

Die Übermittlung von Flugbetriebsdaten ist an kein festes Format gebunden. Sie sollte jedoch grundsätzlich fernschriftlich (vorzugsweise über SITA) erfolgen, da bei Benutzung der bestehenden Fernschreibverbindungen eine nahezu verzugsfreie Datenübermittlung sichergestellt ist. Außerdem ist bei Übermittlung von standardisierten IATA-Meldungen über SITA zusätzlich die Möglichkeit einer automatisierten Übertragung gegeben, die Gefahr von Missverständnissen bei telefonischer Übermittlung entfällt und der Umfang der erforderlichen Telefongespräche kann entscheidend gesenkt werden.

Auch der Anschluss des Bereichs Infrastruktur der Bodenverkehrsdienste der Fraport AG an das Fernmeldenetz der SITA ermöglicht die Übermittlung von aktuellen Passagier- und Ladedaten bereits vom Vorflughafen aus, indem schon dort in die Meldungen, die für die jeweilige LVG-Station auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt/Main bestimmt sind (z. B. LDM, CPM), die Anschrift FRAIGXH zusätzlich eingesetzt wird. Die Übermittlung an die Bodenverkehrsdienste der Fraport AG erfolgt automatisch und die jeweilige Meldung steht ihr damit zum gleichen Zeitpunkt wie der örtlichen LVG-Station zur Verfügung.

Übermittlung von Passagier- und Ladedaten Bereich Infrastruktur der Bodenverkehrsdienste der Fraport AG	
SITA-Adresse	FRAIGXH
E-Mail	FAX-BVD-IG2-Ladedaten@fraport.de, ZGE-INFO1@fraport.de oder ZGE-INFO2@fraport.de
Telefon	069-690-32112 oder -32113 (Ladedatenbearbeitung)

Übermittlung von Passagier- und Ladedaten Bereich Marktforschung/Luftverkehrsstatistik der Fraport AG	
SITA-Adressen	FRASRXH FRAKHXH FRALHXX FRAAHXH FRALAXH FRAFIXH
E-Mail	FRASRXH@fraport.mconnect.aero FRAKHXH@fraport.mconnect.aero FRALHXX@fraport.mconnect.aero FRAAHXH@fraport.mconnect.aero FRALAXH@fraport.mconnect.aero FRAFIXH@fraport.mconnect.aero
Telefon	0151-15025385

Die Übermittlung per E-Mail oder Telefon sollte für die Übermittlung der Passagier- und Ladedaten jedoch nur verwendet werden, wenn das Senden über SITA nicht möglich ist.

2.2.3.1 **Konkretisierung der Meldepflicht bei Gepäckdaten**

In Ergänzung des Übermittlungsumfangs von zu meldenden Flugbetriebsdaten gilt für Gepäckdaten folgende Detaillierung:

Meldepflichten der LVG im ankommenden Luftverkehr (Inbound)

Die Gepäcksortierung am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main erfolgt mittels einer vollautomatisierten und EDV-gestützten Behälterförderanlage mit automatisierten Kodierstellen für die Eingabe des Transfergepäcks im Inbound.

Um einen reibungslosen Betrieb der Gepäckförderanlage sowie eine möglichst schnelle Steuerung der Gepäckstücke zu gewährleisten, obliegt es der ankommenden LVG, für eine rechtzeitige Überlassung und Übergabe einer Baggage Transfer Message (BTM) entsprechend IATA-Definition IATA RP 1745 zu sorgen. Im Falle, dass ein Abkommen zwischen der ankommenden LVG (Inbound Carriers) und der übernehmenden LVG besteht (Through-Check-in-Abkommen), ist eine Baggage Source Message (BSM) durch die übernehmende LVG (Through-Check-in-Partner) zu versenden. Wenn diese BSM rechtzeitig vorliegt, so kann auf die BTM des Inbound Carriers ggf. verzichtet werden.

Eine rechtzeitige Übergabe der Daten hat stattgefunden, wenn diese bis 15 Minuten vor SIBT auf der SITA-Adresse FRABRXH nach Teletyp B vorliegen. Die LVG hat weiterhin sicherzustellen, dass die Gepäckanhänger dem IATA-Standard (IATA RS 740) entsprechen und in der für den Automatisierungsprozess erforderlichen Qualität vorliegen.

Meldepflichten der LVG im abfliegenden Luftverkehr (Outbound)

Die Gepäcksortierung am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main erfolgt mittels einer vollautomatisierten und EDV-gestützten Behälterförderanlage. Als Vorleistung für die mehrstufige Reisegepäckkontrollanlage ist diese Behälterförderanlage zum Teil mit den dem Check-In nachgelagerten Scannertoren verbunden, um die Gepäckidentitätscodes automatisiert zu erfassen.

Um einen reibungslosen Betrieb der Gepäckförderanlage, sowie eine möglichst schnelle Steuerung der Gepäckstücke zu gewährleisten, obliegt es der abfliegenden LVG, für eine rechtzeitige Überlassung und Übergabe einer Baggage Source Message (BSM) entsprechend IATA-Definition IATA RP 1745 zu sorgen.

Eine rechtzeitige Übergabe der Daten hat stattgefunden, wenn diese vor Übergabe des Gepäckstücks in die Gepäckförderanlage auf der SITA-Adresse FRABRXH nach Teletyp B vorliegen.

Die LVG hat weiterhin sicherzustellen, dass die verwendeten Gepäckanhänger dem IATA-Standard (IATA RS 740) entsprechen und in der für den Automatisierungsprozess erforderlichen Qualität vorliegen.

2.2.3.2 Konkretisierung der Meldepflicht bei Abfertigungsdaten der Frachtprozesse

Die Abfertigungsdaten der Frachtprozesse (Frachttransportinformationen der Bodenverkehrsdienstleister) sind darüber hinaus zur Umsetzung der Zollanforderung gem. §129 ff. EU 952/2013 erforderlich. Alle von den in die Frachtabwicklung involvierten Akteure gelieferten Informationen zum Sendungsverlauf der Fracht werden im sogenannten „Zoll-Dashboard“ des Cargo Community Systems konsolidiert und ermöglichen so eine Zoll-konforme Nachverfolgung von Sendungen. Hierfür werden die übermittelten Frachttransportinformationen an das zentrale Cargo Community System weitergeleitet und dem Zollamt sowie involvierten, berechtigten Akteuren zur Verfügung gestellt.

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

3.1 **Flugbetriebsdaten des Umdrehprozesses im Rahmen des Airport-CDM Verfahrens (A-CDM)**

Das Airport-CDM Verfahren regelt den Umdrehprozess am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und ist gemäß Luftfahrthandbuch Deutschland, Band II, AD2-EDDF AD 2.20 „Local aerodrome 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-, Flugbetriebs- und Flugverlaufsdaten) 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 Verfahrensfortschrittes (siehe C2.3 Terminalordnung, Punkt 8.1.3 Begin Boarding)

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

Die TOBT ist ein von der Luftverkehrsgesellschaft/vom Abfertigungsagenten gemeldeter verbindlicher Zeitpunkt, zu dem die gesamte Bodenabfertigung abgeschlossen sein wird, die Flugzeugtüren geschlossen, die Fluggastbrücken vom Luftfahrzeug entfernt sind sowie das Push-Back-Fahrzeug verfügbar ist. Unmittelbar nach Erhalt der Anlassfreigabe durch den Tower hat das Luftfahrzeug für die Push-Back/Taxi- Freigabe bereit zu sein.

Die TOBT ist die Orientierungszeit für alle Abfertigungsprozesse, außer Push-Back und -/-/-/ Luftfahrzeugenteisung. Sie wird als beste verfügbare Zeit für die Koordination verwendet.

Bemerkung: Die Definition „Push-Back-Fahrzeug verfügbar“ umfasst entweder den Status „Fahrzeug disponiert“ oder „Fahrzeug auf Position“.

-/-/-/

3.1.3 TOBT-Eingaben und Anpassungen

Bei der Eingabe bzw. Anpassung der TOBT ist folgendes zu beachten:

- die Eingabe einer TOBT (vor automatischer Generierung) ist frühestens zum Zeitpunkt EOBT minus 90 Min. möglich.
- Eine Anpassung der TOBT kann - bis zur Ausgabe der TSAT - beliebig oft vorgenommen werden
- Nach Ausgabe der TSAT kann die TOBT maximal dreimal korrigiert werden, bevor sie gelöscht werden muss
- Die Eingabe einer TOBT ist nach Erhalt der Anlassfreigabe und Setzen des Status „Start-Up Given“ (SUG) nicht mehr möglich. Erst nach Löschung der Anlassfreigabe kann eine neue TOBT gesetzt werden.

Da die TOBT auch weitere Prozesse steuert, sind Änderungen der TOBT von 5 Minuten und mehr (auch Verfrühungen) durch den TOBT-Verantwortlichen einzugeben.

3.1.4 Abweichungen von TOBT zu 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. Diese Zeit (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.

3.1.5 TOBT Löschung

Bei Löschung einer TOBT wird der A-CDM-Prozess für den jeweiligen Abflug unterbrochen und er erhält automatisch den Status „Standby“.

In den folgenden Fällen ist die TOBT zu löschen:

- Die TOBT ist nicht bekannt (z. B. technische Probleme mit dem Luftfahrzeug)
Anmerkung: Ist eine neue TOBT bekannt und soll diese Prozessunterbrechung wieder aufgehoben werden, ist diese neue TOBT durch den TOBT-Verantwortlichen einzugeben.
- Die zulässige Anzahl der TOBT-Eingaben (3x) nach TSAT-Generierung ist überschritten und eine neue TOBT soll eingegeben werden.

3.1.6 Datenaustausch mittels DPI (Departure Planning Information) mit NMOC (Network Manager Operations Center)

-/-/- Während des A-CDM-Prozesses werden voraussichtliche Abflugzeiten mittels DPI automatisiert an das NMOC übermittelt. Das NMOC nimmt diese voraussichtlichen Abflugzeiten als Grundlage für die Berechnung und Vergabe der CTOT, wenn der Flug reguliert wird. Nach Eingabe oder Änderungen einer TOBT wird – dem Status des Fluges entsprechend – die Versendung einer erneuten DPI angestoßen.

Beispiel einer Target DPI mit Status "target":

- TITLE DPI
- DPISTATUS TARGET
- ARCID DLH3354
- ADEP EDDF
- ADES LTBA
- EOBT 1825
- EOBD 090105
- TOBT 1825
- TAXITIME 0019
- TTOT 1844
- SID NOMBO4S
- ARCTYP A320
- REG DAIPU
- ORGN EDDFYDYE

3.1.7 TOBT bei Wechsel des Luftfahrzeugs

Bei einem Wechsel des Luftfahrzeugs (Aircraft Change) bleibt die TOBT am aktiven Flugereignis 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 (-/-/- Übermittlung und Eingabe)
- internes System der Luftverkehrs-/Handlings-Agenten (optional über Schnittstelle)
- Anzeigetafel an Abfertigungspositionen mit A-VDGS (Advanced Visual Docking Guidance System) -/-/-
- Airport-CDM App (nur Übermittlung, keine Eingabe)
- Airport Community App (nur Übermittlung, keine Eingabe)
- ACDC: 069-690-71740 (Übermittlung und Eingabe)

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt steht für die Eingabe bzw. die Übermittlung der TOBT im GAT folgender Meldeweg zur Verfügung:

Fraport Executive Aviation Services Tel.: 069-690-71718/71719

Informationen und Unterlagen zu den einzelnen A-CDM-Datenschlüsseln können auf der Internetseite www.cdm.frankfurt-airport.com eingesehen werden. Weiterhin finden Sie hier eine Auflistung und Beschreibung aller im Rahmen des A-CDM-Prozesses verwendeten Abkürzungen sowie weiterführende Unterlagen und Dokumente.

4. **Verkehrsdatennutzung und Nutzerschnittstellen**

Jeder an der Abfertigung von Luftfahrzeugen auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt/Main Beteiligte ist gehalten nachzuweisen, dass er geeignete Vorkehrungen getroffen hat, die sicherstellen, dass die Abfertigung gelandeter Luftfahrzeuge unverzüglich und zeitgerecht, d. h. innerhalb der mit der Luftverkehrsgesellschaft vereinbarten Minimum-Bodenzeit, erfolgt.

Die Fraport AG bietet allen Flughafennutzern zur zeitgerechten Erbringung von Bodenabfertigungsleistungen an, sich der Verkehrsdaten sowie der einschlägigen Einrichtungen und Dienste des Flughafenunternehmers zu bedienen (u. a. Fraport-
Informations-Medien wie dem Internetauftritt, der Airport Community App, den Infokiosken und den Fluganzeigetafeln).

4.1 **Verkehrsdatennutzung**

Aktuelle Verkehrsdaten werden den Nutzern in aufbereiteter Form zur Planung und Disposition von Gerät und Personal gegen Entgelt mit der Maßgabe zur Verfügung gestellt, dass es sich ausschließlich um Abfertigungsereignisse im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Beziehers der Daten handelt (mandantenbezogen).

Die Überlassung von Daten wird per Einzel-Gestattungsvertrag zwischen Nutzer und Flughafenunternehmer geregelt.

Vertrauliche Daten in der zentralen Datenbank des Flughafenunternehmers, die der ausschließlichen Nutzung eines Selbstabfertigers oder Dienstleisters dienen, werden Systemen Dritter nicht übermittelt. Es gelten die Bestimmungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO).

4.2 **Nutzerschnittstellen**

Zum Zweck der internen Steuerung von Personal und Gerät ist es gestattet, eigene Systeme zu nutzen und an die zentral vorgehaltenen Systeme des Flughafenunternehmers nach Genehmigung durch diesen anzubinden.

Die Schnittstellen müssen zur Aufrechterhaltung eines störungsfreien Betriebs den Vorgaben des Flughafenunternehmers entsprechen und werden durch diesen abgenommen. Alle Aufwendungen des Flughafenunternehmers trägt der Nutzer.

Werden Steuerungssysteme des Flughafennutzers an die Systeme des Flughafenunternehmers über eine Schnittstelle angebunden, ist die Weitergabe der vom Flughafenunternehmer an den Vertragspartner übermittelten Daten an Dritte oder Tochter- bzw. Beteiligungsgesellschaften des Vertragspartners ohne die ausdrückliche Genehmigung des Flughafenunternehmers nicht gestattet. Hierüber sind ggf. Einzelvereinbarungen mit dem Flughafenunternehmer zu treffen.

5. Information und Kommunikation

5.1 Automatische Ausstrahlung von Lande- und Startinformationen (ATIS)

Die automatische Ausstrahlung von Lande- und Startinformationen (Automatic Terminal Information Service - ATIS) der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) können auch über die Fraport-Haustelefonanlage abgefragt werden.

Der Ansagedienst (ATIS Frankfurt) steht über Kurzrufnummer 1163 oder 1164 zur Verfügung.

5.2 Fraport-Betriebsfunk und Telefonate

Der Fraport-Betriebsfunk dient der Kommunikation zwischen den am Flugbetrieb Beteiligten. Die Durchführung des Sprechfunkverkehrs erfolgt dabei anhand fester Regeln. Eine wesentliche Voraussetzung für einen ordnungsgemäßen Sprechfunkverkehr ist die Einhaltung der Funkdisziplin.

In den „Fraport Betriebsfunkregeln“ wird die Durchführung des Sprechfunkverkehrs auf dem Betriebsfunk des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main erläutert. Es werden die anzuwendenden Verfahren, Sprechgruppen und Redewendungen beschrieben sowie ein Überblick über technische und rechtliche Grundlagen des Sprechfunkverkehrs gegeben.

Die Vermittlung der notwendigen Sprechfunkkenntnisse erfolgt im Rahmen der Rollfeldführerscheinausbildung bei der Fahrerausbildung der Fraport AG. Die entsprechenden Unterlagen zu den Fraport Betriebsfunkregeln sind über den Fachbereich Betriebsdienste Airside oder die Fahrerausbildung der Fraport AG zu erhalten.

5.3 Aufzeichnung von Telefonaten

Der Fernsprechverkehr der FRA Vorfeldkontrolle GmbH (FRAVG) -/-/-/ wird digital aufgezeichnet. Dies geschieht zusätzlich zur Aufzeichnung des Funksprechverkehrs. Mit dieser Sprachaufzeichnung folgt die Fraport AG den Regelungen im ICAO Annex 10 „Aeronautical Telecommunications Volume II“ zur sachgerechten Dokumentation des Flugfernmeldeverkehrs.

Ein Zugriff auf diese Sprachaufzeichnungen kann nur zur Beweissicherung im Zuge angeordneter Untersuchungen erfolgen. Diese Aufzeichnungen stehen daher für die Rekonstruktion regulärer Betriebsvorgänge nicht zur Verfügung. Neben den Direkttelefon- und Wechselsprechverbindungen sind bei der FRA Vorfeldkontrolle GmbH (FRAVG) -/-/-/ die nachstehenden Selbstwähl-Telefonanschlüsse der Fraport-Haustelefonanlage an die Sprachaufzeichnungsanlage angeschlossen:

Arbeitsplatz	Telefon-Nr.
Schichtleiter FRAVG/VK Mitte (Apron Center)	71712
FRAVG/VK Ost (Apron East)	61116

5.4 Fraport-Fluginformationssystem FDT*plus*

Das Fraport-Fluginformationssystem FDT*plus* enthält Luftverkehrsinformationen. Die Aufbereitung und Eingabe der Daten wird federführend vom ACDC vorgenommen. Das ACDC ist zuständig für alle Fragen, die sich im Betrieb mit dem Informationssystem ergeben.

Das System wurde erstellt, um allen an der Abwicklung des Luftverkehrs beteiligten Stellen umfassende Informationen zur Betriebssteuerung zu liefern. Dieser Aufgabenstellung kann das System jedoch nur entsprechen, wenn

- alle benötigten Daten zeitgerecht und vollständig aufgeliefert werden,
- alle Beteiligten das System intensiv nutzen und
- die Richtigkeit der angezeigten Daten von den Übermittlern überprüft wird.

Dem Nutzer wird das System FDT*plus* gegen Gebühr als web-basierte Anwendung oder als eine „Stand alone“-Lösung (PC, Monitor und Maus) bereitgestellt. Die Aktualität der Daten liegt bei FDT*plus* stets unterhalb von 30 Sekunden.

5.5 CSA-Tool

Das Common Situational Awareness Tool ist eine web-basierte Anwendung, welche dem Nutzer den lesenden oder schreibenden Zugriff auf Flugdaten gibt. Die Flugdaten bestehen aus allgemeinen Informationen zur Flugbewegung sowie aus Zeitstempeln, die im Rahmen des A-CDM-Verfahrens eine wichtige Rolle spielen. Der TOBT-Verantwortliche mit Schreibberechtigung hat hier die Möglichkeit, die TOBT-Date anzupassen.

Weitere Informationen sowie die Möglichkeit zur Anmeldung können über die A-CDM-Homepage abgerufen werden.

Anhang: Abfertigungsdaten

Process	Timestamp	Acronym	Definition
Aircraft	All Doors Closed		Time when all doors of aircraft are closed
Aircraft	Cabin Doors Closed		Time when cabin doors of aircraft are closed
Aircraft	Cabin Doors Open		Time when cabin doors of aircraft are opened
Aircraft	Cargo Doors Closed		Time when cargo doors of aircraft are closed
Aircraft	Cargo Doors Open		Time when cargo doors of aircraft are opened
Boarding	Actual End Boarding Time	AEBT	End of Boarding process (last passenger scans boarding pass at QBG)
Boarding	Actual Start Boarding Time	ASBT	Begin Boarding (first passenger scans boarding pass at QBG)
Bridge	Bridge connected		Time when boarding bridge is connected
Bridge	Bridge disconnected		Time when boarding bridge is disconnected
Bridge	Driver on position	DOP	Boarding bridge driver is on position
Catering	Catering start		Time when catering starts
Catering	Catering end		Time when catering ends
Cleaning	Begin Cleaning		Time when cleaning starts
Cleaning	End Cleaning		Time when cleaning ends
Crew	Crew at position		Time when crew is on position
Crew	Crew leaves position		Time when crew leaves position
Deboarding	Begin of deboarding		Time when deboarding of inbound starts
Deboarding	End of deboarding		Time when deboarding of inbound ends
Deicing	Actual Commencement of De-icing Time	ACZT	The time when de-icing operations on an aircraft starts
Deicing	Actual End of De-icing Time	AEZT	The time when de-icing operations on an aircraft end
Deloading	Begin Deloading Baggage		Time when deloading of baggage starts
Deloading	Begin Deloading Bulk-Baggage		Time when deloading of bulk-baggage starts
Deloading	Begin Deloading DAA		Time when deloading of DAA (carry-on luggage in belly) starts
Deloading	Begin Deloading Freight		Time when deloading of freight starts
Deloading	End Deloading Baggage		Time when deloading of baggage ends
Deloading	End Deloading Bulk-Baggage		Time when deloading of bulk-baggage ends
Deloading	End Deloading DAA		Time when deloading of DAA (carry-on luggage in belly) ends
Deloading	End Deloading Freight		Time when deloading of freight ends

Freight	Begin Freight Transport		Time and origin information regarding the begin of the transport of freight incl. ULDs in reference to flight number
Freight	End of Freight Transport		Time and destination information regarding the end of the transport of freight incl. ULDs in reference to flight number
Fueling	Fueling Begin		Time when fueling begins
Fueling	Fueling End		Time when fueling ends
Gate	Actual End Gate Time	AEGT	End of Gate handling
Gate	Actual Start Gate Time	ASGT	Begin of Gate handling
Inbound	Actual Ground Handling Start Time	AGHT	Ground Handling Start
Inbound	Actual In-Block Time	AIBT	The time that an aircraft arrives in blocks. (Equivalent to Airline/Handler ATA –Actual Time of Arrival, ACARS = IN).
Inbound	Actual Landing Time	ALDT	The time that an aircraft lands on a runway. (Equivalent to ATC ATA –Actual Time of Arrival = landing, ACARS=ON).
Inbound	Chocks placed		Time when chocks are set at aircraft
Inbound	Ground electricity connected		Time when ground electricity is connected to aircraft
Inbound	Service stairs connected		Time when service stairs are connected to aircraft
Inbound	Traffic cones placed		Time when traffic cones are placed around aircraft
Loading	Begin Loading Baggage		Time when loading of baggage starts
Loading	Begin Loading Bulk-Baggage		Time when loading of bulk-baggage starts
Loading	Begin Loading DAA		Time when loading of DAA (carry-on luggage in belly) starts
Loading	Begin Loading Freight		Time when loading of freight starts
Loading	End Loading Baggage		Time when loading of baggage ends
Loading	End Loading Bulk-Baggage		Time when loading of bulk-baggage ends
Loading	End Loading DAA		Time when loading of DAA (carry-on luggage in belly) ends
Loading	End Loading Freight		Time when loading of freight ends
Loading	Loading crew at position		Time when loading crew is at position
Loading	Loading crew order completed		Time when loading crew has completed its order
Loading	Loading crew planned		Time when loading crew is planned for order
Maintenance	Begin Maintenance		Time when maintenance operations start at aircraft
Maintenance	End Maintenance		Time when maintenance operations end at aircraft
Outbound	Actual Line Up Time	ALUT	The time that an aircraft receives its line up clearance.

Outbound	Actual Off-Block Request Time	AORT	Time that an aircraft requests off-block
Outbound	Actual Off-Block Time	AOBT	Time the aircraft pushes back / vacates the parking position. (Equivalent to Airline / Handlers ATD – Actual Time of Departure & ACARS=OUT)
Outbound	Actual Ready Time	ARDT	When the aircraft is ready for pushback or taxi immediately after clearance delivery (all doors are closed and the pushback tractor – ordered by the handling agent – is in position)
Outbound	Actual Start-Up Approval Time	ASAT	Time that an aircraft receives its Start-Up approval.
Outbound	Actual Start-Up Request Time	ASRT	(self-explaining)
Outbound	Actual Take-Off Time	ATOT	The time that an aircraft takes off from the runway. (Equivalent to ATC ATD– Actual Time of Departure, ACARS = OFF).
Outbound	Actual Taxi Begin Time	ATBT	(self-explaining)
Outbound	Chocks moved away		Time when chocks are moved away from aircraft
Outbound	Ground electricity disconnected		Time when ground electricity is disconnected from aircraft
Outbound	Ground Handling End	GHE	Time when ground handling activities are finished
Outbound	Service stairs disconnected		Time when service stairs are disconnected from
Outbound	Traffic cones moved away		Time when traffic cones are moved away around aircraft
Passenger Bus	Bus at destination		Time when passenger bus is at destination
Passenger Bus	Bus at origin		Time when passenger bus is at origin
Passenger stairs	Passenger stairs connected		Time when passenger stairs are connected to aircraft
Passenger stairs	Passenger stairs disconnected		Time when passenger stairs are disconnected from aircraft
Tow vehicle	Tow vehicle at position	TVP	Time when tow vehicle is at position
Tow vehicle	Tow vehicle connected	TVR	Time when tow vehicle is connected/ready
Tow vehicle	Tow vehicle disconnected		Time when tow vehicle is disconnected/tow done
Walk Out	Walk-Out agent at position		Time when walk-out agent is at position
Walk Out	Walk-Out agent order completed		Time when walk-out agent has completed his order
Water & Toilet	Begin Water & Toilet		Time when water & toilet operations start
Water & Toilet	End Water & Toilet		Time when water & toilet operations end