

## ENR 1.9 VERKEHRSFLUSS- UND KAPAZITÄTSSTEUERUNG (ATFCM)

### 1. VERKEHRSFLUSSSTEUERUNGSSTRUKTUR, ZUSTÄNDIGKEITSBEREICH, ZUR VERFÜGUNG GESTELLTER DIENST, STANDORT UND BETRIEBSZEITEN

#### 1.1. Allgemein

1.1.1. Die Verkehrsflusssteuerung basiert auf dem ICAO-Konzept eines integrierten europäischen Verkehrsflusssteuerungsdienstes, welcher eine Ergänzung zur Flugverkehrskontrolle darstellt. Danach ist die Verkehrsflusssteuerungsposition (FMP WIEN) bei der Bezirkskontrollstelle Wien (ACC WIEN) errichtet, um den gemeinsamen Interessensbereich zwischen Verkehrsflusssteuerung (ATFM) bzw. ATFCM und Flugverkehrskontrolle bzw. Luftraumnutzer abzudecken.

Die Aufgabe des AIS/ARO Wien ist es, falls erforderlich, die Luftraumnutzer bei der Interpretation der ATFCM-Meldungen sowie beim Routine Meldungsaustausch mit NMOC (Network Manager Operations Centre) zu unterstützen.

Weiters erteilt AIS/ARO Wien die behördliche Genehmigung zur Verwendung des Indikators STS/ATFMX für einen bestimmten Flug mit Abflugort innerhalb Österreichs (Details siehe 3.7.).

1.1.2. Der Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsdienst hat die Aufgabe, Kapazitätseinschränkungen im Flugverkehrskontrolldienst frühzeitig zu erkennen, dessen Überlastung zu verhindern und unter Ausnutzung der vorhandenen Kontrollkapazität geeignete Maßnahmen zur Steuerung betroffener Verkehrsströme zu treffen.

1.1.3. Zu den Maßnahmen zur Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerung gehören das Zeitfensterzuweisungsverfahren, verbindliche Szenarien (Re-Routeing und Flight Level capping Szenarien), Empfehlungen für Umleitungsstreckenführungen (Alternative Routeing Szenarien (AR)) sowie Zero Rate Szenarien (ZR).

1.1.4. Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsablaufes werden nur dann ergriffen, wenn die Zahl der angemeldeten Flüge die verfügbare Flugverkehrskontrollkapazität erheblich übersteigt.

1.1.5. Flüge, die der Verkehrsflusssteuerung unterliegen, werden ungeachtet des Startflugplatzes gleichrangig behandelt.

#### 1.1.6. Flüge welche betreffend Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsmaßnahmen einem Sonderstatus unterliegen

1.1.6.1. im Feld 18 des Flugplans ist der jeweilige Sonderstatus unter Zuhilfenahme der folgenden Abkürzungen zu vermerken:

- STS/ALTRV für Flüge, die in reservierten Höhen operieren,
- STS/ATFMX für Flüge, die von der Behörde (wahrgenommen durch AIS/ARO Wien) von Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsmaßnahmen ausgenommen sind (Details siehe 3.7.),
- STS/FFR für Flüge im Brandbekämpfungseinsatz,

## ENR 1.9 AIR TRAFFIC FLOW AND CAPACITY MANAGEMENT (ATFCM)

### 1. AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT STRUCTURE, SERVICE AREA, SERVICE PROVIDED, LOCATION OF UNIT(S) AND HOURS OF OPERATION

#### 1.1. General

1.1.1. Air Traffic Flow Management is based on the ICAO concept for an integrated European Air Traffic Flow Management Service which is a service complementary to Air Traffic Control. According to this concept the Flow Management Position Wien (FMP WIEN) is established at the Area Control Centre Wien (ACC WIEN), being the interface between ATFM, respectively ATFCM and ATC respectively airspace users.

AIS/ARO Wien is tasked to provide support to aircraft operators in the ATFCM message interpretation and the routine message dialogue with NMOC (Network Manager Operations Centre), if required.

In addition, AIS/ARO Wien is the approving authority for the use of the STS/ATFMX indicator for a particular flight departing from Austria (details see 3.7.).

1.1.2. The ATFCM Service is responsible for early recognition of capacity constraints in ATC, prevention of overload in ATC and, whilst exploiting the available ATC capacity, for taking appropriate measures able to manage the traffic flow concerned.

1.1.3. The ATFCM measures cover the Slot Allocation Procedure, mandatory scenarios (Re-Routeing scenarios - RR and Flight Level capping scenarios - FL), Alternative Routeings scenarios (AR) and Zero Rate scenarios (ZR).

1.1.4. ATFCM measures will only be imposed if the number of notified flights significantly exceeds available ATC capacities.

1.1.5. Flights subject to Air Traffic Flow and Capacity Management will be treated equally regardless of their point of origin.

#### 1.1.6. Flights treated with "special handling" concerning ATFCM Measures

1.1.6.1. in field 18 of the flight plan the Special Status Indicator (STS/) shall be inserted. The following abbreviations shall be used:

- STS/ALTRV for a flight operated in accordance with an altitude reservation,
- STS/ATFMX for a flight approved for exemption from ATFCM measures by the appropriate ATS authority (represented by AIS/ARO Wien) (details see 3.7.),
- STS/FFR for a flight engaged in a fire-fighting mission,

- STS/FLTCK für Flüge zur Vermessung von Funknavigationshilfen,
- STS/HAZMAT für Flüge mit gefährlicher Fracht,
- STS/HEAD für Flüge mit Staatsoberhäuptern,
- STS/HOSP für Flüge aus medizinischen Gründen,
  
- STS/HUM für Flüge im humanitären Einsatz,
- STS/MARSA für Flüge, für die das Militär die Verantwortung für die Einhaltung der Mindestabstände zu anderen Luftfahrzeugen übernimmt,
- STS/MEDEVAC für Flüge aufgrund lebensbedrohlicher medizinischer Notfälle,
- STS/NONRVSM für nicht-RVSM-fähige Flüge, die im RVSM Luftraum operieren wollen,
- STS/SAR für Flüge im Such- und Rettungseinsatz,
  
- STS/STATE für Flüge im Dienste von Militär, Zollwache und Polizei.

1.1.6.2. Die Indikatoren STS/ATFMX, STS/FFR, STS/HEAD, STS/MEDEVAC und STS/SAR bewirken automatisch eine Befreiung von jeglichen Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsmaßnahmen, welche eine Auswirkung auf das Flugprofil haben könnten.

1.1.6.3. Die Indikatoren STS/ALTRV, STS/FLTCK, STS/HAZMAT, STS/HOSP, STS/HUM, STS/NONRVSM und STS/STATE bewirken keine automatische Befreiung von Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsmaßnahmen, sondern dienen im Besonderen dazu, den Flugverkehrskontrollstellen sowie den Bodenabfertigungsdiensten die eventuelle Notwendigkeit einer Sonderbehandlung bekanntzugeben.

1.1.7. Die Umsetzung der Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerung für die FIR Wien erfolgt von der Verkehrsflusssteuerungszentrale Brüssel (NMOC Brussels).

1.1.8. Informationen über bestehende Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsmaßnahmen werden von NMOC Brüssel als ANM (ATFCM Notification Message) und AIM (ATFCM Information Message) verbreitet, und sind bei der Verkehrsflusssteuerungsposition Wien (FMP Wien) und bei AIS/ARO Wien aufliegend. Sie können auch direkt von NMOC, falls entsprechende Kommunikationsverbindungen (AFTN, SITA, NOP - Network Operations Portal-website <https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/>) vorhanden sind, bezogen werden.

Die Meldungen sind von den Luftraumnutzern sorgfältig zu studieren. Bei Bedarf wird seitens FMP Wien bzw. AIS/ARO Wien Unterstützung bei der Interpretation der Meldungen angeboten.

- STS/FLTCK for a flight check for calibration of navaids,
- STS/HAZMAT for a flight carrying hazardous material,
- STS/HEAD for a flight with "Head of State" status,
- STS/HOSP for a medical flight declared by medical authorities,
- STS/HUM for a flight operating on a humanitarian mission,
- STS/MARSA for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft,
  
- STS/MEDEVAC for a flight for a life critical emergency evacuation,
- STS/NONRVSM for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace,
- STS/SAR for a flight engaged in a search and rescue mission,
- STS/STATE for a flight engaged in military, customs or police services.

1.1.6.2. The indicators STS/ATFMX, STS/FFR, STS/HEAD, STS/MEDEVAC and STS/SAR are granted automatic exemption from any ATFM measures which may affect the flight's profile.

1.1.6.3. The indicators STS/ALTRV, STS/FLTCK, STS/HAZMAT, STS/HOSP, STS/HUM, STS/NONRVSM and STS/STATE do not qualify for automatic exemption from ATFM measures but identify a flight requiring "special handling" by ATC/ground services.

1.1.7. ATFCM Service for FIR Wien is provided by the Network Manager Operations Centre Brussels (NMOC).

1.1.8. Information about ATFCM measures in force are disseminated by NMOC in form of ANM (ATFCM Notification Message) and AIM (ATFCM Information Message) and will be available at the FMP Wien and AIS/ARO Wien and can directly be obtained from NMOC on appropriate communications network (AFTN, SITA, NOP - Network Operations Portal-website <https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/>), if required.

These messages shall be checked carefully by the aircraft operators. FMP Wien or AIS/ARO Wien will assist in its interpretation.

## 2. ADRESSEN, TELEFON-/FAXNUMMERN, SITA

### 2.1. FMP Wien:

2.1.1. Kontakt:  
Austro Control GmbH  
ATM ENROUTE - ACC  
Schnirchgasse 11b  
1030 Wien  
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 / 2145 alternativ Kl. 2114  
FAX: +43 (0)5 1703 / 2176  
AFTN: LOVVZDZX  
SITA: nicht verfügbar

Betriebszeit: H24

**2.2. Flugsicherungsstellen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Wien siehe GEN 3.3.**

### 2.3. Genehmigung des Indikators STS/ATFMX

AIS/ARO Wien (H24)

TEL: +43(0)51703 3211  
FAX: +43(0)51703 3256  
EMAIL: ais.loww@astrocontrol.at

Direkter Download des Formulars "ATFMX Approval Request Form" von der Austro Control Homepage:

WEB: [https://www.astrocontrol.at/piloten/vor\\_dem\\_flug/aim\\_services/flow\\_exemptions\\_austria](https://www.astrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/flow_exemptions_austria)

### 2.4. NMOC ADRESSEN

2.4.0.1. Kontakt:  
Network Manager Operations Centre  
Rue de la Fusée, 96  
1130 Bruxelles  
BELGIUM

TEL: +32 (0)2 745 1901  
FAX: +32 (0)2 729 90 27

#### 2.4.1. RPL

2.4.1.1. Kontakt:  
Network Manager Operations Centre  
Flight Data Operations Division - RPL Team  
Rue de la Fusée, 96  
1130 Bruxelles  
BELGIUM

TEL: +32 (0)2 745 1957  
FAX: +32 (0)2 729 90 42  
SITA: BRUER7X

## 2. ADDRESSES, TELEPHONE/FAX NUMBERS, SITA

### 2.1. FMP Wien:

2.1.1. Contact:  
Austro Control GmbH  
ATM ENROUTE - ACC  
Schnirchgasse 11b  
1030 Wien  
AUSTRIA

TEL: +43 (0)5 1703 / 2145 alternatively ext. 2114  
FAX: +43 (0)5 1703 / 2176  
AFTN: LOVVZDZX  
SITA: not available

Hours of operation: H24

**2.2. Air Navigation Services branch offices (Flugsicherungsstellen) Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Wien see GEN 3.3.**

### 2.3. Approval of STS/ATFMX Indicator

AIS/ARO Wien (H24)

TEL: +43(0)51703 3211  
FAX: +43(0)51703 3256  
EMAIL: ais.loww@astrocontrol.at

Download the ATFMX Approval Request Form directly from the Austro Control Homepage:

WEB: [https://www.astrocontrol.at/en/pilots/pre-flight\\_preparation/aim\\_services/flow\\_exemptions\\_austria](https://www.astrocontrol.at/en/pilots/pre-flight_preparation/aim_services/flow_exemptions_austria)

### 2.4. ADDRESSES OF THE NMOC

2.4.0.1. Contact:  
Network Manager Operations Centre  
Rue de la Fusée, 96  
1130 Bruxelles  
BELGIUM

TEL: +32 (0)2 745 1901  
FAX: +32 (0)2 729 90 27

#### 2.4.1. RPL

2.4.1.1. Contact:  
Network Manager Operations Centre  
Flight Data Operations Division - RPL Team  
Rue de la Fusée, 96  
1130 Bruxelles  
BELGIUM

TEL: +32 (0)2 745 1957  
FAX: +32 (0)2 729 90 42  
SITA: BRUER7X

## 2.4.2. Flugplanverarbeitung (IFPS) - Flugplanaufgabe

AFTN: EUCHZMFP und  
EUCBZMFP  
SITA: BRUEP7X und  
PAREP7X

### 2.4.2.1. IFPU-1 Brüssel - Operations Supervisor

TEL: +32 (0)2 745 1950 oder  
+32 (0)2 745 19 62/66  
FAX: +32 (0)2 729 90 41

### 2.4.2.2. IFPU-2 Paris - Operations Supervisor

TEL: +33 (0)1 69 88 1750  
FAX: +33 (0)1 69 88 38 22

### 2.4.3. Slots Messages

AFTN: EUCHZMTA  
SITA: BRUEA7X

### 2.4.4. Central Flow Help Desk

AFTN: EUCHCEUW  
SITA: BRUEC7X  
TEL: +32 (0)2 745 19 01  
FAX: +32 (0)2 729 90 27

## 3. VERFAHREN ZUR VERKEHRSFLUSS- UND KAPAZITÄTS- STEUERUNG

3.1. Im Fall von Kapazitätsengpässen bei der Flugverkehrskontrolle in bestimmten Kontrollsektoren bzw. auf bestimmten Flughäfen, kommen Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsmaßnahmen zur Anwendung.

3.2. Folgende Maßnahmen, einzeln oder in Kombination, können zur Anwendung kommen:

- Zuweisung von Abflugzeitfenstern,
- Zuweisung bzw. Empfehlung Umleitungsstrecken zu benützen,
- Anpassungen der ursprünglich geplanten Reiseflughöhen.

### 3.3. Zeitfensterzuweisungsverfahren

3.3.1. Die detaillierten Verfahren sind im Network Operations Handbuch festgelegt, welches von:

Kontakt:  
EUROCONTROL Library  
Rue de la Fusée, 96  
1130 Bruxelles  
BELGIUM

bezogen werden kann.

3.3.2. Das Network Operations Handbuch liegt auch bei AIS/ARO Wien zur Einsichtnahme auf und ist auf der Eurocontrol Network Operations-website verfügbar.

## 2.4.2. Flight Plan Processing (IFPS) - Flight Plan Filing

AFTN: EUCHZMFP and  
EUCBZMFP  
SITA: BRUEP7X and  
PAREP7X

### 2.4.2.1. IFPU-1 Brussels - Operations Supervisor

TEL: +32 (0)2 745 1950 or  
+32 (0)2 745 19 62/66  
FAX: +32 (0)2 729 90 41

### 2.4.2.2. IFPU-2 Paris - Operations Supervisor

TEL: +33 (0)1 69 88 1750  
FAX: +33 (0)1 69 88 38 22

### 2.4.3. Slots Messages

AFTN: EUCHZMTA  
SITA: BRUEA7X

### 2.4.4. Central Flow Help Desk

AFTN: EUCHCEUW  
SITA: BRUEC7X  
TEL: +32 (0)2 745 19 01  
FAX: +32 (0)2 729 90 27

## 3. AIR TRAFFIC FLOW AND CAPACITY MANAGEMENT PROCEDURES

3.1. In case of ATC capacity constraints in specific areas and/or at specific aerodromes Air Traffic Flow and Capacity Management is exercised.

3.2. Following measures, either individual or combined, may be applied:

- allocation of departure slots,
- recommendation/assignment of off-load or alternative routes,
- Flight Level capping.

### 3.3. Slot Allocation Procedure

3.3.1. The detailed procedures are laid down in the Network Operations Handbook which may be obtained at

Contact:  
EUROCONTROL Library  
Rue de la Fusée, 96  
1130 Bruxelles  
BELGIUM

3.3.2. The Network Operations Handbook is also available for study at AIS/ARO Wien and on the Eurocontrol Network Operations-website.

3.3.3. Das Zeitfensterzuweisungsverfahren wird angewandt, um eine Überlastung der Flugverkehrskontrolle zu verhindern,

- die verfügbaren Flugverkehrskontrollkapazitäten voll auszunutzen,
- durch frühzeitige Zuweisung von Zeitfenstern (CTOT/SLOTS) an die Luftraumnutzer diesen die Planung für den Einsatz des Fluggerätes und des Personals zu erleichtern,
- einen möglichst wirtschaftlichen Flugbetrieb durch Reduzierung von Verzögerungen vor dem Start und durch Vermeidung von Warteverfahren/Verzögerungen während des Reisefluges zu gewährleisten.

3.3.4. Das Zeitfensterzuweisungsverfahren gilt für Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) und für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR) mit Wechsel zu IFR.

3.3.5. Um die in 3.3.3. angeführten Ziele und betrieblichen Vorteile des Zeitfensterzuweisungsverfahrens zu erreichen, ist die Beachtung der nachstehend angeführten Verfahrensvorschriften erforderlich.

Dies gilt insbesondere für die zeitgerechte Abgabe/Übermittlung von Flugplänen, diesbezüglichen Änderungen oder Streichungen und für die Einhaltung des zugewiesenen Zeitfensters (Calculated Take Off Time - CTOT)

- Werden Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsmaßnahmen erforderlich, wird von NMOC Brüssel die Durchführung des Zeitfensterzuweisungsverfahrens mittels ATFCM Meldungen wie ANM bzw. AIM angekündigt. Diese Meldungen enthalten Informationen bezüglich der betroffenen Verkehrsströme. Die genaue Vorgangsweise betreffend ATFCM Meldungen ist im Network Operations Handbuch geregelt.
- Alle Luftraumnutzer, die keinen direkten Zugriff auf ATFCM Meldungen haben, können Informationen bezüglich Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsmaßnahmen von AIS/ARO Wien bzw. der Verkehrsflusssteuerungsposition Wien (FMP Wien) einholen.
- Sofern kein "Repetitive flight plan (RPL)" vorliegt, ist für Flüge die Verkehrsfluss- und Kapazitätssteuerungsmaßnahmen unterliegen, der Flugplan spätestens **3 Stunden** vor Estimated Off Block Time (EOBT) abzugeben. Luftraumnutzer, die ihren Flugplan verspätet abgeben, müssen mit erheblichen Verzögerungen rechnen

### 3.4. Zeitfensterzuweisung

3.4.1. Für Flüge, die der Zeitfensterzuweisung unterliegen, wird von der NMOC ein Zeitraster, bestehend aus der errechneten Abflugzeit (CTOT), basierend auf dem EOBT des FPL, **2 Stunden vor EOBT** an den Luftraumnutzer (sofern durchführbar und von diesem gewünscht), und an die Flugverkehrsdienste übermittelt, **vorausgesetzt, dass der RPL bzw. FPL durch das IFPS bestätigt wurde.**

3.4.2. Die zeitliche Toleranz eines Zeitfensters beträgt CTOT **-5/+10 Minuten** (Abflugzeitfenster), und steht der Flugverkehrskontrolle zur Festlegung der Abflugreihenfolge zur Verfügung.

3.3.3. The Slot Allocation Procedure will be applied in order to

- prevent overload of Air Traffic Control,
- make full use of available Air Traffic Control capacity, facilitate the planning and operation of aircraft and staff for airspace users by early allocation of CTOT/SLOTS,
- provide an economic flow of air traffic by reducing take-off delays and avoiding enroute holdings to the extent possible.

3.3.4. The Slot Allocation Procedure applies to flights according IFR and to flights according to VFR changing to IFR

3.3.5. In order to achieve the objectives and operational advantages of the Slot Allocation Procedure listed under 3.3.3. the following regulations must be observed.

This applies particularly to timely filing/transmission of flight plans, changes thereto or cancellations, and adherence to the assigned Calculated Take Off Time (CTOT)

- If ATFCM measures are required NMOC Brussels will initiate the Slot Allocation Procedure by issuing ATFCM messages (ANM, AIM). The messages contain information on the traffic flows concerned. Detailed procedures concerning ATFCM messages are laid down in the Network Operations Handbook.
- For all operators which do not receive ATFCM messages directly from NMOC information on existing ATFCM measures may be obtained from AIS/ARO Wien as well as from the Flow Management Position Wien (FMP Wien).
- Where repetitive flight plans do not exist, for flights subject to ATFCM measures flight plans shall be submitted at least **3 hours** before the Estimated Off Block Time (EOBT). Aircraft operators submitting the flight plan less than 3 hours prior EOBT may risk excessive delays.

### 3.4. Allocation of CTOTs

3.4.1. For flights subject to ATFCM measures a departure slot, consisting of the Calculated Take Off Time (CTOT), will be automatically allocated by NMOC based on the EOBT and transmitted **2 hours before EOBT** to the aircraft operator, if practicable and required, and to ATS, **provided the RPL or FPL concerned has been acknowledged by IFPS.**

3.4.2. The tolerance around the CTOT is **-5/+10 minutes** (Departure Slot) and is dedicated to ATC for departure sequencing.

3.4.3. Die durchschnittlich benötigte Rollzeit ist im Zeitfenster berücksichtigt.

*Anmerkung:* Gegenwärtig sind folgende durchschnittliche Rollzeiten festgelegt:

**LOWW 10 Minuten,  
LOWI 15 Minuten  
LOWL, LOWS 5 Minuten,  
alle anderen Flughäfen 3 Minuten.  
In der Wintersaison kann die Rollzeit von LOWS erhöht werden.**

### 3.5. Überwachung der Einhaltung von Abflugzeitfenstern

3.5.1. Flugplatzkontrollstellen tragen soweit wie möglich Sorge, dass Flüge der Abflug innerhalb ihres Abflugzeitfensters ermöglicht wird. Um dies den Flugplatzkontrollstellen zu ermöglichen, müssen Luftraumnutzer eine Anlassfreigabe bzw. den "push-back" so zeitgerecht beantragen, dass sie möglichst zu CTOT, die dem Luftfahrzeug zugeteilt wurde, am Rollhalt der Betriebspiste sein können.

Das Nichtbeachten dieser Regelung kann zu beträchtlichen Verzögerungen führen.

3.5.2. Flüge, für die eine Flight Suspension Message (FLS) erhalten wurde, wird keine Anlasszustimmung erteilt bis eine Slot Allocation Message (SAM) oder eine De-Suspension Message (DES) für den betroffenen Flug erhalten wurde. Luftraumnutzer, die eine FLS Meldung erhalten haben, werden eingehend darauf hingewiesen, im eigenen Interesse diese Meldung erforderlichenfalls mit einer Flight Confirmation Message (FCM) bei der NMOC zu bestätigen.

### 3.6. Route Availability Document (RAD)

3.6.1. Das Dokument zur Regelung der Luftraumverfügbarkeit (RAD) versteht sich als wesentliches Routenplanungs-Hilfsdokument, in welchem, zusammengestellt von EUROCONTROL, jene Routeing-Notwendigkeiten abgebildet sind, welche in Lufträumen mit hoher Verkehrsdichte zur Aufrechterhaltung eines harmonisch organisierten Verkehrsflusses unabdinglich sind.

3.6.2. Die Zielsetzung des RAD ist eine Hilfestellung bei der Flugplanung, indem einerseits das ATC Kapazitätsmanagement verbessert wird und gleichzeitig den Luftfahrzeughaltern/Betreibern entsprechende Flexibilität bei der Flugplanung zugestanden wird. Das RAD bietet in Form einer Single Source ein durchgängiges und koordiniertes Routen-Schema.

3.6.3. Das gegenwärtige RAD ist im Internet verfügbar:  
WEB: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

3.6.4. Alle IFR-Überprüfungsflüge, Flüge des Österreichischen Militärs und Rundflüge sind von den österreichischen RAD Regelungen ausgenommen.

3.4.3. The average taxi time is included in the CTOT.

*Remark:* The average taxi times are:

**10 minutes for LOWW,  
15 minutes for LOWI,  
5 minutes for LOWL, LOWS,  
for the other Austrian airports 3 minutes.  
During winter season, the taxi time of LOWS may be increased.**

### 3.5. Slot monitoring and Slot Adherence

3.5.1. ATC TWRs will, as far as practicable depart aircraft within their assigned departure slot. To allow the ATC TWR to carry out this task aircraft operators shall request start-up and push-back in time to possibly be at the holding point of the RWY in use at the CTOT allocated to the flight.

Non compliance with this rule might lead to considerable delay.

3.5.2. To flights for which a Flight Suspension Message (FLS) has been received no start-up clearance will be issued until a Slot Allocation Message (SAM), or a De-Suspension Message (DES) has been received for the flight concerned. Aircraft operators which have received a FLS message are strongly advised in their own interest to react with a Flight Confirmation Message (FCM) to NMOC, if required.

### 3.6. Route Availability Document (RAD)

3.6.1. The Route Availability Document (RAD) is a planning document compiled by EUROCONTROL, detailing Air Traffic Flow Management (ATFM) routeing requirements of participating states. Such ATFM requirements enable ATC to prevent disruption to the organised system of major traffic flows through congested areas.

3.6.2. The objective of the RAD is to facilitate flight planning that improves ATC capacity management, while allowing aircraft operators flight planning flexibility. It provides a single, fully integrated and co-ordinated routing scheme.

3.6.3. The current RAD is available on the internet:  
WEB: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

3.6.4. All IFR check flights, Austrian military flights and sightseeing flights are exempt from Austrian RAD restrictions.

### 3.7. Verfahren zur Verwendung des Indikators STS/ATFMX

3.7.1. Verwendung des STS/ATFMX Indikators ist nur mit Genehmigung durch AIS/ARO Wien für den beantragten Flug gestattet. Die Verwendung des Indikators unterliegt strikt einzuhaltenden Regelungen.

3.7.2. Betreiber von Flügen, die innerhalb Österreichs starten und die den STS/ATFMX Indikator verwenden wollen, haben vor dem Flug die entsprechende Genehmigung von AIS/ARO Wien einzuholen. Die erforderliche Information und Dokumentation ist mit dem ausgefüllten ATFMX Approval Request Formular an AIS/ARO Wien zu übermitteln:

FAX: +43 5 1703 3256  
EMAIL: ais.loww@austrocontrol.at

Das ATFMX Approval Formular kann auf der Austro Control Homepage direkt heruntergeladen werden:

WEB: [www.austrocontrol.at](http://www.austrocontrol.at)

3.7.3. Betreiber werden darauf hingewiesen, dass für jeden Flug, der von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen ausgenommen wird und der normalerweise aufgrund von ATFM Maßnahme verspätet wäre, diese Verspätung auf andere Flüge aufgeteilt werden muss. Die Verwendung solcher Ausnahmen muss daher strikt kontrolliert und überwacht werden, damit diese Ausnahmen auch weiterhin für Flüge zur Verfügung stehen können, die diese auch tatsächlich benötigen.

3.7.4. Die Indikatoren STS/FFR, STS/HEAD, STS/MEDEVAC und STS/SAR sind automatisch von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen ausgenommen. Der Indikator STS/ATFMX darf nicht zusätzlich zu diesen verwendet werden, da die genannten Indikatoren vom Network Manager überwacht und statistisch erfasst werden, damit ein bestimmter festgelegter Grenzwert nicht überschritten wird.

3.7.5. Kriterien für die Genehmigung von STS/ATFMX:

Der ATFMX Indikator ist generell für jene Flüge vorgesehen, die aufgrund der Art ihres Flugauftrages unter keinen Umständen durch ATFM Maßnahmen verspätet werden dürfen.

Die Verwendung des STS/ATFMX Indikators wird genehmigt, wenn einer der folgenden Umstände zutrifft und nachgewiesen werden kann:

- die Verspätung würde menschliches Leben oder die physische Integrität einer Person gefährden (z.B. dringender Patiententransport aus medizinischen Gründen, zeitkritische Transporte von Organen oder medizinischen Substanzen (z.B. Isotope), dringende Transporte medizinischer Einsatzkräfte oder humanitäre Flüge). Eine Genehmigung für die Ausnahme von ATFM Maßnahmen wird Überstellungsflügen nur in Einzelfällen erteilt, wenn nachgewiesen werden kann, dass eine Verspätung des Überstellungsfluges menschliches Leben gefährden würde.

### 3.7. Procedure for the Approval of the STS/ATFMX Indicator

3.7.1. The STS/ATFMX indicator may only be used if that particular flight has received specific approval from AIS/ARO Wien. It is subject to strict application of the rules of usage.

3.7.2. All operators who wish to use the STS/ATFMX indicator for a flight departing from within Austria shall request authorisation before the flight by transmitting the required information and documentation as specified in the ATFMX Approval Request Form to AIS/ARO Wien:

FAX: +43 5 1703 3256  
EMAIL: ais.loww@austrocontrol.at

The ATFMX Approval Form can directly be downloaded from the Austro Control website:

WEB: [www.austrocontrol.at](http://www.austrocontrol.at)

3.7.3. It should be noted by all operators that any flight which obtains exemption and which may have otherwise have been delayed, will have that delay passed on to other flights. Therefore, the use of exemptions shall be strictly controlled and monitored so that flights with genuine priorities may continue to operate without ATFM delay.

3.7.4. The indicators STS/FFR, STS/HEAD, STS/MEDEVAC and STS/SAR are automatically exempted from ATFCM measures. The indicator STS/ATFMX shall not be filed in addition, since all the indicators mentioned above will be monitored and statistically recorded by the Network Manager so as not to exceed the limit specified in relevant regulations.

3.7.5. Criteria for the approval of STS/ATFMX:

The ATFMX indicator is generally intended to ensure that flights, that under no circumstances may be delayed because of the nature of their mission, are not delayed due to ATFM measures.

In particular, the STS/ATFMX indicator will be approved if any of the following circumstances can be applied and documented:

- the delay would endanger human life or the physical integrity of a person (e.g. urgent transport of patients for medical reasons, time-critical transport of organs, medical substances (e.g. Isotopes), urgent transports of medical teams and humanitarian flights). Pre-positioning flights will be granted ATFM exemption only in singular cases with supporting medical documentation showing that delayed pre-positioning will endanger human life(s).

- mit dem Flug werden eine oder mehrere Personen im Auftrag des Staates befördert, deren Auftrag von solcher Wichtigkeit ist, dass der Flug keinesfalls verspätet werden darf.
- der Flug findet im Auftrag des Staates statt und ist von solcher Wichtigkeit, dass der Erfolg des Flugauftrages durch Verspätung nicht gefährdet werden darf.

### 3.7.6. Allgemeine befristete Genehmigung zur Verwendung von STS/ATFMX:

Für Unternehmen und Betreiber, die wiederholt Flüge durchführen, für die eine Befreiung von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen erforderlich ist (z.B. Transporte von radioaktiven Isotopen), kann eine allgemeine Genehmigung zur Verwendung des STS/ATFMX Indikators beantragt werden. Dazu ist das Formular "Request for General ATFMX Approval" zu verwenden.

Die allgemeine Genehmigung wird für ein Jahr befristet ausgestellt und durch Unterschrift der genehmigenden Behörde am Antragsformular bestätigt.

#### 3.7.6.1. Formular "Request for General ATFMX Approval":

Das Formular "Request for General ATFMX Approval" kann auf der Austro Control Homepage direkt heruntergeladen werden. Das ausgefüllte und unterschriebene Formular ist mit der erforderlichen Nachweisdokumentation an AIS/ARO Wien zu übermitteln. Eine Genehmigung wird erteilt, wenn die beantragten Flüge nachweislich unter die angegebenen Kriterien fallen. Die Genehmigung wird durch Datum und Unterschrift am Formular bestätigt und zurück an den Antragsteller übermittelt.

#### 3.7.7. Überwachung der Einhaltung:

Der Network Manager übermittelt an Austro Control eine monatliche Liste aller Flüge die innerhalb Österreichs abfliegen und den STS/ATFMX Indikator verwenden.

Um die Ausnahmen von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen strikt auf die notwendigen Fälle zu beschränken, kann Austro Control die Nachweisdokumentation für ATFM Ausnahmen bis zu 3 Monate nach dem Flug einfordern. Betreiber von solchen Flügen haben die entsprechende Dokumentation daher entsprechend aufzubewahren und auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.

- the person or persons on board are flying on State business that is of such importance that the flight cannot accept delay.
- the mission of the flight is carried out by or on behalf of the State and is of such importance that the success of the mission cannot be endangered by any delay.

### 3.7.6. Request for General ATFMX Approval:

Companies and operators regularly conducting flights requiring exemption from flow measures (e.g. transports of radioactive isotopes for medical reasons) may request general approval for use of the STS/ATFMX indicator via the "Request for General ATFMX Approval" Form.

The general ATFMX approval will be limited to one year, after which a new request shall be stated. The approval will be documented via signature by the approving authority at the request form.

#### 3.7.6.1. "Request for General ATFMX Approval" Form:

The "Request for General ATFMX Approval" Form can be downloaded directly at the Austro Control Homepage. The completed and signed form shall be transmitted to AIS/ARO Wien together with all necessary supporting documentation.

Approval will be granted if the flights conform to the criteria laid down in 3.7.5. The request form will be signed by the approving authority and returned to the originator.

#### 3.7.7. Compliance Monitoring:

The Network Manager provides Austro Control with a monthly list of all flights departing from Austria using the STS/ATFMX indicator.

In order to strictly limit the use of exemptions to genuine necessities, Austro Control may request the supporting documentation for flow exemption for a period of up to 3 months following the date of flight. Operators are thus required to keep and provide on request all appropriate documentation.