

*Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG
Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-
Infrastruktureinrichtungen*

*Airport Charges according to Art. 19b
Air Traffic Act (LuftVG)
Charges for Central Ground Handling Infrastructure*



Frankfurt Airport –
Stand 1. Januar 2018
last update January 1, 2018



Inhalt

Contents

	Seite page
1 Flughafenentgelte <i>Airport charges</i>	2
1.1 <i>Allgemeine Bedingungen</i> <i>General conditions</i>	3
1.2 <i>Lande- und Startentgelte</i> <i>Landing and take-off charges</i>	5
1.3 <i>Passagierentgelte</i> <i>Passenger charges</i>	14
1.4 <i>Sicherheitsentgelte</i> <i>Security charges</i>	16
1.5 <i>Abstellentgelte</i> <i>Parking charges</i>	17
1.6 <i>Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme (Lärmzuschläge)</i> <i>Charges to finance the package of measures (noise surcharges)</i>	20
1.7 <i>Incentivierung der Ausrüstung von Fluggerät mit GBAS und dem damit verbundenen Lizenzbesitz (100 x 100 Förderprogramm)</i> <i>Incentivising aircraft equipment with GBAS and the associated possession of a license (100 x 100 incentive program)</i>	22
1.8 <i>Incentive-Modell FRA</i> <i>Incentive model FRA</i>	24
1.9 <i>Gültigkeit</i> <i>Validity</i>	27
2 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV) <i>Charges for Central Ground Handling Infrastructure</i> <i>(according to § 6 BADV, German Regulation on Ground Handling Services at Airports)</i>	28
2.1 <i>Allgemeine Bedingungen</i> <i>General conditions</i>	28
2.2 <i>Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (je Abfertigung)</i> <i>Charges for Central Ground Handling Infrastructure (per turnaround)</i>	31
2.3 <i>Passagierbezogene Umlage für die Hilfeleistung auf Flughäfen für behinderte Flugreisende und Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität nach EU-VO Nr. 1107/2006 (PRM)</i> <i>Passenger-related levy for the assistance on airports for disabled passengers and passengers with reduced mobility according to the EU-Regulation No. 1107/2006 (PRM)</i>	33
2.4 <i>Entgelte für die Nutzung des Neutralen Frachtübergabeplatzes in der CargoCity Süd</i> <i>Charges for the use of the Neutral Cargo Transfer Point in the CargoCity South</i>	34
2.5 <i>Entgelt für den Durchsatz von Flugturbinentreibstoffen durch die zentralen Bodenverkehrsdienst- Infrastruktureinrichtungen, Flughafen-Tanklager und Unterflur betankungsanlage</i> <i>Charge for the throughput of flight turbine fuel through the Central Ground Handling Infrastructure facilities, fuel depot and underfloor-refueling facility</i>	35
3 Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post <i>Registration procedures for passengers, cargo and mail</i>	36
 <i>Anhang</i> <i>Attachment</i>	 38 – 40

Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.
Errors, omissions and modifications excepted.

The official wording is in German.

1 *Flughafenentgelte*

Airport Charges

Präambel

Preamble

Die nachfolgende Entgeltordnung für Flughafenentgelte für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main wird hiermit bekanntgegeben. NfL I-274/14 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2017 aufgehoben.

We hereby publish the following Airport Charges Regulation for Frankfurt Airport.
NfL I-274/14 is abolished as of January 1, 2017.

Wiesbaden, den 1. Dezember 2016
V 5 E – 66m-04-04-10-01 (2017)
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung
i. A. Bernhard Maßberg

1.1 Allgemeine Bedingungen General conditions

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits-, Abstellentgelte und Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme sind als Gesamtschuldner

- a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird;
- b) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing);
- c) der Luftfahrzeughalter;
- d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

Der Flughafenunternehmer ist jederzeit berechtigt, für entstandene oder zukünftige Ansprüche aus Lieferungen und Leistungen eine angemessene Sicherheit nach seiner Wahl durch Hinterlegung einer unverzinslichen Geldsumme, durch Stellung eines tauglichen Bürgen oder in sonstiger Weise zu verlangen.

Debtors of the landing and take-off, passenger, security, parking and charges to finance the package of measures are as joint debtors

- a) the airline carrying out the respective flight with its airline code/flight number;
- b) the airlines carrying out the respective flight with their airline codes/flight numbers (code sharing);
- c) the aircraft operator;
- d) the natural or legal person using the aircraft without being the operator or owner.

The airport operator is entitled at any time to request, at its discretion, an adequate security by either depositing a non-interest bearing amount of money, or by an appropriate guarantor, or by providing any other means serving the purpose.

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheitsentgelte und Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme zu entrichten. Ausweichlandungen, Tankstopps und Landungen aus medizinischen Gründen sind keine Notlandungen und unterliegen deshalb den Regelungen der Entgeltordnung.
- b) In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die sich im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.

- a) No landing and take-off, passenger, security charges and charges to finance the package of measures shall be payable for emergency landings due to technical failures of the aircraft or due to hijacking, unless the destination airport as scheduled is concerned. Divisionary landings, landings caused by medical emergency and fueling stops are no emergency landings. They are subject therefore to the general provisions of the Airport Charges Regulation.
- b) The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children less than 2 years of age not entitled to occupy a seat nor the aircraft crew on duty.

Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits-, Abstellentgelte und Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme sind vor dem Abflug in EURO (€) zu entrichten; in besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

The landing and take-off, passenger, security, parking charges and charges to finance the package of measures shall be payable in EURO prior to take-off; under certain conditions they may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

1.1.1 Schuldnerregelung Debtor clause

1.1.2 Ausnahmeregelungen Regulation of exceptions

1.1.3 Zahlungszeitpunkt Date of payment

1.1.4 Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits-, Abstellentgelte und Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme sind Entgelte im Sinne von § 10, Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltsschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.
Umsatzsteuer
Value Added Tax (VAT)

The landing and take-off, passenger, security, parking and charges to finance the package of measures are a payment in the sense of article 10 paragraph 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay value added tax additionally.

1.1.5 Alle nachfolgend genannten Unterlagen sind an die folgende E-Mail-Adresse zu senden:
Meldeverfahren für luftfahrtspezifische Daten
Registration procedure for aircraft specific data
verkehrsabrechnung@fraport.de
Das Luftfahrtunternehmen hat dem Flughafenunternehmer die zugelassene Höchstflugmasse jedes Luftfahrzeugs durch das Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations sowie das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs oder eine andere von der Zulassungsbehörde bescheinigte Zulassungsurkunde nachzuweisen.

Zur Einstufung von Luftfahrzeugen des Typs A319, A320 und A321 mit Vortex-Generatoren in die entsprechenden Lärmkategorien, ist durch das Luftfahrtunternehmen ein Nachweis über die technische Ausstattung zu erbringen.

Für die Inanspruchnahme der „GBAS Incentivierung“ sind die im Kapitel 1.7 genannten Nachweise vom Luftfahrzeugunternehmen an den Flughafenunternehmer zu übermitteln.

The subsequently listed documents are to be sent to the following email address:
verkehrsabrechnung@fraport.de

A proof of the applicable MTOM as documented in the Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations, the noise certificate of the aircraft or by means of another official document issued by the regulatory authority, must be provided.

The airline has to provide a proof of the technical equipment of the aircraft types A319, A320 and A321 equipped with vortex generators, in order to allocate the aircraft to the respective noise categories.

The requirements for claiming the “GBAS Incentive” are listed in Chapter 1.7.

1.2 Lande- und Startentgelte Landing and take-off charges

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen ist ein Lande- beziehungsweise Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

1.2.1
Zahlungspflicht
Financial obligation

For each landing and take-off of an aircraft a landing and take-off charge has to be paid to the airport operator. The landing and take-off charge shall also be payable for touch-and-go-landings with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchstens in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs (MTOM).

1.2.2
Massebezogene Entgelte, Berechnungsgrundlage
Mass-related charges, computation basis

Eine Reduzierung dieser MTOM in den Zulassungsunterlagen findet bei der Entgeltberechnung nur ab Beginn der Flugplanperiode Berücksichtigung, zu der die Änderung wenigstens vier Monate zuvor mit der Vorlage der geänderten Unterlagen angekündigt wurde. Jede Erhöhung der in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen. Saisonal reduzierte Höchstabflugmassen werden nicht anerkannt.

The landing and take-off charge is based on the Maximum Take-off Mass of the aircraft (MTOM), as entered in the registration documents, independent of any respective criteria. A reduction of the MTOM in the registration documents is taken into account for computation of the charge only with the beginning of the flight plan period, if notice of the alteration has been given at least four months in advance by presentation of the altered documents. Any increase or reduction of the take-off mass of the aircraft as entered in the registration documents must be submitted to the airport operator immediately. Seasonal reductions of take-off masses are not accepted.

Das Entgelt für Landungen und Starts für Überführungsflüge und Flüge mit Hubschraubern beträgt:

1.2.3
Massebezogene Entgelte
Mass-related charges

Je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse pro Landung und pro Start **1,90 €**

Bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis einschließlich 66.000 kg werden Mindestlande- und Mindeststartentgelte berechnet (ausgenommen für Hubschrauber). Diese betragen pro Landung und pro Start:

a) bis 15.000 kg	226,36 €
b) über 15.000 bis 35.000 kg	136,85 €
c) über 35.000 bis 66.000 kg	33,95 €

The landing and take-off charge for ferry and helicopter flights amounts to:
 per 1,000 kg of Maximum Take-off Mass or fraction thereof per landing and take-off **€1.90**

Minimum charges are computed for landing and take-off for aircraft with a Maximum Take-off Mass up to and including 66,000 kg (except helicopters). The charges per landing and take-off are the following:

a) for aircraft up to 15,000 kg MTOM	€226.36
b) for aircraft of more than 15,000 and not exceeding 35,000 kg MTOM	€136.85
c) for aircraft of more than 35,000 and not exceeding 66,000 kg MTOM	€33.95

<p>1.2.4 <i>Passagier-, fracht- und postmengenbezogene Entgelte (variable Lande- und Startentgelte), Berechnungsgrundlage</i> <i>Passenger-, freight- and mail-related charges (variable landing and take-off charges), computation basis</i></p>	<p>Zusätzlich zum massebezogenen Lande- und Startentgelt ist bei allen Flügen ein variables Lande- und Startentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst. Zusätzlich ist ein variables Lande- und Startentgelt zu entrichten, das sich nach der bei Landung und Start an Bord befindlichen Fracht- und Postmenge bemisst.</p> <p>Pro Passagier an Bord bei Start 1,36 € Pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start 0,06 €</p> <p>In addition to the mass-related landing and take-off charges a variable landing and take-off charge has to be paid for all flights per departing passenger and for freight and mail aboard the aircraft upon arrival and departure has to be paid.</p> <p>Per departing passenger €1.36</p> <p>Per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure €0.06</p>
--	---

1.2.5
Lärmbezogene Entgelte (L/S-Lärmkomponente), Berechnungsgrundlage
Noise-related charges (noise component), computation basis

Die Entgelte für die L/S-Lärmkomponente werden pro Landung und pro Start berechnet. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

Die Einteilung der Fluggeräte erfolgt zunächst nach ihrer ICAO-Klassifizierung. Dabei entsprechen Strahltriebwerke- Luftfahrzeuge den Bedingungen von ICAO Annex 16, Kapitel 2, 3 beziehungsweise 4, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 2, 3 beziehungsweise 4 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Zuordnung in den Tabellen ist insoweit die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Flüge mit Fluggerät, das nicht den Bedingungen von ICAO Annex 16, Kapitel 3 beziehungsweise 4 entspricht sowie Militärflüge sind nur mit vorheriger Ausnahmegenehmigung gestattet.

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2013, 2014 und 2015 nach DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel und Landelärmpegel der einzelnen betrachten oder als Gruppen zusammengefassten Flugzeugtypen. In den Tabellen nicht aufgeführtes, neues oder modifiziertes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main zur Verfügung stehen.

Noise charges are computed per landing and take-off and charged with fixed amounts per noise category.

First of all the allocation of aircraft types is made according to their ICAO classification. Turbo jet aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 2, 3 or 4 respectively, if it is proved individually by data of the manufacturer or comparable documents of a certifying authority that the noise values permissible according to Chapter 2, 3 or 4 respectively are not exceeded.

The allocation to the noise categories is determined by the actual presentation of appropriate proof by the aircraft operator prior to take-off. No refunds will be made. Flights with aircraft not certified according to ICAO Annex 16, Chapter 3 or 4 as well as military flights are permitted to operate only with special authorization.

The allocation of aircraft to noise categories is based on the average take-off and landing noise levels according to DIN 45643 for the years 2013, 2014 and 2015 of single aircraft types or aircraft groups. Aircraft types not listed in the following charts, new or modified aircraft will be allocated to the discretion of the airport operator until satisfactory measurements are available at Frankfurt Main Airport.

Kategorie 1: LAX bis 77,9 dB(A)

Category 1: LAX up to 77.9 dB(A)

Jets mit MTOM ≤ 34 t, soweit nicht ausdrücklich

in anderen Lärmklassen zugeordnet

Jets with MTOM ≤ 34 t, as far as not allocated otherwise

Alle Propellerflugzeuge mit MTOM ≤ 34 t

All propeller-driven aircraft with MTOM ≤ 34 t

Alle Hubschrauber

All helicopters

B 712

BAe146/Avro RJ

E 170

F 70

F 100

GLEX/GL5T

Gulfstream IV/V

MD-87

Kategorie 2: LAX 78,0 bis 78,9 dB(A)

Category 2: LAX 78.0 to 78.9 dB(A)

A148

A321V

CRJ 7

CRJ 9

CRJ X

Kategorie 3: LAX 79,0 bis 79,9 dB(A)

Category 3: LAX 79.0 to 79.9 dB(A)

A319V

A320-Neo

A320V

B 733-P

B 735-P

B 737

B 738

B 739

B 752

B 753

E 190

Kategorie 4: LAX 80,0 bis 80,9 dB(A)

Category 4: LAX 80.0 to 80.9 dB(A)

A321

B 732 Hushkit

B 733

B 734

B 735

B 736

MD-80 – 83; MD-88

Kategorie 5: LAX 81,0 bis 81,9 dB(A)

Category 5: LAX 81.0 to 81.9 dB(A)

A318

A319

A320

A342, A343

A359

B 763

B 773

B 787

Kategorie 6: LAX 82,0 bis 82,9 dB(A)

Category 2: LAX 78.0 to 78.9 dB(A)

B 762

B 764

B 772

B 77L

B 77W

Kategorie 7: LAX 83,0 bis 83,9 dB(A)

Category 7: LAX 83.0 to 83.9 dB(A)

A306

A30B

A310

A332, A333

A345, A346

MD-11

Kategorie 8: LAX 84,0 bis 84,9 dB(A)

Category 8: LAX 84.0 to 84.9 dB(A)

A388

B 744

Kategorie 9: LAX 85,0 bis 85,9 dB(A)

Category 9: LAX 85.0 to 85.9 dB(A)

B 748

Kategorie 10: LAX 86,0 bis 86,9 dB(A)

Category 10: LAX 86.0 to 86.9 dB(A)

B 741

B 742

B 743

Kategorie 11: LAX 87,0 bis 87,9 dB(A)

Category 11: LAX 87.0 to 87.9 dB(A)

Kategorie 12: LAX 88,0 bis 88,9 dB(A)

Category 12: LAX 88.0 to 88.9 dB(A)

1.2.6

Zuordnung von nach ICAO

Annex 16/3 und 16/4

zertifizierten Strahltriebwerken

Luftfahrzeugen sowie von

Propellerflugzeugen und

Hubschraubern bei Landung

Allocation of turbo jet

aircraft certified according to

ICAO Annex 16/3 and 16/4,

propellerdriven aircraft and

helicopters upon landing

1.2.7
Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Start
Allocation of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 and 16/4, propellerdriven aircraft and helicopters upon take-off

Kategorie 13: LAX 89,0 bis 89,9 dB(A)
 Category 13: LAX 89.0 to 89.9 dB(A)

Kategorie 14: LAX 90,0 bis 90,9 dB(A)
 Category 14: LAX 90.0 to 90.9 dB(A)

Kategorie 1: LAX bis 77,9 dB(A)
 Category 1: LAX up to 77.9 dB(A)

Jets mit MTOM ≤ 34 t, soweit nicht ausdrücklich in anderen Lärmklassen zugeordnet

Jets with MTOM ≤ 34 t, as far as not allocated otherwise

Alle Propellerflugzeuge mit MTOM ≤ 34 t

All propeller-driven aircraft with MTOM ≤ 34 t

Alle Hubschrauber

All helicopters

B 712

CRJ 7

CRJ 9

CRJ X

F 70

GLEX/GLST

Gulfstream IV/V

Kategorie 2: LAX 78,0 bis 78,9 dB(A)
 Category 2: LAX 78.0 to 78.9 dB(A)

A148

A320-Neo

BAe146/Avro RJ

B 736

CRJ X

Kategorie 3: LAX 79,0 bis 79,9 dB(A)
 Category 3: LAX 79.0 to 79.9 dB(A)

A318

A319/A319V

B 737

B 752

B 787

E 170

E 190

F 100

Kategorie 4: LAX 80,0 bis 80,9 dB(A)
 Category 4: LAX 80.0 to 80.9 dB(A)

A320/A320V

A359

B 735-P

B 753

Kategorie 15: ab LAX 91,0 dB(A)
 Category 15: from LAX 91.0 dB(A)

AN 124

Kategorie 5: LAX 81,0 bis 81,9 dB(A)
 Category 5: LAX 81.0 to 81.9 dB(A)

A310

A321/A321V

B 733

B 733-P

B 735

Kategorie 6: LAX 82,0 bis 82,9 dB(A)
 Category 2: LAX 78.0 to 78.9 dB(A)

B 734

B 738

B 739

B 762

Kategorie 7: LAX 83,0 bis 83,9 dB(A)
 Category 7: LAX 83.0 to 83.9 dB(A)

A306

A30B

Kategorie 8: LAX 84,0 bis 84,9 dB(A)
 Category 8: LAX 84.0 to 84.9 dB(A)

B 77L

B 77W

Kategorie 9: LAX 85,0 bis 85,9 dB(A)
 Category 9: LAX 85.0 to 85.9 dB(A)

A332, A333

A345, A346

B 763

B 772

B 773

Kategorie 10: LAX 86,0 bis 86,9 dB(A)
 Category 10: LAX 86.0 to 86.9 dB(A)

A342, A343

A388

B 764

MD-11

Kategorie 11: LAX 87,0 bis 87,9 dB(A)
 Category 11: LAX 87.0 to 87.9 dB(A)

B 748

MD-87

Kategorie 12: LAX 88,0 bis 88,9 dB(A)

Category 12: LAX 88.0 to 88.9 dB(A)

MD-80 – 83; MD-88

Kategorie 13: LAX 89,0 bis 89,9 dB(A)

Category 13: LAX 89.0 to 89.9 dB(A)

B 732 Hushkit

B 744

Kategorie 14: LAX 90,0 bis 90,9 dB(A)

Category 14: LAX 90.0 to 90.9 dB(A)

B 741

B 742

B 743

Kategorie 15: ab LAX 91,0 dB(A)

Category 15: from LAX 91.0 dB(A)

AN 124

1.2.8

Entgelte für nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Landung und bei Start

Noise charges for turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 and 16/4, propeller-driven aircraft and helicopters upon landing and take-off

Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €

Noise charges during 24 hrs per movement in €

Kategorie

Category

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
83,79	102,39	124,14	134,57	201,03	388,60	423,91	584,92	636,69	746,58	804,33	1.351,50	1.685,45	2.813,00	22.742,00

Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 1 pro Bewegung in € (22:00 – 22:59 und 05:00 – 05:59 Uhr Ortszeit)

Additional night surplus charge in night time 1 per movement in € (22:00 – 22:59 and 05:00 – 05:59 hrs local time)

Kategorie

Category

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
41,90	51,20	62,07	67,29	100,52	194,30	211,96	292,46	318,35	373,29	402,17	675,75	842,73	1.406,50	11.371,00

Alternativ: Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 2 pro Bewegung in € (23:00 – 04:59 Uhr Ortszeit)

Alternative: Additional night surplus charge in night time 2 per movement in € (23:00 – 04:59 hrs local time)

Kategorie

Category

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
167,58	204,78	248,28	269,14	402,06	777,20	847,82	1.169,84	1.273,38	1.493,16	1.608,66	2.703,00	3.370,90	5.626,00	45.484,00

1.2.9

Lärmentgelte für nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahltriebwerke-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch) bei Landung und bei Start

Allocation of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/2 and non-certified aircraft (military aircraft) upon landing and take-off

Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €

Noise charges during 24 hrs per movement in €

Kategorie														
Category														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
83,79	102,39	124,14	134,57	201,03	388,60	423,91	584,92	636,69	746,58	804,33	1.351,50	1.685,45	2.813,00	22.742,00

Zusätzliche Lärmkomponente pro Bewegung in €

An allen Tagen: 00:00 – 23:59 Uhr Ortszeit (Flüge nur mit Ausnahmegenehmigung gestattet sowie Militärflüge)

Additional night surplus charge per movement in €

Daily: 00:00 – 23:59 hrs local time (only flights with special authorization and military flights)

Kategorie														
Category														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
167,58	204,78	248,28	269,14	402,06	777,20	847,82	1.169,84	1.273,38	1.493,16	1.608,66	2.703,00	3.370,90	5.626,00	45.484,00

1.2.10 Noise Rating Index (NRI) Noise Rating Index (NRI)

In Anlehnung an den internationalen Standard „Noise Rating Index“ wird jedes einzelne Flugzeug auf Basis des zertifizierten Lärmzeugnisses in die jeweilige Index-Kategorie zwischen R1 und R10 eingeteilt. Der Index stellt die kumulative Lärmabweichung von den jeweiligen Messpunkten bei Flyover (FO), Sideline (SL) und Approach (AP) laut ICAO Annex 16 Kapitel 3 dar. Die nach Kapitel 3 festgelegten Grenzwerte für diese drei Messpunkte können anhand der in ICAO Annex 16 Volume I aufgeführten Formeln berechnet werden.

Je nach Einteilung des jeweiligen Fluggeräts kann eine Reduzierung von maximal 10 % auf das zu entrichtende Lärmentgelt angerechnet werden. Eine Auszahlung findet nicht statt.

Die Zuordnung von Fluggerät erfolgt auf Basis der vorgelegten Lärmzeugnisse, welche die Lärmmesswerte für Flyover, Sideline und Approach ausweisen. Bei Fehlen der entsprechenden Lärmzeugnisse wird das Fluggerät nach billigem Ermessen eingestuft, bis die erforderlichen Lärmzeugnisse der Fraport AG zur Verfügung stehen. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Based on the international standard “Noise Rating Index“ each aircraft is allocated to an index category between R1 and R10 according to the individual noise certificate. The index uses the cumulative margins relative to the ICAO Annex 16 Chapter 3 limits at the measurement points Flyover (FO), Sideline (SL) and Approach (AP). The Chapter 3 limits for the three measurement points of Flyover, Sideline and Approach noise can be calculated from the formulas contained in Annex 16 Volume I.

Depending on the classification of the aircraft, a reduction of maximum 10% can be given on the payable noise charges. No payouts will be made.

The allocation of each aircraft is based on the noise certificates provided, which illustrate the measured noise data for Flyover, Sideline and Approach. In the case of missing noise certificates, the aircraft is allocated to the discretion of the airport operator until the required noise certificates are available to Fraport AG. No refunds will be made.

NRI-Kategorien NRI Categories	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
Kumulativer EPNdB vom ICAO Kapitel 3 Standard von mindestens	weniger als 0	0 oder mehr	5 oder mehr	10 oder mehr	15 oder mehr	20 oder mehr	25 oder mehr	30 oder mehr	35 oder mehr	40 oder mehr
Cumulative EPNdB from ICAO Chapter 3 Standard of at least	less than 0	0 or more	5 or more	10 or more	15 or more	20 or more	25 or more	30 or more	35 or more	40 or more
Reduzierung der Lärmentgelte um Reduction of noise charges by	0 %	0 %	- 3 %	- 4 %	- 5 %	- 6 %	- 7 %	- 8 %	- 9 %	- 10 %

Flugzeuge, die aufgrund ihres Lärmzeugnisses gemäß § 48a Nr. 4 LuftVZO die in den Richtlinien der ICAO Band I, Teil II, Kapitel III des Anhangs 16 festgelegten Vorschriften nur „knapp“ erfüllen („marginals“) und die in der Zeit zwischen 20.00 und 07.59 Uhr (lokal) und von Freitag 20.00 Uhr bis Montag 08.00 Uhr am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main starten oder landen, werden mit einem Zuschlag in Höhe von jeweils 50 % auf das zu entrichtende, reguläre Lärmentgelt belastet.

1.2.11

Lärmzuschlag für „Marginals“

Noise surcharge for
“Marginals“

For aircraft, that due to their noise certificate according to paragraph 48 a number 4 of the Air Transportation Licensing Act (LuftVZO) only marginally comply with the regulations specified in the ICAO recommendations volume I, Part II, Chapter III of Annex 16, a surcharge of 50% is levied on top of the regular noise charge per landing and per take-off between 20.00 hrs and 07.59 hrs and from Friday 20.00 hrs until Monday 08.00 hrs local time.

1.2.12 Das emissionsbezogene Entgelt beträgt **3,08 €**
Emissionsabhängiges Entgelt,

Berechnungsgrundlage
Emission-related charge,
computation basis

je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start.

Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG¹-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid (NO_x)- und Kohlenwasserstoff (HC)-Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II.

Berechnungsformel:

$$\text{NO}_{x, \text{Luftfahrzeug}} [\text{kg}] = (\text{Anzahl Triebwerke} \times \sum_{\text{Mode}} \text{Zeit [s]} \times \text{Treibstoffverbrauch [kg/s]} \times \text{Emissionsfaktor [g /kg]}) / 1000$$

Sofern die Triebwerksemissionen für HC pro LTO-Zyklus den Zertifizierungswert von 19,6 g/kN überschreiten, wird der entsprechende NO_x -Wert des Luftfahrzeugs mit einem Faktor a multipliziert:

$$a = 1; \quad \text{wenn } D_{\text{p}_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$
$$a = (D_{\text{p}_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}}) / 19,6 \text{ g/kN}; \quad \text{wenn } D_{\text{p}_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}} > 19,6 \text{ g/kN mit } a_{\text{max}} = 4.$$

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO_x des Luftfahrzeugs.

Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke² und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke³. Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen keine oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Fluggeräts zugrunde gelegt.

Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom 28. Februar 2005 bewertet.

Der Einsatz eines Triebwerkstyps mit niedrigeren Emissionswerten (zum Beispiel durch unterschiedliche UID-Nummern oder „re-rated“ gekennzeichneten Version eines Triebwerks) ist dem Flughafenunternehmer durch Vorlage des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung mit dem entsprechenden ICAO-Zertifikat oder dem Herstellernachweis nachzuweisen. Solange dies nicht nachgewiesen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den höchsten Emissionswert zugrunde, der für den Luftfahrzeug- bzw. Triebwerkstyp bekannt ist.

Jede Erhöhung oder Reduzierung der Emissionswerte des Luftfahrzeugs gemäß AFM, ICAO-Zertifikat oder Herstellernachweis ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

Für Bewegungen, für die nachträglich erhöhte Emissionswerte festgestellt werden, können Entgelte nachberechnet werden; verminderte Werte werden unverzüglich berücksichtigt, sobald sie nachgewiesen und überprüft werden konnten. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Abweichend von der allgemeinen Regelung wird die Emission von Fluggerät mit einem MTOM kleiner oder gleich 5,7 Tonnen pauschal mit 1 kg NO_x/HC pro LTO-Zyklus veranschlagt.

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

² ICAO Aircraft Engine Emission Databank

³ FOI Swedish Defence Research Agency Database

The emission-based basic charge amounts to **3,08 €**

per kg of nitrogen oxide equivalent (the emission value) within the standardized LTO cycle of an aircraft. Charges are invoiced for each landing and take-off.

The required data on engine and aircraft types are retrieved from a recognized airline fleet database. The emission-oriented basic charge is calculated using the ERLIG¹ formula on the basis of the certified nitrogen oxide (NO_x) and hydrocarbon (HC) emission values per engine in the LTO-cycle pursuant to ICAO Annex 16 Volume II as follows:

Formula:

$$NO_{x,aircraft} \text{ [kg]} = (\text{No. of engines} \times \sum_{\text{Mode}} \text{time [s]} \times \text{fuel consumption [kg/s]} \times \text{NO}_x \text{-index [g /kg]}) / 1000$$

If HC LTO > 19.6 g/kN the NO_{x,aircraft} is multiplied by a factor a:

$$a = 1; \quad \text{if } Dp_{HC}/F_{oo} \leq 19.6 \text{ g/kN}$$
$$a = (Dp_{HC}/F_{oo})/19.6 \text{ g/kN}; \quad \text{if } Dp_{HC}/F_{oo} > 19.6 \text{ g/kN (} a_{max} = 4 \text{)}.$$

Nitrogen oxide equivalent per aircraft = a x NO_x per aircraft.

The specific emission value of each engine is taken into account up to the third decimal place.

The emission values are calculated on the basis of the ICAO Aircraft Engine Emissions Database for turbo jet engines² as well as the FOI Swedish Defence Research Agency Database for propeller-driven engines³.

If the emission databases contain no or conflicting entries for an engine type, the highest known emission value is used, regardless of the various operational criteria.

If for an aircraft no or contradictory engine data is available, the highest known emission value of this aircraft type will be applied.

If an engine type is not included in one of the databases described above and the data for a standard engine type cannot be used, the engine type is evaluated on the basis of DLR-studies from February 28, 2005. When engines are used which emit less than the registered amount of nitrogen oxide equivalent (e.g. through differing UID numbers or the use of a re-rated version of the engine), documentation must be provided to the airport operator by presenting the AFM along with the ICAO certification or the manufacturer's documentation. Until the above-mentioned documentation is provided, invoicing will be based on the highest known emission value for the respective aircraft and engine type.

The airport operator must be notified without delay of any increase or reduction in the emission value of the aircraft as entered in the AFM or ICAO certificate or manufacturer's documentation.

The airport operator can levy retroactive charges for aircraft movements for which increased emission values are subsequently determined; reduced emission values will be taken into account without delay as soon as they are documented and verified. No refunds will be made.

Notwithstanding the general regulation the emission of aircraft with a Maximum Take-off Mass of up to 5,700 kg will be computed with a lump-sum of 1 kg NO_x per LTO-cycle.

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

² ICAO Aircraft Engine Emission Databank

³ FOI Swedish Defence Research Agency Database

1.3 Passagierentgelte Passenger charges

1.3.1
Zahlungspflicht
Financial obligation

Zusätzlich zu den verschiedenen Komponenten des Lande- und Startentgelts ist ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst.

Additionally to the different components of the landing and take-off charges, a passenger charge has to be paid which is based on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

1.3.2
Passagiermengenbezogene Entgelte
Passenger-related charges

Die Passagierentgelte betragen je abfliegendem Passagier:

The passenger charge per departing passenger is:

im innerdeutschen und europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU)	
sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für lokale Zusteiger	18,16 €
for domestic flights, local boarding	
for European flights (EU), local boarding (incl. Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland)	
im europäischen Verkehr (restliche europäische Länder) für lokale Zusteiger	22,84 €
for European flights (Non-EU), local boarding	
im interkontinentalen Verkehr für lokale Zusteiger	25,16 €
for intercontinental flights, local boarding	
für Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen	12,93 €
for transfer and transit passengers to all destinations	

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im **Anhang 1**.

The hereto belonging list of countries is enclosed in attachment 1.

1.3.3
Definition Kappungsgrenze
Definition of passenger fee cap

Für die Laufzeit dieser Entgeltordnung kommt eine Kappungsgrenze für Passagierflüge zur Anwendung. Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft ($SLF = \frac{\sum \text{abfliegende Passagiere}}{\text{standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzen auf Passagierflügen}}$) bezogen auf alle abgehenden Passagierflüge eines Kalenderjahres über 83 % (Kappungsgrenze), so erfolgt für die darüber hinaus gehende Anzahl der abfliegenden Passagiere eine Rückerstattung in folgenden drei Stufen:

Bei einem Sitzladefaktor von

> 83,0 % – 89,99 %	9,00 €	pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF
90,0 % – 96,99 %	9,50 €	pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF
> 97,0 %	10,00 €	pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF

Die pro Flugzeugtyp festgelegte standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzplätzen ist in **Anhang 2** aufgelistet. Passagierflüge mit Fluggerät, das in diesem Anhang nicht aufgeführt ist, werden nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Sitzplatzkonfiguration berücksichtigt. Die Erstattung erfolgt zu Beginn des jeweiligen Folgejahres zinslos als Gutschrift, soweit mindestens 150 Starts im Kalenderjahr durchgeführt wurden. Abhängig von der Höhe des Erstattungsbetrags wird zum Halbjahr eine Gutschrift in Höhe von 75 % des Anspruchsbetrags vorgenommen, sofern der Gutschriftsbetrag 10.000,00 € überschreitet.

Die Abschlagszahlung erfolgt unter Vorbehalt und muss anteilig zurückbezahlt werden, wenn der bei der Jahresabrechnung festgestellte tatsächliche Anspruch geringer ist.

A passenger fee cap will be applied on passenger flights for the duration of this Airport Charges Regulation. If the seat load factor of an airline based upon all departing passenger flights (number of departing passengers divided by the standardized number of offered seats on passenger flights) is higher than 83% for one calendar year, a refund per departing passenger will be made in 3 categories:

Seat load factor

> 83,0% – 89,99%	€9,00	per departing passenger exceeding the SLF
90,0% – 96,99%	€9,50	per departing passenger exceeding the SLF
> 97,0%	€10,00	per departing passenger exceeding the SLF

The fixed standardized number of offered seats per aircraft type is listed in **attachment 2**. Passenger flights with aircraft not shown in the attachment will be classified to the discretion of the airport operator taking into consideration the actual seat configuration. The reimbursement will be made interest-free at the beginning of the following year by credit note, if an airline has conducted a minimum of 150 take-offs per year with passengers on board. Reimbursements will be made on a half year basis for 75% of the calculated amount if the latter exceeds €10,000. The advance payments take place under reservation and must be proportionally reimbursed, if the passenger fee cap for the complete year will not be reached.

Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main unterbrechen und noch **am gleichen Kalendertag** mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

1.3.4
Definition Transferfluggäste
Definition of transfer passengers

Transfer passengers are passengers, who interrupt their travel by air in Frankfurt and proceed by aircraft with a different flight number on **the same day** of arrival. The airport of departure and the destination must not be the same.

Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

1.3.5
Definition Transitfluggäste
Definition of transit passengers

Transit passengers are passengers, who interrupt their travel by air in Frankfurt and proceed with the same aircraft as upon arrival.

1.4 Sicherheitsentgelte

Security charges

Zusätzlich zu den verschiedenen Komponenten des Lande- und Startentgelts ist bei allen Flügen ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim **Start** an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst. Zusätzlich ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der bei **Landung und Start** an Bord befindlichen Fracht- und Postmenge bemisst.

Additionally to the different components of the landing and take-off charges, a security charge has to be paid which is based on the number of **departing** passengers aboard the aircraft and the freight and mail tonnage transported on flights upon **arrival and departure**.

Pro Passagier an Bord bei Start Per passenger aboard the aircraft upon departure	1,24 €
Pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start Per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure	0,21 €

1.5 *Abstellentgelte*

Parking charges

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.5.1
Zahlungspflicht
Financial obligation

Die Höhe des Abstellentgelts wird nach der von dem Luftfahrzeug benötigten Positionsgröße (siehe Anhang 3) und der Dauer des Abstellvorgangs bemessen. Die Dauer des Abstellvorgangs bemisst sich an der Zeit zwischen On-Block und Off-Block des Fluggeräts. Für die Benutzung einer Gebäudeposition wird ein von der Flugzeuggröße abhängiger Zuschlag erhoben.

For aircraft parking a rent (parking charge) has to be paid to the airport operator.

The amount of the parking charge is calculated according to the aircraft stand size required by the aircraft (attachment 3) and the length of the time parked, which is based on the time between on-block and off-block of the aircraft. A surcharge is raised for the use of a terminal position (pier stand).

1.5.2
Flugzeuggrößenbezogene
Basisentgelte

*Charges related to size
of aircraft*

Für jeden Abstellvorgang wird **pro angefangene Stunde** ein Grundentgelt berechnet. Es beträgt für Luftfahrzeuge

For each parking event a basic charge **for every hour or part thereof** is calculated for each aircraft as follows

in €

von 00.00 bis 23.59 Uhr Ortszeit

from 00.00 until 23.59 hrs local time

Positionsgruppe 1 Aircraft stand size 1	bis zu 10 Stunden 10,29 up to 10 hours	
	ab der 11. Stunde bis 24 Stunden (maximaler Tagessatz) > 10 hours up to 24 hours (max. daily rate)	102,90
	je weitere angefangene 24 Stunden (Tagespauschale) > 24 hours per 24 hours or part thereof (lump sum rate)	102,90

von 06.00 bis 21.59 Uhr Ortszeit

from 06.00 until 21.59 hrs local time

Positionsgruppe 2 Aircraft stand size 2	bis zu 2 Stunden up to 2 hours	23,67
Positionsgruppe 3 Aircraft stand size 3	bis zu 3 Stunden up to 3 hours	32,93
Positionsgruppe 4 Aircraft stand size 4	bis zu 4 Stunden up to 4 hours	44,24
Positionsgruppe 5 Aircraft stand size 5	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	47,33
Positionsgruppe 6 Aircraft stand size 6	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	51,45
Positionsgruppe 7 Aircraft stand size 7	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	54,53
Positionsgruppe 8 Aircraft stand size 8	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	58,65
Positionsgruppe 9 Aircraft stand size 9	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	61,74

von 22.00 bis 05.59 Uhr Ortszeit

from 22.00 until 05.59 hrs local time

Positionsgruppe 2 Aircraft stand size 2		11,83
Positionsgruppe 3 Aircraft stand size 3		16,46
Positionsgruppe 4 Aircraft stand size 4		22,12
Positionsgruppe 5 Aircraft stand size 5		23,67
Positionsgruppe 6 Aircraft stand size 6		25,72
Positionsgruppe 7 Aircraft stand size 7		27,27
Positionsgruppe 8 Aircraft stand size 8		29,32
Positionsgruppe 9 Aircraft stand size 9		30,87

Bei Überschreitung der in 1.5.2 genannten Zeiten (mit Ausnahme von Positionsgruppe 1) beträgt das Entgelt pro angefangene zusätzliche Stunde in der Zeit von 06.00 bis 21.59 Uhr Ortszeit für Luftfahrzeuge der folgenden Positionsgruppen:

1.5.3
*Flugzeuggrößenbezogene
 Zeitzuschläge
 Surplus charges related
 to size of aircraft*

If the times listed under 1.5.2 are exceeded (with the exception of aircraft stand size 1) the charge for each additional hour, or part thereof, from 06.00 hrs until 21.59 hrs local time, for each aircraft is as follows:

in €	
Positionsgruppe 2 Aircraft stand size 2	37,04
Positionsgruppe 3 Aircraft stand size 3	48,36
Positionsgruppe 4 Aircraft stand size 4	60,19
Positionsgruppe 5 Aircraft stand size 5	66,88
Positionsgruppe 6 Aircraft stand size 6	69,97
Positionsgruppe 7 Aircraft stand size 7	73,05
Positionsgruppe 8 Aircraft stand size 8	76,66
Positionsgruppe 9 Aircraft stand size 9	79,74

Für Abstellvorgänge auf dem Vorfeld wird kein weiteres Zusatzentgelt berechnet.
 Für Abstellvorgänge auf einer Gebäudeposition werden pro Vorgang zusätzlich berechnet:

1.5.4
*Gebäudezuschlag
 Surcharges for pier stands*

No additional charges will be computed for parking on the apron.
 For parking on a terminal position the following charges will apply for each parking event additionally.

in €	
Positionsgruppe 2 Aircraft stand size 2	25,72
Positionsgruppe 3 Aircraft stand size 3	46,30
Positionsgruppe 4 Aircraft stand size 4	72,03
Positionsgruppe 5 Aircraft stand size 5	92,60
Positionsgruppe 6 Aircraft stand size 6	95,18
Positionsgruppe 7 Aircraft stand size 7	97,75
Positionsgruppe 8 Aircraft stand size 8	102,89
Positionsgruppe 9 Aircraft stand size 9	128,62

Für die regelmäßige Abstellung von Luftfahrzeugen kann zwischen dem Luftfahrzeughalter und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. Dies gilt auch für eine ununterbrochene Abstellung, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfasst.

1.5.5
*Ausnahmeregelungen
 Regulation of exceptions*

A rental contract can be signed between the aircraft operator and the airport operator for the regular parking of aircraft prior to the beginning of parking. This also applies to the uninterrupted parking of aircraft which is expected to exceed a period of 30 consecutive days.

1.6 Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme (Lärmzuschläge) *Charges to finance the package of measures (noise surcharges)*

1.6.1 Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen ist ein Lärmzuschlag an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.
Zahlungspflicht
Financial obligation

For each landing and take-off of an aircraft a noise surcharge has to be paid to the airport operator. The noise surcharge shall also be payable for touch-and-go-landings with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

1.6.2 Bei allen Flügen ist ein Entgelt zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und nach der bei Landung und Start an Bord befindlichen Fracht- und Postmenge bemisst.
Variable Schallschutzentgelte,
Berechnungsgrundlage

*Variable charges to finance
the package of measures,
computation basis*

For all flights a charge to finance the package of measures has to be paid which is based on the number of departing passengers aboard the aircraft and the freight and mail tonnage transported on flights upon arrival and departure.

Pro Passagier an Bord bei Start **0,24 €**
Per departing passenger

Pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start **0,04 €**
Per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure

1.6.3 Die Entgelte für den Lärmzuschlag werden pro Landung und pro Start gemäß der Bedingungen aus 1.2.5 und die Einstufung des Fluggeräts gemäß 1.2.6 und 1.2.7 berechnet. Die Lärmzuschläge in den Nachtzeiten werden additiv zu den ganztägigen Zuschlägen erhoben.
Lärmbezogene
Schallschutzentgelte,
Berechnungsgrundlage
Noise related charges to
finance the package of
measures, computation basis

Noise surcharge charges are calculated per landing and take-off according to the conditions in 1.2.5 and the allocation of the aircraft in 1.2.6 and 1.2.7. Noise surcharges during night time are charged additionally to the 24 hrs charges.

1.6.4

Lärmzuschläge für nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahltriebwerke-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Landung und bei Start

Noise surcharges of turbo jet aircraft according to ICAO Annex 16/3 and 16/4, propeller-driven aircraft and helicopters upon landing and take-off

Lärmzuschlag ganztägig pro Bewegung in €

Noise surplus charge during 24 hrs per movement in €

Kategorie														
Category														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2,25	2,81	3,38	3,75	6,00	12,38	13,13	18,75	20,63	24,38	26,25	45,00	56,25	93,75	750,00

Zusätzlicher Lärmzuschlag Nachtzeit 1 pro Bewegung in € (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59 Uhr Ortszeit)

Additional night surplus charge in night time 1 per movement in €(22.00 – 22.59 and 05.00 – 05.59 hrs local time)

Kategorie														
Category														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1,13	1,41	1,69	1,88	3,00	6,19	6,56	9,38	10,31	12,19	13,13	22,50	28,13	46,88	375,00

Alternativ: Zusätzlicher Lärmzuschlag Nachtzeit 2 pro Bewegung in € (23.00 – 04.59 Uhr Ortszeit)

Alternative: Additional night surplus charge in night time 2 per movement in € (23.00 – 04.59 hrs local time)

Kategorie														
Category														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4,50	5,63	6,75	7,50	12,00	24,75	26,25	37,50	41,25	48,75	52,50	90,00	112,50	187,50	1.500,00

1.6.5

Lärmzuschläge für nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahltriebwerke-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch) bei Landung und bei Start

Noise surcharges of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/2 and non-certified aircraft (military aircraft) upon landing and take-off

Lärmzuschlag ganztägig pro Bewegung in €

Noise surplus charge during 24 hrs per movement in €

Kategorie														
Category														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2,25	2,81	3,38	3,75	6,00	12,38	13,13	18,75	20,63	24,38	26,25	45,00	56,25	93,75	750,00

Zusätzlicher Lärmzuschlag pro Bewegung in €

An allen Tagen: 00:00 – 23:59 Uhr Ortszeit (Flüge nur mit Ausnahmegenehmigung gestattet sowie Militärflüge)

Additional night surplus charge per movement in €

Daily: 00:00 – 23:59 hrs local time (only flights with special authorization and military flights)

Kategorie														
Category														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4,50	5,63	6,75	7,50	12,00	24,75	26,25	37,50	41,25	48,75	52,50	90,00	112,50	187,50	1.500,00

1.7 Incentivierung der Ausrüstung von Fluggerät mit GBAS und dem damit verbundenen Lizenzbesitz (100 x 100 Förderprogramm)

Incentivising aircraft equipment with GBAS and the associated possession of a license (100 x 100 incentive program)

Über den NRI hinaus wird eine weitere technische Innovation in den Flughafenentgelten am Standort Frankfurt berücksichtigt und incentiviert. Das sogenannte Ground Based Augmentation System (GBAS, dt. bodengestütztes Ergänzungssystem) ist eine auf DGPS-Verfahren (Differential Global Positioning System) basierende Navigationseinrichtung, die satellitengestützte Präzisionsanflüge ermöglicht und somit u. a. zur Lärmreduktion beitragen kann.

Luftverkehrsgesellschaften, die in FRA mit GBAS ausgerüstetes Fluggerät einsetzen, erhalten pro Landung einen Nachlass von 100 € für die ersten 100 Landungen (maximaler Förderbetrag pro Registration in Höhe von 10.000 €).

Voraussetzung ist ein entsprechender Nachweis über die Ausrüstung des Luftfahrzeugs mit GBAS, die erforderliche Aktivierung sowie die Lizenz zum Betrieb des Systems durch die Cockpit Crew (OPS- Approval).

Zur Teilnahme am GBAS-Incentive im Kalenderjahr 2017* sind die Luftverkehrsgesellschaften berechtigt, die in FRA mit GBAS ausgerüstete Luftfahrzeuge einsetzen und die, die unter Punkt a) und b) genannten Konditionen erfüllen:

- a) Luftfahrzeuge, die in 2017* neu zugelassen wurden und über eine GBAS-Ausrüstung einschließlich erforderlicher Aktivierung verfügen.

Als Nachweis über die Ausrüstung des spezifischen Luftfahrzeugs ist ein Auszug aus dem Airline Operating Manual (AOM) einzureichen, aus welchem folgende Daten ersichtlich sind:

- Registrierung des Luftfahrzeugs
- Zulassungsdatum
- Nachweis über GBAS-Ausrüstung und erforderliche Aktivierung

Ebenfalls ist das OPS-Approval für GBAS, welches von der jeweiligen Landesluftfahrtbehörde ausgestellt wird, vorzulegen.

- b) Luftfahrzeuge, die in 2017* nachträglich mit GBAS nachgerüstet wurden (sog. Retrofit) bzw. bei denen GBAS in 2017* aktiviert wurde.

Für nachträglich mit GBAS ausgerüstete oder GBAS-aktivierte Luftfahrzeuge ist ebenfalls ein Auszug aus dem AOM einzureichen, mit folgenden Nachweisen:

- Revisionsseite AOM einschließlich Revisionsdatum
- Aktivierungsnachweis
- Retrofithnachweis

Ebenfalls ist das OPS-Approval für GBAS, welches von der jeweiligen Landesluftfahrtbehörde ausgestellt wird, vorzulegen.

Die Finanzierung des GBAS-Incentive wird von Fraport getragen, ist auf das Kalenderjahr 2017* sowie einen Gesamtsumme in Höhe von 2 Mio. € begrenzt und erfolgt nicht über die genehmigungspflichtigen Flughafenentgelte.

Die Kosten, die im Rahmen der Incentivierung von GBAS entstehen, werden analog der anderen Incentive-Programme nicht im entgeltrelevanten Bereich abgebildet. Die Auszahlung erfolgt im 1. Quartal 2018**, soweit die erforderlichen Nachweise bis zum 31. Dezember 2017* erbracht wurden.

* gilt bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen auch im Kalenderjahr 2018

** bzw. im 1. Quartal 2019 für die Teilnahme an der GBAS Incentivierung in 2018

In addition to the NRI, another technical innovation in airport fees will be introduced and incentivized at Frankfurt Airport. The Ground Based Augmentation System (GBAS) is a navigation method based on the Differential Global Positioning System (DGPS) that applies to precision approach landing of aircraft through the use of satellite-based broadcast messages. An additional side effect is noise abatement.

Airlines using aircraft equipped with GBAS at FRA are granted a €100 Euro discount per landing. This discount will be applied for the first 100 landings (the maximum amount of such funding being €10,000 per registration).

Proof must be produced that the aircraft is equipped with GBAS, that it has been activated accordingly and that the cockpit crew holds the license to operate the system (OPS approval).

Airlines having equipped their aircraft with GBAS and complying with the conditions referred to under a) and b) shall be entitled to participate in the GBAS incentive during the calendar year 2017*:

a) Aircraft newly licensed in 2017* and equipped with GBAS, including its activation

An extract from the Airline Operating Manual (AOM) showing the following data must be submitted as evidence

- Registration of the aircraft
- Approval date
- Proof of GBAS equipment and necessary activation

The OPS approval for GBAS, issued by the corresponding aeronautical authorities, shall also be submitted.

b) Aircraft retrofitted in 2017* with GBAS or whose GBAS was activated in 2017*

For aircraft retrofitted with GBAS or aircraft whose GBAS was activated in 2017*, an extract from the AOM shall also be provided along with the following confirmations:

- AOM revision page including revision date
- Activation proof
- Retrofitting proof

The OPS approval for GBAS, issued by the corresponding aeronautical authorities, shall also be submitted.

Financing of the GBAS incentive shall be borne by Fraport and is limited to €2 million for the calendar year 2017. It will not be made via airport charges subject to authorization.

As with other incentive programs, the costs arising in the context of the GBAS incentive are not integrated in the charges-based area. Payment will take place in the first quarter 2018**, provided that the corresponding confirmations have been submitted by December 31, 2017*.

*also applies under the same conditions in 2018

**respectively in the first quarter 2019 to participate in the GBAS incentive in 2018

1.8 Incentive-Modell FRA

Incentive model FRA

Das Incentive-Modell FRA hat zum Ziel ein kontinuierliches, nachhaltiges Verkehrswachstum am Flughafen Frankfurt unter Berücksichtigung einer möglichst geringen Lärmbelastung zu fördern.

Gefördert werden folgende zwei Optionen:

1. Konnektivität im Interkontinentalverkehr
2. Wachstum im Kontinentalverkehr (Europa – EU und Rest-Europa – ohne Deutschland)

Die Inanspruchnahme der Incentive-Förderung soll im Voraus, muss jedoch bis spätestens zum 31. Dezember des Basisjahres durch die jeweilige Luftverkehrsgesellschaft bei Fraport formlos per E-Mail an incentive@fraport.de geltend gemacht werden.

Incentive-berechtigt sind die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird. Substitutionsverkehr ist von der Incentivierung ausgeschlossen. Substitutionsverkehr ist der Verkehr, bei dem die Bedienung einer bereits vorhandenen Strecke von einem Unternehmen auf ein anderes Unternehmen, auch innerhalb eines Konzerns oder einer Allianz, übertragen wird.

Die Auszahlung der Förderungsbeträge erfolgt halbjährlich in Form von Abschlagszahlungen in Höhe von 75 %, sofern dieser Auszahlungsbetrag 10.000 € übersteigt. Diese Abschlagszahlungen erfolgen unter dem Vorbehalt, dass die Voraussetzungen der Incentivierung erfüllt werden. Sie sind anteilig oder in voller Höhe zurückzuzahlen, wenn der tatsächliche Anspruch geringer ist oder kein Anspruch besteht.

Option 1 – Förderung der Konnektivität im Interkontinentalverkehr

Eine Teilnahme ist unter den folgenden Voraussetzungen möglich:

1. Eine Luftverkehrsgesellschaft fliegt ein neues interkontinentales Ziel nonstop ab Frankfurt an. Ein neues Ziel ist eine Destination mit einem IATA-Code, die in den vergangenen drei vollständigen Flugplanperioden nicht direkt ab Frankfurt bedient wurde.
2. Das Basisjahr beginnt mit dem Tag des ersten Abflugs zu einem neuen Ziel ab Frankfurt.
3. Die neue Destination muss innerhalb eines jeden Förderjahres mindestens 25 Mal angefliegen werden und eine Streckenandienung über mindestens drei aufeinanderfolgende vollständige Flugplanperioden oder mindestens über drei aufeinanderfolgende vollständige Winter- oder Sommerflugplanperioden erfolgen.
4. Das für die neue Destination eingesetzte Fluggerät ist in die Lärmkategorien 1 bis 11 eingruppiert. Die Anzahl der in Frankfurt abfliegenden Passagiere der Luftverkehrsgesellschaft muss im jeweiligen Förderjahr größer sein als im vorangegangenen Jahr.

<i>Förderjahr</i>	<i>Interkont Incentive pro abfliegendem Passagier</i>
1.	20,00 €
2.	15,00 €
3.	10,00 €

Option 2 – Förderung von Wachstum im Kontinentalverkehr

Eine Teilnahme ist unter den folgenden Voraussetzungen möglich:

1. Eine Luftverkehrsgesellschaft fliegt kontinentale Ziele (EU und Rest-Europa ohne Deutschland) ab Frankfurt an und befördert mindestens 10.000 abfliegende Passagiere im Basisjahr und weist zusätzlich ein Passagierwachstum mit Fluggerät bis einschließlich Lärmkategorie 10 von über 3,0 % im Kontinentalverkehr gegenüber dem Vorjahr aus. Bei Luftverkehrsgesellschaften, die im Vorjahr des Basisjahres keine oder weniger als 10.000 abfliegende Passagiere befördert haben, wird für die Berechnung des Passagierwachstums ein Basiswert von 10.000 abfliegenden Passagieren angesetzt. Bei Konzerngesellschaften muss das gesamte Konzernwachstum der abfliegenden Passagiere im Kontinentalverkehr am Standort Frankfurt gegenüber dem Vorjahr des Basisjahres positiv sein (größer 0 %); dies gilt auch für die Nachhaltigkeitskomponente (Ziffer 4.).
2. Das für die zusätzlich abfliegenden Passagiere eingesetzte Fluggerät ist in die Lärmkategorien 1 – 10 eingruppiert.
3. Für das Basisjahr werden abhängig vom Passagierwachstum der Luftverkehrsgesellschaft gegenüber dem Vorjahr des Basisjahres die folgenden Beträge pro zusätzlich abfliegendem Passagier erstattet:

Mindestwachstum 3 % zu Vorjahr	> 3,0 % - 4,0 %	> 4,0 % - 5,0 %	> 5,0 % - 7,5 %	> 7,5 % - 10,0 %	> 10,0 % - 15,0 %	> 15,0 % - 20,0 %	über 20 %
Incentive-Betrag pro abfliegendem Passagier (in €)	2,00	3,00	4,00	5,50	7,50	10,50	14,00

4. Für die zwei Folgejahre des Basisjahres (Nachhaltigkeitsjahr 1 und 2) wird jeweils eine Nachhaltigkeitskomponente ausgezahlt: Wenn die Passagiermenge der Luftverkehrsgesellschaft im Kontinentalverkehr aus dem Basisjahr, die zu einer Incentive-Zahlung geführt hat, auch im Nachhaltigkeitsjahr 1 mindestens erreicht wird, erhält die Luftverkehrsgesellschaft im Nachhaltigkeitsjahr 1 für die im Basisjahr geförderte Passagiermenge den um 20 % reduzierten Incentive-Betrag aus dem Basisjahr. Wenn auch im Nachhaltigkeitsjahr 2 mindestens die Passagiermenge des Basisjahres erreicht wird, erhält die Luftverkehrsgesellschaft im Nachhaltigkeitsjahr 2 für die im Basisjahr geförderte Passagiermenge den um 40 % reduzierten Incentive-Betrag aus dem Nachhaltigkeitsjahr 1.

Fraport's incentive model aims at promoting continuous and sustainable traffic growth at Frankfurt Airport, while generating as little noise as possible.

The following options are supported:

1. Connectivity within intercontinental traffic
2. Growth in continental traffic (Europe – EU and rest of Europe – excluding Germany)

To claim eligibility for the incentive, airlines must informally write to incentive@fraport.de by December 31st of the base year.

Eligible for the incentive are those airlines whose flights are operating under their airline code/flight number. Substitution traffic shall be excluded from this promotion. Substitution traffic refers to any traffic of an existing route that is transferred from one company to another, even within a corporate group or alliance.

Subsidies are made biannually in the form of part payments amounting to 75%, should the final amount exceed €10,000. These part payments are made provided that all requirements have been met. If the effective entitlement turns out to be lower or non-existent, they must be paid back either proportionally or in full.

Option 1 – Incentivization of connectivity within intercontinental traffic

Participation is possible under the following conditions:

1. An airline flies non-stop from Frankfurt Airport to a new intercontinental destination. A new destination is one with an IATA code that had not been flown to or from Frankfurt Airport during the past three complete flight schedule periods.
2. The base year begins with the day of the first takeoff to a new destination from Frankfurt Airport.
3. The new destination must be flown at least 25 times within each support year, and the route must be operated during at least three consecutive complete flight schedule periods, or at least three consecutive complete winter or summer flight schedule periods.
4. The aircraft used for the new destination is grouped into noise categories 1 through 11. The number of the airline's passengers must be higher in the support year concerned than in the previous year.

<i>Support year</i>	<i>Intercontinental Incentive per departing passenger</i>
1.	20,00 €
2.	15,00 €
3.	10,00 €

Option 2 – Incentivization of growth in continental traffic

Participation is possible under the following conditions:

1. An airline operates continental destinations (EU and rest of Europe except Germany), carries at least 10,000 departing passengers during the base year, and while using aircraft up to noise category 10, posts additional continental traffic passenger growth of more than 3% when compared to the previous year. To calculate the airline's traffic growth, which transported no or less than 10,000 passengers in the year preceding the base year, a basic amount of 10,000 departing passengers is assumed. In the case of group companies, the total departing passenger growth in continental traffic of the whole group at Frankfurt Airport must be higher (greater than 0%) than that of the base year; this also applies to the sustainability component (item 4).
2. The aircraft used for the additionally transported passengers is grouped into the noise category 1 through 10.
3. Depending on the airline's passenger growth versus the year before the base year, the following amounts will be reimbursed for every additional departing passenger:

<i>Minimum growth of 3% vs. previous year</i>	<i>> 3.0% – 4.0%</i>	<i>> 4.0% – 5.0%</i>	<i>> 5.0% – 7.5%</i>	<i>> 7.5% – 10.0%</i>	<i>> 10.0% – 15.0%</i>	<i>> 15.0% – 20.0%</i>	<i>over 20%</i>
<i>Incentive amount per departing passenger (in €)</i>	2.00	3.00	4.00	5.50	7.50	10.50	14.00

4. A sustainability component will be paid out for the two subsequent years of the base year (sustainability year 1 and 2): If the amount of the airline's continental traffic passengers in the base year, which led to an incentive payment, is at least reached in the first sustainability year, the airline will receive an additional incentive amount reduced by 20%. If in the second sustainability year the airline reaches at least the passenger volume carried in the base year, the incentive amount paid out for the first sustainability year, reduced by 40%, will be reimbursed.

1.9 Gültigkeit Validity

Die Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt Main tritt nach Genehmigung durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung in Kraft. Sie wird wirksam zum 1. Januar 2017.

This airport charges regulation for Frankfurt Airport comes into effect as per January 1, 2017, by the approval of the Ministry of Economics, Energy, Transport and Regional Development, State of Hesse.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

gez. ppa.
signed
Dr. Pierre Dominique Prümm

gez. i.V.
signed
Lars Mosdorf

2 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV) Charges for Central Ground Handling Infrastructure (according to § 6 BADV)

2.1 Allgemeine Bedingungen General Conditions

2.1.1 In Teil 2, Abschnitt 2.5.4. der geltenden Flughafenbenutzungsordnung (Richtlinie G.5.1.1) für den Flughafen Frankfurt Main sind Zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten (kurz: Zentrale BVD-Infrastruktur) gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) definiert.
Rechtsgrundlage
Legal basis

The Central Ground Handling Infrastructure Facilities (in short Central GH-Infrastructure) for the provision of ground handling services are defined in part 2, sector 2.5.4. of the currently applicable Airport User Regulations for Frankfurt Airport (Guidelines G 5.1.1) in accordance with § 6 of the German Regulation on Ground Handling Services at Airports (BADV).

2.1.2 Dienstleister und Selbstabfertiger haben diese Zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen zu nutzen und dafür ein Entgelt zu zahlen, das nicht nach § 19 b LuftVG genehmigungspflichtig ist.
Genehmigungspflicht
Obligation to obtain a permit

For the use of the Central GH-Infrastructure charges must be paid which are not subject to the obligation to obtain a permit pursuant to § 19 b LuftVG.

2.1.3 Das vorliegende Verzeichnis „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“ ist gültig ab dem 1. Januar 2018 bis auf Widerruf.
Gültigkeit
Validity

The present list of “Charges for Central Ground Handling Infrastructure” is valid as of January 1, 2018 until recalled.

2.1.4 Schuldner der Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte sind als Gesamtschuldner
Schuldnerregelung
Debtor clause

- a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird;
- b) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing);
- c) der Luftfahrzeughalter;
- d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

Ausnahmen dieser Schuldnerregelung sind die unter Punkt 2.4 und 2.5 dieser Preisliste genannten Entgelte. Unter 2.4 sind die Entgelte für die Nutzung des Neutralen Frachtübergabeplatzes gelistet. Schuldner sind die Nutzer gemäß der NFÜP Nutzungsordnung, die den NFÜP für die Übergabe der Fracht auf das Vorfeld nutzen. Unter 2.5 sind die Durchsatzentgelte für Flugturbinentreibstoffe gelistet. Schuldner sind auf der Grundlage eines Durchsatzvertrages mit der HBG die Durchsetzer durch die von der HBG betriebenen zentralen Anlagen zur Treibstoffversorgung der Flugzeuge.

Debtors of the charges for Central Ground Handling Infrastructure are as joint debtors

- a) the airline carrying out the respective flight with its airline code/flight number;
- b) the airlines carrying out the respective flight with their airline codes/flight numbers (code sharing);
- c) the aircraft operator;
- d) the natural or legal person using the aircraft without being operator or owner.

Exceptions of this debtor clause are the charges listed under item 2.4 and 2.5 of this charge list. Item 2.4 lists the charges for the use of the Neutral Cargo Transfer Point. Debtors are the users of the Neutral Cargo Transfer Point referring to the user regulation and who are using the NCTP for transferring the cargo units to the airside. Item 2.5 lists the throughput charges for flight turbine fuel. Debtors are the organizations possessing a throughput contract with the HBG allowing the throughput through the central fuelling facilities operated by the HBG.

Für die Nutzung der Zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen sind die nachstehend aufgeführten Entgelte an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2.1.5
Zahlungspflicht
Financial obligation

For the use of the Central GH-Infrastructure facilities the following listed charges have to be paid to the airport operator.

Die Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte sind vor dem Abflug in Euro (€) zu entrichten; in besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

2.1.6
Zahlungszeitpunkt
Date of payment

The charges for Central GH-Infrastructure shall be payable in Euro (€) prior to take-off; under certain conditions they may be paid to a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

Die Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2.1.7
Umsatzsteuer
Value Added Tax (VAT)

The charges for Central GH-Infrastructure are a payment in the sense of Article 10 paragraph 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay turnover tax additionally.

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Entgelte für Zentrale BVD-Infrastruktureinrichtungen zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen. Ausgenommen von der Berechnung für Zentrale BVD-Infrastruktureinrichtungen sind Hubschrauber.

2.1.8
Ausnahmeregelungen
Regulation of exceptions

No charges for Central GH-Infrastructure shall be payable for emergency landings due to technical failures of the aircraft or due to hijacking, unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversions and fueling stops are no emergency landings. Exempted from the computation for Central GH-Infrastructure are helicopter flights.

2.1.9 Zu den Zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gehören unter anderem gemäß der Flughafenbenutzungsordnung (FBO in: Richtlinien für unsere Kunden Schlüssel G.5.1.1. Teil 2, Abschnitt 2.5.4.)

Leistungsumfang

Scope of Supply and Services

- Zentrale Gepäckförderanlage für das Abflug- und Umsteigergepäck
- Gate-Gepäckeinrichtungen für das Abfluggepäck
- Sperrgepäckeinrichtungen
- Zentrale Gepäckanlagen für das Ankunftsgepäck
- Zentrale Enteisierungseinrichtungen
- Zentrale Gepäcksicherheitseinrichtungen
- Fluggastbrücken (einschließlich mobiler Fluggasttreppen als Ersatz bei Ausfall)
- 400-Hertz-Stromversorgung bis zu 3 Stunden; bei Frachtflugzeugen bis zu 4 Stunden (einschließlich mobilem Ersatzgerät bei Ausfall)
- Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung
- Kommunikationsnetz und zentrale Informations-Technologie-Einrichtungen zur Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen
- Zentrale Anlagen der HBG zur Treibstoffversorgung der Flugzeuge
- Zollgepäcksmellager
- Gepäck-Fehlerbahn, Rush- und Umbuchungsbearbeitung sowie Baggage Tracing
- Neutraler Frachtübergabepplatz (NFÜP)

The facilities of Central GH-Infrastructure to provide ground handling services in accordance with the Airport User Regulations (Flughafenbenutzungsordnung in: "Guidance for our Customers" Key G.5.1.1. part 2, sector 2.5.4.) for Frankfurt Airport include:

- Central baggage conveyor system for outbound and transfer baggage
- Gate baggage facilities for outbound baggage
- Bulky baggage facilities
- Central baggage system for inbound baggage
- Central de-icing facilities for aircraft
- Central baggage security facilities
- Passenger bridges (including mobile passenger stairs to be used as a substitute in case of failure)
- 400-hertz ground power supply up to 3 hours for passenger aircrafts and up to 4 hours for cargo aircrafts (including mobile substitute equipment in case of failure)
- Facilities for fresh water supply and toilet servicing
- CUTE network
- Central facilities of the hydrant operating company (Hydranten-Betriebsgesellschaft, HBG) for the fueling supply of aircrafts
- Customs Baggage Warehouse
- Conveyor belt for misdirected baggage, servicing of rush baggage as well as servicing of mistagged baggage and baggage tracing
- Neutral Cargo Transfer Point (NCTP)

2.2 Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (je Abfertigung)

Charges for Central Ground Handling Infrastructure (per turnaround)

Für Passagierflüge ist ein Entgelt je Abfertigung (bestehend aus Landung und Start) zu zahlen. Dieses setzt sich zusammen aus einem MTOM-bezogenen Entgelt je Flugzeugtyp und Positionierung am Gebäude oder auf dem Vorfeld (siehe 2.2.1) sowie einem Pax-variablen Anteil (siehe 2.2.2). Für Nur-Frachtflüge, Postflüge, Überführungsflüge und technische Landungen wird ein einheitliches Entgelt je Abfertigung erhoben.

For passenger flights a charge per turnaround (consisting of start and landing) has to be paid. This charge is composed out of a MTOM-related charge depending on the aircraft type and the positioning at the building or on the apron (see 2.2.1) and a passenger-related charge (see 2.2.2). For all-cargo-flights, postal flights, ferry flights and technical landings a standard charge is levied.

Bezeichnung Klasse	Flugzeugtypen Aircraft types	Durchschnittliche MTOM*	Preis je Abfertigung Vorfeld	Preis je Abfertigung Gebäude	2.2.1 MTOM-variables Entgelt für zentrale Bodenverkehrsdienst- Infrastruktureinrichtungen (je Abfertigung)
Indication Class	Aircraft types	Average MTOM*	Charge per turnaround apron positioning	Charge per turnaround building positioning	MTOM-variable charge for Central Ground Handling Infrastructure Facilities (per turn-around)
		in Tonnen/in tons	in €	in €	
Klasse 0 Class 0	Ferry, Frachter Ferry flights, all-cargo flights	nicht relevant not relevant	84,00	84,00	
Klasse 1 Class 1	AT45, AT75 CRJ1, CRJ2, D328, E135, J328	19,4	133,00	133,00	
Klasse 2 Class 2	B462, B463, CRJ7, CRJ9, CRJX, DH8D, E170, E175, E190, E195, F70, F100, RJ1H, RJ85	40,4	144,00	144,00	
Klasse 3 Class 3	A20N, A318, A319, A320, A321, A32A, A32B, BCS1, BCS3, B733, B734, B735, B 736, B737, B738, B739, MD82, MD83	70,3	292,00	300,00	
Klasse 4 Class 4	A306, A30B, A310, B752, B753, B762, B763, T154, T204, T214	148,6	949,00	987,00	
Klasse 5 Class 5	A332, A333, A343, A345, A346, A359, B764, B772, B773, B 788, B789	281,1	1.578,00	1.792,00	
Klasse 6 Class 6	B741, B742, B743, B744, B745, B748	390,8	2.218,00	2.524,00	
Klasse 7 Class 7	A388	560,0	3.240,00	3.916,00	

Bei oben nicht gelisteten Luftfahrzeugen erfolgt die Entgeltfestsetzung anhand der vorgelegten Flugzeugdokumente und vorhandenen Flugdaten.

Aircrafts which are not listed in 2.2.1 will be charged according to the submitted registration documents and existing flight itinerary.

* Der Wert „Durchschnittliche MTOM (t)“ dient als Basis zur Berechnung der Zu- und Abschläge für das passagierabhängige Entgelt (2.2.2) und ist für Nicht-Passagier-Flüge (Klasse 0) nicht relevant.

The figure "average MTOM in tons" serves as basis for the calculation of the passenger-related charge (2.2.2). It is not relevant for Nonpassenger-flights (class 0).

<p>2.2.2 <i>Passagier-variables Entgelt für zentrale Bodenverkehrsdienst- Infrastruktureinrichtungen (je abfliegendem Passagier) Passenger-variable charge for Central Ground Handling Infrastructure Facilities (per departing passenger)</i></p>	<p>Das Passagier-variable Entgelt wird je abfliegendem Originär- bzw. abfliegendem Transfer-Passagier abgerechnet. Zusätzlich werden 0,04 € für die Entnahme von Gefahrgut aus aufgegebenem Gepäck berechnet. The passenger-variable charge will be invoiced per departing local and departing transfer passenger. Additionally €0,04 for the removal of dangerous goods out of checked-in baggage will be invoiced.</p>
<hr/>	
	<p>1. Passagier-variables Entgelt je abfliegendem Originär- und abfliegendem Transferpassagier (ohne Zu- oder Abschlag): 4,22 € Passenger-variable charge per departing local and departing transfer passenger (without surcharge/deduction)</p>
	<p>2. Umlage der Kosten für Kofferöffnungen und Gefahrgutentnahme aus aufgegebenem Reisegepäck: 0,04 € Levy for the removal of dangerous goods out of checked-in baggage</p>
<hr/>	
	<p>Passagierabhängiges Entgelt für zentrale BVD-Infrastruktureinrichtungen inklusive DG Kostenumlage: 4,26 € Passenger-related charge for Central Ground Handling Infrastructure Facilities incl. DG levy</p>
<hr/>	

Je nach Auslastung des Fluggerätes werden Zu- oder Abschläge verrechnet. Hierzu wird die Passagierzahl des betreffenden Flugereignisses durch das durchschnittliche Höchststartgewicht (MTOM in Tonnen) der entsprechenden Klasse des eingesetzten Flugzeugtyps geteilt (siehe Tabelle unter 2.2.1).
Depending on the load factor of the aircraft, surcharges or deductions are charged. For this purpose the passenger number of the respective air traffic movement is divided by the average Maximum Take-Off Mass in tons of the applied aircraft type (see table 2.2.1).

<i>Pax je Ø MTOM</i>	<i>Zu- bzw. Abschlag</i>	<i>Pax-Entgelt</i>
<i>Pax per Ø MTOM</i>	<i>Surcharge/Deduction</i>	<i>inkl. Zu-/Abschlag</i>
		<i>Pax Charge</i>
		<i>incl. Surcharge or Deduction</i>
<i>in €</i>	<i>in €</i>	
<i>ab/from 0</i>	<i>8,22</i>	<i>12,44</i>
<i>ab/from 0,25</i>	<i>5,39</i>	<i>9,61</i>
<i>ab/from 0,40</i>	<i>3,70</i>	<i>7,92</i>
<i>ab/from 0,55</i>	<i>2,14</i>	<i>6,36</i>
<i>ab/from 0,70</i>	<i>0,86</i>	<i>5,08</i>
<i>ab/from 0,85</i>	<i>0,45</i>	<i>4,67</i>
<i>ab/from 1,00</i>	<i>0</i>	<i>4,22</i>
<i>ab/from 1,15</i>	<i>- 0,28</i>	<i>3,94</i>
<i>ab/from 1,30</i>	<i>- 0,74</i>	<i>3,48</i>
<i>ab/from 1,50</i>	<i>- 1,04</i>	<i>3,18</i>
<i>ab/from 1,70</i>	<i>- 1,23</i>	<i>2,99</i>
<i>ab/from 1,90</i>	<i>- 1,34</i>	<i>2,88</i>
<i>ab/from 2,10</i>	<i>- 1,42</i>	<i>2,80</i>

2.3 *Passagierbezogene Umlage für die Hilfeleistung auf Flughäfen für behinderte Flugreisende und Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität nach EU-VO Nr. 1107/2006 (PRM)*

Passenger-related levy for assistance on airports for disabled passengers and passengers with reduced mobility following EU-Regulation No. 1107/2006 (PRM)

Für die Hilfeleistung auf Flughäfen für behinderte Flugreisende und Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität nach EU-VO Nr. 1107/2006 (PRM) wird jeweils eine Umlage, je abfliegendem Passagier (Originär- und Transferpassagier) erhoben.

For the assistance on airports for disabled passengers and passengers with reduced mobility referring to EU Regulation No 1107/2006 a levy for all departing passengers (local and transfer passengers) will be charged.

Umlage je abfliegendem Passagier (Originär- und Transferpassagier). **1,22€**
Levy per departing passenger (local and transfer passenger).

2.4 Entgelte für die Nutzung des Neutralen Frachtübergabeplatzes in der CargoCity Süd *Charges for the use of the Neutral Cargo Transfer Point in the CargoCity South*

Dienstleister gemäß § 3 Abs. 5 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV), die Dienstleistungen gemäß Ziffer 4 der Anlage 1 der BADV erbringen, keinen eigenen Vorfeldzugang besitzen und von Fraport zugelassen wurden, können den Neutralen Frachtübergabepplatz nutzen. Es gelten die Bedingungen der Nutzungsordnung. Für die im Export von der Land- auf die Luftseite und für den Import in umgekehrter Richtung übergebenen Frachteinheiten werden folgende Entgelte erhoben:

Service providers following § 3 chapter 5 BADV* fulfilling the following criteria are allowed to use the Neutral Cargo Transfer Point: 1) Service providers referring to § 3 number 5 BADV, item 4 of the annex 1 of the BADV, 2) without own access to the apron field, 3) approved by Fraport. The conditions of the terms of use do apply. For the cargo units which are handed over from the land side to the apron (export) and vice-versa (import) the following charges will be raised:

*BADV = German Regulation on Ground Handling Services at Airports

Paletten pro Einheit Pallets per unit	11,42 €
Container pro Einheit Container per unit	10,43 €
Frachtwagen pro Einheit Cargo trailer per unit	5,36 €

2.5 Entgelt für den Durchsatz von Flugturbinentreibstoffen durch die zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen Flughafen-Tanklager und Unterflurbetankungsanlage
Charge for the throughput of flight turbine fuel through the Central Ground Handling Infrastructure facilities fuel depot and underfloor-refueling facility

Für den Durchsatz von Flugturbinentreibstoffen durch die von der HBG betriebenen zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen Flughafen-Tanklager und Unterflurbetankungsanlage (Hydrantensystem) sind von den zugelassenen Durchsetzern folgende Entgelte pro Kubikmeter zu entrichten:

The approved organizations have to pay for the throughput of flight turbine fuel through the fuel depots and the underfloor-refueling facilities of Central Ground Handling Infrastructure, operated by the HBG:

Durchsatzentgelt (je Kubikmeter)	5,20 € *
Charge for the throughput (per cubic meter)	

3 *Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post* *Registration procedures for passengers, cargo and mail*

Zu melden sind bei Landung beziehungsweise Start an Bord befindliche

a) Passagiere

Ausgenommen sind die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung, Kinder bis zu zwei Jahren, die keinen eigenen Sitzplatz beanspruchen, Passagiere, die mit Militärflugzeugen reisen und Passagiere, die mit voll vom Militär gecharterten Zivilflugzeugen reisen. Die gemeldete Anzahl muss die Last-Minute-Passagiere (LMC) beinhalten.

b) Fracht und Post

Zur Fracht und Post zählen alle Sendungen, die befördert werden, unabhängig davon, ob Teile der Ladung im Auftrag einer anderen Luftverkehrsgesellschaft (Joint-Venture-Operation) oder für Zwecke der Luftverkehrsgesellschaft selbst (Dienst- und Servicefracht/-post) transportiert werden. Die Gewichte der Ladehilfsmittel (ULD) wie zum Beispiel Container, Paletten, Iglus, Netze und anderes zählen nicht zum Fracht- beziehungsweise Postgewicht. Die Mengen sind in Kilogramm (kg) zu melden.

Der amtliche Flugbericht ist Bestandteil der Flugbetriebsmeldung für den Flughafen Frankfurt und wird in Papierform nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt. Anstelle dieses Formulars ist eine entsprechende Datei auf EDV-Datenträger aufzubereiten und an die Fraport AG zu übermitteln. Diese Datei ist im Datensatzaufbau vom Statistischen Bundesamt und der Fraport AG einheitlich vorgegeben. Sie muss sämtliche Tatbestände des Flugberichts und der Flugbetriebsmeldung enthalten.

Die Bereitstellung und Weitergabe der für die Aufbereitung der amtlichen Flugberichte und der Flugbetriebsmeldungen erforderlichen Inbound- und Outbound-Messages an den Flughafen Frankfurt muss von der Luftverkehrsgesellschaft gewährleistet werden. Generell handelt es sich um Messages wie zum Beispiel Load Data Message (LDM), Passenger Transfer Message (PTM), Movement (MVT), Inbound Connection List (ICL), Container Palett Message (CPM), Statistical Load Summary (SLS) und andere. In den Messages für die Umsteiger müssen Streckenherkunfts- und Streckenzielflughäfen mit dazugehörigen Flugnummern enthalten sein. Personenbezogene Informationen werden dabei nicht an die Fraport AG weitergegeben.

Die Erhebung und Weitergabe der Daten des amtlichen Flugberichts an das Statistische Bundesamt ist durch das Gesetz über die Luftfahrtstatistik geregelt. Die Meldung ist spätestens am Tag nach der Landung beziehungsweise dem Start an die Fraport AG zu übermitteln. Falls die Meldung bei der Fraport AG nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Flughafenentgelte die maximal möglichen Belademengen zugrunde gelegt.

Bei Reklamationen von Rechnungen wird zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung um Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheets und anderem) gebeten. Die Fraport AG behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen in Zusammenhang stehen. Die Frist für die Geltendmachung von Reklamationen beträgt drei Monate ab Rechnungszugang. Der Empfänger hat die Rechnung binnen dieser Frist zu überprüfen und der Fraport AG mögliche Einwendungen gegen die Richtigkeit schriftlich anzuzeigen. Soweit der Empfänger Einwendungen binnen dieser Frist unterlässt, gilt die Rechnung als richtig und anerkannt. Hiervon unberührt bleiben die allgemeinen Rechtsgrundsätze über Wirkungen des Schweigens im kaufmännischen Verkehr auch binnen kürzerer Fristen. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlings-Agenten beziehungsweise mit der Verkehrsabrechnung der Fraport AG in Verbindung.

Zur gemeinsamen Erstellung des Flugberichts für die amtliche Statistik und der Flugbetriebsmeldung für den Flughafen wird auf dem Flughafen Frankfurt das EDV-gestützte System FLIRT*FRA zur elektronischen Datenerfassung und -übermittlung eingesetzt. Das Programm wird den auf dem Flughafen FRA tätigen Luftverkehrsgesellschaften oder Handlings-Agenten von der Fraport AG ohne gesonderte Berechnung zur Verfügung gestellt.

The following information has to be provided at landing and take-off

a) Passengers

with the exception of the cabin crew on duty; children up to two years of age not entitled to occupy a seat; passengers travelling by military aircraft and passengers travelling by civil aircraft fully chartered by military authorities. Last-minute passengers (LMC) must be included in the reported number of passengers.

b) Cargo and Mail

Cargo and mail include all shipments being transported not regarding whether parts of the shipment are transported on behalf of another airline (Joint-Venture-Operation) or for internal purposes of the airline (Company and Service Cargo or Mail). The weights of unit load devices, i.e. container, pallets, igloos, nets and equivalent devices do not account for cargo and mail. All weight information has to be reported in kilograms.

The official form "Flight Report" as a part of the Flight Regularity Message for Frankfurt Airport is used on paper in exceptional situations only. Instead of using that form, a respective EDP file has to be prepared and transferred to Fraport AG. This EDP file has a standard layout according to the instructions of the Federal Statistical Office (Statistisches Bundesamt) and Fraport AG. The file must include all facts and figures of the Flight Report and the Flight Regularity Message.

Provision and transfer of all necessary Inbound and Outbound Messages for the preparation of the official Flight Reports and Flight Regularity Messages for Frankfurt Airport must be secured by the airline. Typical messages of that kind are Load Data Messages (LDM), Passenger Transfer Messages (PTM), Movement (MVT), Inbound Connection List (ICL), Container Pallet Messages (CPM), Statistical Load Summary (SLS) and others. The transfer messages must include the point of departure, the point of destination and the respective flight numbers. Personal data included in these messages will not be passed to Fraport AG.

The collection and transmission of the data included in the official Flight Report to the Federal Statistical Office is governed by the Law on Aviation Statistics. The report has to be presented to Fraport AG the day after landing or take-off at the latest. If Fraport AG does not receive these data, the maximum possible number of passengers, cargo or mail for the respective aircraft will be used to compute airport charges.

In the case of complaints about invoices Fraport AG asks to forward respective documents (LDM, Load Sheet a.o.) to prove the claim and to secure smooth processing. Fraport AG reserves the right to charge processing fees if complaints relate to missing or incorrect Flight Regularity Messages. Complaints must be filed within three months after the date of the invoice. Within this period of time, the recipient has to verify the invoice and inform Fraport AG of possible objections relating to the accuracy of the invoice in writing. The invoice shall be deemed as accepted, if the recipient refrains from an exception within this period of time. General principles of law concerning the effect of silence in business dealings even within shorter terms shall remain unaffected. Should you have further questions, please contact your handling agent or the Traffic Accounting Department of Fraport AG.

Frankfurt Airport uses the EDP-supported system FLIRT*FRA for electronic data entry and transmission to produce both the Flight Report for the official statistics as well as the Flight Regularity Message for the airport. This application is made available to the airlines or handling agents operating at Frankfurt Airport free of any extra charge.

Anhang 1 Attachment 1

Ländereinteilung	Ziele			
	Inland	Europa (EU) (ohne Deutschland)	Europa (Rest-Europa)	Interkontinental
	Deutschland	Belgien Bulgarien Dänemark Estland Finnland Frankreich Griechenland Großbritannien Irland Island Italien Kroatien Lettland Lichtenstein Litauen Luxemburg	Malta Niederlande Norwegen Österreich Polen Portugal Rumänien Schweden Schweiz Slowakei Slowenien Spanien Tschech. Republik Ungarn Zypern	Albanien Armenien Aserbaidschan Bosnien-Herzegowina Georgien Kosovo Mazedonien Moldawien Montenegro Russland* Serbien Türkei Ukraine Weißrussland

* Nur für Flughäfen mit den Location Indicators UL, UM, UR, UU, UW an 1. und 2. Stelle.

List of countries (for differentiated passenger charges)	Destinations			
	Domestic	Europe (EU) (without Germany)	Europe (Non-EU)	Intercontinental
	Germany	Austria Belgium Bulgaria Croatia Cyprus Czech Republic Denmark Estonia Finland France Great Britain Greece Hungary Iceland Ireland Italy	Latvia Lichtenstein Lithuania Luxembourg Malta Netherlands Norway Poland Portugal Romania Slovakia Slovenia Spain Sweden Switzerland	Albania Armenia Azerbaijan Belarus Bosnia-Herzegovina Georgia Kosovo Macedonia Moldavia Montenegro Russia* Serbia Turkey Ukraine

* Only for airports with Location Indicators UL, UM, UR, UU, UW at position 1 and 2.

Anhang 2 Attachment 2

Kappungsgrenze Passagierentgelte – Sitzplatzangebot (Berechnungsgrundlage)

Fee cap on passenger charges – seat configuration (calculation basis)

Airbus		Boeing				Sonstige Others					
Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot
A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats
A306	255	B 712	112	B 763	236	A148	79	D 328	33	MD-87	125
A308	278	B 732	117	B 764	241	AT 43	47	DH 8C	50	RJ 1H	97
A310	221	B 733	132	B 772	275	AT 45	46	DH 8D	74	RJ 85	89
A318	105	B 734	155	B 773	372	AT 72	66	E 135	37	SB 20	50
A319	129	B 735	109	B 77L	271	AT 73	71	E 145	49	SF 34	34
A320	159	B 736	112	B 77W	358	AT 75	69	E 170	75	SW 4	19
A321	191	B 737	129	B 788	198	AT 76	70	E 190	105	T 154M	152
A332	261	B 738	177	B 789	284	B 461	80	E 35L	14	YK 42	103
A333	287	B 739	199			B 462	84	F 100	101		
A342	258	B 742	371			B 463	92	F 50	50		
A343	272	B 744	376			CRJ 1	50	F 70	76		
A345	244	B 748	366			CRJ 2	50	J 328	32		
A345	322	B 752	196			CRJ 7	64	MD-11	283		
A359	289	B 753	264			CRJ 9	85	MD-82	155		
A388	509	B 762	199			CRJ X	93	MD-83	165		

Anhang 3 Attachment 3

Positionierungsgruppen für Abstellentgelte Position sizes for aircraft parking	Positionierungsgruppe 1 Aircraft position size 1 Alle Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“ All parking positions in the „General Aviation Area“	Positionierungsgruppe 2 Aircraft position size 2 max. Spannweite 30 m, max. Länge 32 m max. wing span 30 m, max. length 32 m	Positionierungsgruppe 3 Aircraft position size 3 max. Spannweite 38 m, max. Länge 47 m max. wing span 38 m, max. length 47 m	Positionierungsgruppe 4 Aircraft position size 4 max. Spannweite 48 m, max. Länge 58 m max. wing span 48 m, max. length 58 m		
	Abrechnung nur für Fluggerät der allgemeinen Luftfahrt, soweit dieses in Positionierungsgruppe 2 eingestuft ist und auf den Positionen S 401 bis S 422 abgestellt wird. ^{1, 2} Applicable only for General Aviation Air craft allocated to aircraft stand size 2 and parked on positions S 401 to S 422. ^{1, 2}	AN 148 AN 26 AN 30/32 ATP AT 43 AT 44 AT 45 AT 72 A748 B 461-3 B 732 B 735 CRJ 1/2/7 DHC 5 DHC 7 DH 8A-D	E 170 F 27 F 50 F 60 F 70 RJ 1H RJ 70/85 SB 20 SF 34 SH 33 SH 36 YK 40	AN 12 AN 28 AN 72 A318 A319 A320 A321 BA 11 B 712 B 721 B 733 B 734 B 736 B 737 B 738 B 739	CRJ 9 CRJ X E 190 F 100 L 188 MD-81-3 MD-87/88 T 134 YK 42	AN 22 A30B A306 A310 B 701 B 703 B 752 B 753 B 762 B 763 C 130 C 160 IL 18 T 154M
Positionierungsgruppe 5 Aircraft position size 5 max. Spannweite 52 m max. Länge 62 m max. wing span 52 m max. length 62 m	Positionierungsgruppe 6 Aircraft position size 6 max. Spannweite 61 m max. Länge 64 m max. wing span 61 m max. length 64 m	Positionierungsgruppe 7 Aircraft position size 7 max. Spannweite 65 m max. Länge 71 m max. wing span 65 m max. length 71 m	Positionierungsgruppe 8 Aircraft position size 8 max. Spannweite 65 m max. Länge 76 m max. wing span 65 m max. length 76 m	Positionierungsgruppe 9, Code F Aircraft position size 9, Code F Spannweite > 65 m Länge > 76 m wingspan > 65 m length > 76 m		
B 764 IL 86 MD-11	A332 A333 A342 A343 B 772 B 787-8 B 787-9 IL 96	A333 A342 A343 B 772 B 787-8 B 787-9 IL 96	A346 B 773 B 77W	A380 B 747-8		

¹ Für alle Flugzeugmuster im Linienverkehr, die andere Positionen als die im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“ des Flughafens benutzen, erfolgt die Abrechnung mit dem Entgeltsatz für die jeweilige Positionierungsgruppe, die der Größe des Fluggeräts entspricht. Zur Anwendung kommen daher mindestens die Entgeltsätze der Positionierungsgruppe 2.

For all aircraft used for regular scheduled passenger services and parking on other positions than those in the „General Aviation Area“ of the airport, charging will be according to the rates for the specific aircraft stand size corresponding to the size of the air raft. The minimum rate is the one for aircraft stand size 2.

² Für alle Flugzeugmuster, deren Abmessungen größer als die der Positionierungsgruppe 2 sind, erfolgt die Abrechnung stundenweise mit dem Entgeltsatz für die jeweilige Positionierungsgruppe, die der Größe des Fluggeräts entspricht, auch wenn sie auf den genannten GAT-Positionen abgestellt sind.

For all aircraft sizes being bigger than aircraft stand size 2, charging will be according to the rates for the specific aircraft stand size corresponding to the size of the aircraft even if parking takes place on the above mentioned positions.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung: For questions please contact:

Für Fragen
zu den Flughafenentgelten:
For questions concerning airport charges
please contact:

**Flugbetriebs- und Terminalmanage-
ment, Unternehmenssicherheit
Entgelte und Gestattungen**
Airside and Terminal Management,
Corporate Safety and Security
Airport Charges and Licensing

Natalie Schwalm (Leiterin)
FTU-WE
Fon: +49 (0) 69 690-71476
n.schwalm@fraport.de

Vera Beninga
FTU-WE
Fon: +49 (0) 69 690-61750
v.beninga@fraport.de

Andrea Hermann
FTU-WE
Fon: +49 (0) 69 690-61874
a.hermann@fraport.de

Martin Schmelz
FTU-WE
Fon: +49 (0) 69 690-20240
m.schmelz@fraport.de

Für Fragen zur Abrechnung von
Flughafenentgelten:
For questions concerning invoices on
airport charges please contact:

**Rechnungswesen
Fakturierung**
Accounting
Billing

Christian Steube (Leiter)
REW-FA
Fon: +49 (0) 69 690-22799
c.steube@fraport.de

Carolin Jakob (Allgemeine Fragen
zur Abrechnung)
REW-FA
Fon: +49 (0) 69 690-60082
Fax: +49 (0) 69 690-33291
c.jakob@fraport.de

Petra Brück-Jung (Reklamationen)
REW-FA
Fon: +49 (0) 69 690-71473
Fax: +49 (0) 69 690-33291
p.brueck-jung@fraport.de

Daniel Schäfer (FLIRT*FRA)
REW-FA
Fon: +49 (0) 69 690-22786
Fax: +49 (0) 69 690-33291
d.schaefer@fraport.de

Für Fragen zur Zentralen BVD-
Infrastruktur und zu PRM:
For questions concerning Central Ground
Handling Infrastructure and PRM please
contact:

**Bodenverkehrsdienste
Zentrale Infrastruktur
Entgelte**
Ground Services
Central Infrastructure
Infrastructure Charges

Marc Poeschmann
BVD-IE
Fon: +49 (0) 69 690-20009
Fax: +49 (0) 69 690-58002
m.poeschmann@fraport.de

Brigitta Melius
BVD-IE
Fon: +49 (0) 69 690-20126
b.melius@fraport.de

Marcel Schwanebeck
BVD-IE
Fon: +49 (0) 69 690-26256
m.schwanebeck@fraport.de

Für Fragen zur Abrechnung der
Zentralen Infrastruktur und zu PRM:
For questions concerning invoices
on Central Infrastructure and PRM
please contact:

Jan Hendrik Wewering
REW-FA
Fon: +49 (0) 69 690-23268
Fax: +49 (0) 69 690-59799
j.wewering@fraport.de

Impressum/Imprint:

Herausgeber/Editor: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Verantwortlich für den Inhalt/Responsible for contents: FTU-WE, BVD-IE

Layout und Herstellung/Layout and Production: Unternehmenskommunikation/
Corporate Communications (UKM-IK)

12/17/0,4/APC

A wide-angle, high-angle photograph of an airport tarmac at night. The scene is illuminated by numerous bright ground lights, creating a starburst effect. Several aircraft are visible, including a large white jet on the left and a yellow and red aircraft on the right. Ground service vehicles and equipment are scattered across the tarmac. The sky is a deep blue with some light clouds. A white rectangular box is overlaid on the upper right portion of the image, containing contact information for Fraport AG.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
FTU-WE, BVD-IE
60547 Frankfurt am Main

www.fraport.de