

Frankfurt Airport –
Stand 1. Januar 2020
as per January 1, 2020

*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*



Inhalt

Contents

	Seite page
1 Flughafenentgelte <i>Airport charges</i>	2
1.1 <i>Allgemeine Bedingungen</i> <i>General provisions</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 the equipment of aircraft with GBAS and the associated possession of a license (100 x 100 incentive program)</i>	22
1.8 <i>Incentive-Modell FRA</i> <i>The FRA incentive model</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 provisions</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
Anhang <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-890/16 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben.

We hereby publish the following Airport Charges Regulation for Frankfurt Airport. NFL I-890/16 is abolished as of January 1, 2020.

Wiesbaden, den 11. November 2019
V 5 D – 66m-04-03-10-01 (2020)
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen
i. A. Bernhard Maßberg

1.1 Allgemeine Bedingungen General provisions

1.1.1 Schuldnerregelung Debtor clause

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits-, Abstellentgelte und Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme (Lärmzuschläge) 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.

The debtors of the landing and take-off, passenger, security and parking charges and the charges to finance the package of measures (noise surcharges) are as follows, as joint debtors:

- a) the airline under whose airline code/flight number the respective flight is operated;
- b) the airlines under whose airline codes/flight numbers the respective flight is operated (code sharing);
- c) the aircraft operator; and
- d) the natural or legal person using the aircraft without being the operator or owner.

The airport operator is entitled to request at any time, at its discretion, that adequate security for existing or future claims arising from provision of goods and services be provided by depositing a non-interest-bearing amount of money, or by providing an appropriate guarantor, or by other means serving the purpose.

1.1.2 Ausnahmeregelungen Provisions on exceptions

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angelegter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheitsentgelte und Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme (Lärmzuschläge) 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 and/or parking charges or charges to finance the package of measures (noise surcharges) are payable for emergency landings due to technical failures of the aircraft or due to actual or threatened hijacking, unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings, fueling stops and landings caused by medical emergency are not considered emergency landings. They are therefore subject to the provisions of the Regulation on Airport Charges.
- b) The number of passengers on board the aircraft when departing does not include children under two years of age who are not entitled to occupy a seat of their own or the aircraft crew on duty.

1.1.3 Zahlungszeitpunkt Date of payment

Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits-, Abstellentgelte und Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme (Lärmzuschläge) 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 and parking charges and charges to finance the package of measures (noise surcharges) must be paid in euros 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.

1.1.4

Umsatzsteuer
Value-added tax (VAT)

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

The landing and take-off, passenger, security and parking charges and charges to finance the package of measures (noise surcharges) constitute payments within the meaning of Sec. 10 (1) of the German Value-Added Tax Act (UStG). The debtor of these charges is therefore obliged to remit VAT in addition to the charges.

1.1.5

**Meldeverfahren für luft-
fahrtspezifische Daten**
*Reporting procedure for
aircraft-specific data*

Alle nachfolgend genannten Unterlagen sind an die folgende E-Mail-Adresse zu senden: 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 der Typen 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.

All documents mentioned below are to be sent to the following e-mail address: verkehrsabrechnung@fraport.de

The airline is required to provide the airport operator with proof of each aircraft's registered MTOM by presenting the Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations and the noise certificate for the aircraft or another official registration document certified by the regulatory authority.

The airline is required to provide proof of the technical equipment of aircraft of types A319, A320 and A321 equipped with vortex generators in order to assign these aircraft to the respective noise categories.

The airline must transmit the proof required in order to claim the “GBAS Incentive” as listed in Sec. 1.7 to the airport operator.

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.

For each landing and take-off of an aircraft at the airport, a landing and take-off charge must be paid to the airport operator. The landing and take-off charge is also due 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 höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs (MTOM).

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 aircraft's Maximum Take-off Mass (MTOM) as entered in the registration documents, regardless of any criteria that apply to the specific use of the aircraft.

Any reduction of the MTOM in the registration documents is not taken into account for computation of the charges until the start of the flight plan period for which notice of the change has been given at least four months in advance by means of presentation of the documents showing the change. Any increase in the take-off mass of the aircraft as entered in the registration documents must be communicated to the airport operator without delay. Seasonal reductions in MTOM will not be acknowledged.

Das Entgelt für Landungen und Starts für Überführungsflüge mit mehr als 66.000 kg und Flüge mit Hubschraubern beträgt:

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

Bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis 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 flights with more than 66,000 kg and helicopter flights amounts to:

per 1,000 kg of MTOM or fraction thereof per landing and take-off **€1.90**

Minimum charges are assessed for landing and take-off for aircraft with MTOM of up to 66,000 kg (except helicopters). The charges per landing and take-off are as follows:

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

1.2.1
Zahlungspflicht
Financial obligation

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

1.2.3
Massebezogene Entgelte
Mass-related charges

1.2.4

Passagier-, fracht- und postmengenbezogene Entgelte (variable Lande- und Startentgelte), Berechnungsgrundlage
Passenger-, freight- and mail-related charges (variable landing and take-off charges), computation basis

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.

Pro Passagier an Bord bei Start	1,36 €
Pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start	0,06 €

In addition to the mass-related landing and take-off charges, a variable landing and take-off charge is levied on all flights based on the number of passengers on board the aircraft upon departure. A variable landing and take-off charge is also due according to the freight and mail tonnage on board upon arrival and departure.

Per departing passenger	€1.36
-------------------------	--------------

Per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure	€0.06
---	--------------

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 und höher, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 2, 3 beziehungsweise 4 und höher 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 und höher entspricht sowie Militärflüge sind nur mit vorheriger Ausnahmegenehmigung gestattet.

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2016, 2017 und 2018 nach DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel und Landelärmpegel der einzeln betrachteten 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 Mess ergebnisse für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main zur Verfügung stehen.

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

Aircraft types are initially categorized according to their ICAO classification. Turbo jet aircraft are deemed to comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 2, 3 or 4 and higher, as the case may be, if it is demonstrated for them individually, based on information from the manufacturer or comparable documents from an approval authority, that the noise values permissible according to Chapter 2, 3 or 4 and higher, as the case may be, are not exceeded.

The factor determining categorization in the tables in this regard is the actual presentation of the relevant proof by the aircraft operator prior to take-off. No refunds will be made. Flights with aircraft that do not comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3 or 4 and higher and military flights are permitted to operate only with prior special authorization.

The noise categorization of aircraft is based on the average take-off and landing noise levels of single aircraft types or aircraft groups as determined according to DIN 45643 for the years 2016, 2017 and 2018. Aircraft types not listed in the following tables, new or modified aircraft will be categorized at the airport operator's reasonably exercised discretion based on noise certificates presented until such time as sufficient measurements for Frankfurt Main Airport are available.

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

B712

BAe146/AvroRJ

CRJ7

E145

E170

E175

E75L

F70

F100

GLEX/GLST

GLF4/GLF5/GLF6

HDJT

MD87

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

Category 2: LAX 78.0 to 78.9 dB(A)

A320-Neo

A321-Neo

A321V

B735-P

B752

B753

CRJ9

CRJX

E75S

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

Category 3: LAX 79.0 to 79.9 dB(A)

A148

A319-Neo

A319V

A320V

A321

B733-P

B736

B737

B738

B738 MAX

B739

BCS1

E190

E195

SSJ100

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

Category 4: LAX 80.0 to 80.9 dB(A)

A318

A319

A320

B732-Hushkit

B733

B734

B735

BCS3

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

Category 5: LAX 81.0 to 81.9 dB(A)

A359

B763

B764

B78X

B788

B789

B773

MD80-83/MD88

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

Category 6: LAX 82.0 to 82.9 dB(A)

A306/A30B

A342/A343

A35K

B762

B772

B77L

B77W

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

Category 7: LAX 83.0 to 83.9 dB(A)

A310

A332/A333

A339

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

B744

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

Category 9: LAX 85.0 to 85.9 dB(A)

B748

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

Category 10: LAX 86.0 to 86.9 dB(A)

B741-B743

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)

-

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 15: LAX ≥91,0 dB(A)

Category 15: LAX ≥91.0 dB(A)

AN124

1.2.6

Zuordnung von nach ICAO
 Annex 16/3, 16/4 und höher
 zertifizierten Strahltriebwerken
 Luftfahrzeugen sowie von
 Propellerflugzeugen und
 Hubschraubern bei Landung
 Categorization of turbo jet
 aircraft certified according to
 ICAO Annex 16/3 and 16/4
 and higher, propeller-driven
 aircraft and helicopters upon
 landing

1.2.7

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3, 16/4 und höher zertifizierten Strahltriebwerken- Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Start Categorization of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 and 16/4 and higher, propeller-driven aircraft and helicopters upon take-off	Kategorie 1: LAX bis 77,9 dB(A) Category 1: LAX up to 77.9 dB(A)	Kategorie 5: LAX 81,0 bis 81,9 dB(A) Category 5: LAX 81.0 to 81.9 dB(A)	
	Jets mit MTOM < 34 t, soweit nicht ausdrücklich anderen Lärmklassen zugeordnet	Jets with MTOM ≤ 34 t, as far as not allocated otherwise	A310
	Alle Propellerflugzeuge mit MTOM ≤ 34 t	All propeller-driven aircraft with MTOM ≤ 34 t	B733-P
	Alle Hubschrauber	All helicopters	B735
	A320-Neo	A320-Neo	B738
	A321-Neo	A321-Neo	
	B712	B712	Kategorie 6: LAX 82,0 bis 82,9 dB(A)
	BCS1/BCS3	BCS1/BCS3	Category 6: LAX 82.0 to 82.9 dB(A)
	CRJ7/CRJ9	CRJ7/CRJ9	B733
	CRJX	CRJX	B739
	E145	E145	
	GLF4/GLF5/GLF6	GLF4/GLF5/GLF6	Kategorie 7: LAX 83,0 bis 83,9 dB(A)
	GLEX/GLST	GLEX/GLST	Category 7: LAX 83.0 to 83.9 dB(A)
	HDJT	HDJT	A339
			B734
			Kategorie 8: LAX 84,0 bis 84,9 dB(A)
	Kategorie 2: LAX 78,0 bis 78,9 dB(A)	Category 2: LAX 78.0 to 78.9 dB(A)	Category 8: LAX 84.0 to 84.9 dB(A)
	A148	A148	A306/A30B
	A319-Neo	A319-Neo	B77L
	BAe146/Avro RJ	BAe146/Avro RJ	B77W
	F70	F70	
	SSJ100	SSJ100	Kategorie 9: LAX 85,0 bis 85,9 dB(A)
	TU204	TU204	Category 9: LAX 85.0 to 85.9 dB(A)
			A332/A333
	Kategorie 3: LAX 79,0 bis 79,9 dB(A)	Category 3: LAX 79.0 to 79.9 dB(A)	A345/A346
	A318	A318	B763
	A319/A319V	A319/A319V	B772
	B736	B736	B773
	B752	B752	Kategorie 10: LAX 86,0 bis 86,9 dB(A)
	B762	B762	Category 10: LAX 86.0 to 86.9 dB(A)
	B788	B788	A388
	E170	E170	B748
	E75L	E75L	B764
	E75S	E75S	MD11
	F100	F100	Kategorie 11: LAX 87,0 bis 87,9 dB(A)
		Category 11: LAX 87.0 to 87.9 dB(A)	
Kategorie 4: LAX 80,0 bis 80,9 dB(A)	Category 4: LAX 80.0 to 80.9 dB(A)	A342/A343	
A320/A320V	A320/A320V	MD87	
A321/A321V	A321/A321V	Kategorie 12: LAX 88,0 bis 88,9 dB(A)	
A359	A359	Category 12: LAX 88.0 to 88.9 dB(A)	
A35K	A35K	MD80-83/MD88	
B735-P	B735-P	B744	
B753	B753	Kategorie 13: LAX 89,0 bis 89,9 dB(A)	
B737	B737	Category 13: LAX 89.0 to 89.9 dB(A)	
B738Max	B738Max	B732 Hushkit	
B789	B789	Kategorie 14: LAX 90,0 bis 90,9 dB(A)	
B78X	B78X	Category 14: LAX 90.0 to 90.9 dB(A)	
E175	E175	B741-B743	
E190	E190	Kategorie 15: ≥LAX 91,0 dB(A)	
E195	E195	Category 15: ≥LAX 91.0 dB(A)	
		AN124	

1.2.8

Entgelte für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge sowie für Propellerflugzeuge und Hubschrauber bei Landung und bei Start

Charges for turbo jet aircraft, 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
85,79	106,39	130,14	142,57	212,03	402,60	440,91	604,92	659,69	772,58	833,33	1.383,50	1.720,45	2.851,00	22.783,00

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
55,76	69,15	84,59	92,67	137,82	261,69	286,59	393,20	428,80	502,18	541,66	899,28	1.118,29	1.853,15	14.808,95

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
257,37	319,17	390,42	427,71	636,09	1.207,80	1.322,73	1.814,76	1.979,07	2.317,74	2.499,99	4.150,50	5.161,35	8.553,00	68.349,00

1.2.9

Lärmzuschlag für nach ICAO Annex 16/3 zertifizierte Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge bei Landung und bei Start

Noise surcharges for turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 upon landing and take-off

Das Entgelt für Flugzeuge, die aufgrund ihres Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16/3 zertifiziert sind, erhöht sich um einen Zuschlag in Höhe von jeweils 30 % auf das zu entrichtende Lärmentgelt gemäß Tabelle 1.2.8.

The charge for aircraft that are certified according to ICAO Annex 16/3 due to their noise certificate is increased by a surcharge of 30% in each case on the noise charge payable according to Table 1.2.8.

1.2.10

Lärmzuschlag für die Vorschriften des ICAO Annex 16/3 marginal erfüllende Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge bei Landung und bei Start

Noise surcharges for turbo jet aircraft marginally meeting the standards of ICAO Annex 16/3 upon landing and take-off

Das Entgelt für Flugzeuge, die aufgrund ihres Lärmzeugnisses die Anforderungen der in Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des ICAO-Abkommens festgelegten Vorschriften nur „knapp“ i.S.d. § 48a Nr. 4 LuftVZO erfüllen („Marginals“), erhöht sich um einen Zuschlag in Höhe von 30 % auf das zu entrichtende Lärmentgelt gemäß Tabelle 1.2.8. Für Bewegungen in der Zeit zwischen 20:00 Uhr und 07:59 Uhr (Ortszeit) und von Freitag, 20:00 Uhr bis Montag, 07:59 Uhr wird auf den Zuschlag von 30 % zusätzlich ein Zuschlag in Höhe von jeweils 50 % erhoben.

The charge for aircraft that, due to their noise certificate, meet the requirements set out in Volume I, Part II, Chapter 3 of Annex 16 to the ICAO convention only “marginally” within the meaning of Sec. 48a No. 4 of the German Air Transportation Licensing Act (LuftVZO) (“marginals”) is increased by a surcharge of 30% on the noise charge payable according to Table 1.2.8. A surcharge of 50% is assessed in each case for movements taking place between 20.00 hrs and 07.59 hrs (local time) and between 20.00 hrs on Friday and 07.59 hrs Monday in addition to the 30% surcharge.

1.2.11

Lärmzuschlag für nach ICAO Annex 16/2 zertifizierte und Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch) bei Landung und bei Start

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

Das Entgelt für Flugzeuge, die aufgrund ihres Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16/2 zertifiziert sind, und für Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch) erhöht sich um einen Zuschlag in Höhe von jeweils 250 % auf das zu entrichtende Lärmentgelt gemäß Tabelle 1.2.8.

The charge for aircraft that are certified according to ICAO Annex 16/2 due to their noise certificate and for non-certified aircraft (military aircraft) is increased by a surcharge of 250% in each case on the noise charge payable according to Table 1.2.8.

1.2.13

Emissionsabhängiges Entgelt, Berechnungsgrundlage

Emission-related charge,
computation basis

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

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 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:

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

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:

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

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 Einträge vorhanden sein, werden die Emissionswerte des Standardtriebwerks für den betreffenden Flugzeugtyp angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug 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.

Sollte es von einem Triebwerkstyp verschiedene UID⁴-Versionen geben, ist dies dem Flughafenunternehmer zu dokumentieren (z. B. Wartungsprotokolle). Solange dies nicht geschehen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den höchsten Emissionswert zugrunde, der für den Triebwerkstyp bekannt ist.

Jede Erhöhung oder Reduzierung der Emissionswerte des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer in Form eines Lärmzertifikats oder hilfsweise des Airplane Flight Manual 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

⁴ UID: Unique Identification Number

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

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

The emission value is determined using the ERLIG¹ formula on the basis of the certified nitrogen oxide (NO_x) and hydrocarbon (HC) emissions per engine in the LTO cycle pursuant to ICAO Annex 16 Volume II.

Formula:

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

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

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

Nitrogen oxide equivalent (emission value) of aircraft = a x NO_x per aircraft.

The emission value is taken into account up to the third decimal place.

The basis for determining the emission values is the ICAO Aircraft Engine Emissions Databank for turbofan and jet engines² and the FOI Swedish Defence Research Agency Database for turboprop engines³.

If these emission databases contain no entries for an engine type, the emission values for the standard engine for the relevant aircraft type are used.

If contradictory engine data exists for an aircraft, the highest known emission value for that aircraft type will be used as the basis.

If an engine does not appear in any of the available emission databases and it is also not possible to use the data for a standard engine, that engine is evaluated on the basis of the study conducted by the German Aerospace Center (DLR) dated February 28, 2005.

Should there be various UID⁴ versions of an engine type, this must be documented to the airport operator (e.g. through maintenance logs). Until such time as this documentation is provided, the airport operator will base the calculation of charges on the highest emission value known for the engine type in each case.

Any increase or decrease in the aircraft’s emission values must be communicated to the airport operator without delay in the form of a noise certificate or, alternatively, the Airplane Flight Manual.

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 provisions, the emissions of aircraft with MTOM of less than or equal to 5.7 tons will be assessed at the lump sum of 1 kg NO_x/HC 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

⁴ UID: Unique Identification Number

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.

In addition to the various components of the landing and take-off charges, a passenger charge is levied based on the number of passengers on board the aircraft upon departure.

1.3.2

Passagiermengenbezogene Entgelte
Passenger-related charges

Die Passagierentgelte betragen je abfliegendem Passagier:

The passenger charges are as follows per departing passenger:

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

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

The relevant list of countries appears 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 = \sum abfliegende Passagiere dividiert durch pro Flugzeugtyp 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 zwei Stufen:

Bei einem Sitzladefaktor von

> 83,0 % – 89,99 %	9,50 €	pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF
≥ 90,0 %	11,50 €	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.

Die jeweilige Luftverkehrsgesellschaft hat die Inanspruchnahme der Kappungsgrenze im Voraus, jedoch bis spätestens zum 31. Dezember des laufenden Jahres bei Fraport formlos per E-Mail an incentive@fraport.de geltend zu machen.

A passenger fee cap applies to passenger flights for the term of this Airport Charges tariff. If an airline's seat load factor (SLF = \times departing passengers divided by the number of seats offered on passenger flights, standardized per aircraft type) based on all departing passenger flights for one calendar year is higher than 83% (passenger fee cap), a refund will be made in the following two categories for the number of departing passengers in excess thereof:

Seat load factor		
> 83,0% – 89,99%	€9,50	per departing passenger exceeding the SLF
> 90,0%	€11,50	per departing passenger exceeding the SLF

The standardized number of seats offered as determined per aircraft type is listed in **Attachment 2**. Passenger flights with aircraft not shown in this attachment will be taken into account at the airport operator's reasonably exercised discretion, taking into consideration the actual seat configuration. The refund will be made interest-free at the beginning of the following year by means of a credit note, provided that an airline has conducted a minimum of 150 take-offs in the calendar year. Depending on the amount of the refund, a credit amounting to 75% of the sum calculated will be applied at midyear if the sum to be credited exceeds €10,000.

Advance payments are made subject to reservations and must be repaid proportionally if the actual claim determined when accounts are settled for the year is lower.

The airline in question is required to notify Fraport in advance, and in any event by December 31 of the year then in progress, that it intends to claim the passenger fee cap by sending a simple e-mail to incentive@fraport.de; no particular form is required.

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 at Frankfurt Main Airport and proceed on a different aircraft (with a different flight number) on the same calendar day as their 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 at Frankfurt Main Airport and proceed on the same aircraft on which they arrived.

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.

In addition to the various components of the landing and take-off charges, a security charge is levied on all flights based on the number of passengers on board the aircraft **upon departure**. A security charge is also due according to the freight and mail tonnage on board upon **arrival and departure**.

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

1.5 *Abstellentgelte*

Parking charges

1.5.1 *Zahlungspflicht* *Financial obligation*

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

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.

Rent (a parking charge) must be paid to the airport operator for parking aircraft at the airport.

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

1.5.2

Flugzeuggrößenbezogene Basisentgelte

Base charges related to size of aircraft

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

A basic charge is assessed for each parking event **for every hour or portion thereof**. The charges are as follows for aircraft:

in €

von 00:00 bis 23:59 Uhr Ortszeit		
from 00:00 until 23:59 hrs local time		
Positionierungsgruppe 1 Aircraft stand size 1	bis zu 10 Stunden up to 10 hours	10,29
	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 portion thereof (lump-sum daily rate)	102,90
von 06:00 bis 21:59 Uhr Ortszeit		
from 06:00 until 21:59 hrs local time		
Positionierungsgruppe 2 Aircraft stand size 2	bis zu 2 Stunden up to 2 hours	23,67
Positionierungsgruppe 3 Aircraft stand size 3	bis zu 3 Stunden up to 3 hours	32,93
Positionierungsgruppe 4 Aircraft stand size 4	bis zu 4 Stunden up to 4 hours	44,24
Positionierungsgruppe 5 Aircraft stand size 5	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	47,33
Positionierungsgruppe 6 Aircraft stand size 6	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	51,45
Positionierungsgruppe 7 Aircraft stand size 7	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	54,53
Positionierungsgruppe 8 Aircraft stand size 8	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	58,65
Positionierungsgruppe 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		
Positionierungsgruppe 2 Aircraft stand size 2		11,83
Positionierungsgruppe 3 Aircraft stand size 3		16,46
Positionierungsgruppe 4 Aircraft stand size 4		22,12
Positionierungsgruppe 5 Aircraft stand size 5		23,67
Positionierungsgruppe 6 Aircraft stand size 6		25,72
Positionierungsgruppe 7 Aircraft stand size 7		27,27
Positionierungsgruppe 8 Aircraft stand size 8		29,32
Positionierungsgruppe 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*
*Time surcharges 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 portion thereof from 06:00 hrs until 21:59 hrs local time is as follows per aircraft:

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 are assessed for parking on the apron.
 The following additional charges apply to each event of parking on a terminal position:

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
Provisions on 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

Zahlungspflicht
Financial obligation

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.

For each landing and take-off of an aircraft at the airport, a landing or take-off charge must be paid to the airport operator. The landing and take-off charge is also due for touch-and-go landings with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

1.6.2

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

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.

For all flights, a charge to finance the package of measures is due based on the number of passengers on board the aircraft upon departure and the freight and mail tonnage on board 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 on board the aircraft upon arrival and departure

1.6.3

**Lärmbezogene
Schallschutzentgelte,
Berechnungsgrundlage**
*Noise related charges
to finance the package
of measures,
computation basis*

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.

Noise surcharges are calculated per landing and take-off according to the provisions set forth in 1.2.5 and the aircraft's categorization according to 1.2.6 and 1.2.7. Noise surcharges during nighttime are charged in addition to the charges that apply all day (24 hours).

1.6.4

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

Noise surcharges for turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 and 16/4 and higher, 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 Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch) bei Landung und bei Start

Noise surcharges for 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)

Incentivizing the equipment of aircraft 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 Frankfurt 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 2020 sind die Luftverkehrsgesellschaften berechtigt, die in Frankfurt mit GBAS ausgerüstete Luftfahrzeuge einsetzen und die Luftverkehrsgesellschaften, die die unter Punkt a) und b) genannten Konditionen erfüllen:

- a) Luftfahrzeuge, die in 2020 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 2020 nachträglich mit GBAS nachgerüstet wurden (sog. Retrofit) bzw. bei denen GBAS in 2020 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
- Retrofitnachweis

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 2020 sowie einen Gesamtsumme in Höhe von 2 Mio. € für 2020 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 2021, soweit die erforderlichen Nachweise bis zum 31. Dezember 2020 erbracht wurden.

In addition to the NRI, another technical innovation in airport charges is being 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 discount per landing. This discount applies to the first 100 landings (up to a maximum of €10,000 per registration).

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

Those airlines that operate aircraft equipped with GBAS at Frankfurt Airport and those that meet the conditions referred to under a) and b) above are eligible to participate in the GBAS incentive in 2020:

a) Aircraft newly licensed in 2020 and equipped with GBAS, including the necessary activation.

An extract from the Airline Operating Manual (AOM) showing the following data must be submitted as evidence that the specific aircraft is equipped accordingly:

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

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

b) Aircraft retrofitted with GBAS in 2020 or whose GBAS was activated in 2020.

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

- AOM revision page including revision date
- Proof of activation
- Proof of retrofit

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

Financing of the GBAS incentive is borne by Fraport and is limited to the 2020 calendar year and to a total of €2 million for 2020. It will not be provided via the airport charges that are subject to authorization.

As with the other incentive programs, the costs arising in the context of the GBAS incentive are not incorporated into the area relating to charges. Payment will be made in the first quarter of 2021, provided that the necessary confirmations have been submitted by December 31, 2020.

1.8 Incentive-Modell FRA

The FRA incentive model

Das Incentive-Modell FRA hat zum Ziel ein kontinuierliches, nachhaltiges Verkehrswachstum am Flughafen Frankfurt unter Berücksichtigung einer möglichst geringen Lärmbelastung zu fördern. Incentivezahlungen erfolgen nur dann, wenn das Gesamtpassagiervolumen am Flughafen Frankfurt gegenüber dem Vorjahr mindestens gleich geblieben ist.

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 erfolgt im 1. Quartal des Folgejahres.

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 abfliegender 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	> 3,0 % -	> 4,0 % -	> 5,0 % -	> 7,5 % -	> 10,0 % -	> 15,0 % -	über
3 % zu Vorjahr	4,0 %	5,0 %	7,5 %	10,0 %	15,0 %	20,0 %	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.

The FRA incentive model aims to promote continuous and sustainable traffic growth at Frankfurt Airport while ensuring that as little noise as possible is generated. Incentive payments are made only if the overall passenger volume at Frankfurt Airport has remained the same or risen from the previous year.

The following two options are eligible for incentives:

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 should notify Fraport in advance, and must do so in any event by December 31 of the relevant base year, by sending a simple e-mail to incentive@fraport.de; no particular form is required.

Eligibility for the incentive is limited to those airlines under whose airline code/flight number the relevant flight operates. Substitution traffic is excluded from the incentive. Substitution traffic is any traffic on an existing route that is transferred from one company to another, including within a corporate group or alliance.

Payment is made in the first quarter of the following year.

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 served directly from Frankfurt Airport during the past three complete flight schedule periods.
2. The base year begins on the day of the first take-off to a new destination from Frankfurt Airport.
3. The new destination must be flown to at least 25 times within each year to which the program applies, 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 must fall within noise categories 1 through 11. The number of passengers departing from Frankfurt Airport with that airline must be higher in the relevant year to which the program applies than in the previous year.

Incentive year	Intercontinental incentive per departing passenger
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 serves continental destinations (EU and rest of Europe except Germany) from Frankfurt Airport, carries at least 10,000 departing passengers during the base year, and while using aircraft up to noise category 10, additionally posts continental traffic passenger growth of more than 3.0% when compared to the previous year. For airlines that carried no departing passengers or fewer than 10,000 departing passengers in the year preceding the base year, a base value of 10,000 departing passengers is used to calculate passenger growth. In the case of group companies, the total departing passenger growth in continental traffic of the whole group at Frankfurt Airport must be positive (greater than 0%) when compared to the year preceding the base year; this also applies to the sustainability component (item 4).
2. The aircraft used for the additional departing passengers must fall within noise categories 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 each additional departing passenger for the base year:
4. 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% -</i>	<i>> 4.0% -</i>	<i>> 5.0% -</i>	<i>> 7.5% -</i>	<i>> 10.0% -</i>	<i>> 15.0% -</i>	<i>over</i>
	<i>4.0%</i>	<i>5.0%</i>	<i>7.5%</i>	<i>10.0%</i>	<i>15.0%</i>	<i>20.0%</i>	<i>20%</i>
<i>Incentive amount for departing passenger (in €)</i>	<i>2.00</i>	<i>3.00</i>	<i>4.00</i>	<i>5.50</i>	<i>7.50</i>	<i>10.50</i>	<i>14.00</i>

5. A sustainability component will be paid out for each of the two years following the base year (sustainability years 1 and 2): If the airline’s continental traffic passenger volume for the base year that has led to an incentive payment is reached or exceeded in sustainability year 1 as well, the airline will receive the incentive amount from the base year, less 20%, in sustainability year 1 for the number of passengers transported in the base year. If the passenger volume for the base year is reached or exceeded in sustainability year 2 as well, the airline will receive the incentive amount for sustainability year 1, less 40%, in sustainability year 2 for the number of passengers transported in the base year.

1.9 *Gültigkeit* *Validity*

Die Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt Main tritt nach Genehmigung durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen in Kraft. Sie wird wirksam zum 1. Januar 2020.

This Airport Charges tariff for Frankfurt Airport enter into force following the approval of the Ministry of Economics, Energy, Transport and Housing of the State of Hesse. They are effective as of January 1, 2020.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

gez. ppa.
signed
Alexander Laukenmann

gez. i.V.
signed
Dirk Schusdziara

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

2.1 Allgemeine Bedingungen *General provisions*

2.1.1

Rechtsgrundlage *Legal basis*

In Teil 2, Abschnitt 2.5.4. der geltenden Flughafenbenutzungsordnung (Richtlinie C.5.1.1) für den Flughafen Frankfurt Main sind Zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten (kurz: Zentrale BVD-Infrastruktur) gemäß § 6 Absatz 1 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) definiert.

Dienstleister und Selbstabfertiger haben diese Zentrale BVD-Infrastruktureinrichtungen zu nutzen (§ 6 Absatz 2 BADV in Verbindung mit der geltenden Flughafenbenutzungsordnung (Richtlinie C.5.1.1) für den Flughafen Frankfurt Main).

Für die Zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen sind die „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“ gemäß dem vorliegenden Verzeichnis zu entrichten (§ 6 Absatz 3 BADV).

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 (1) of the German Regulation on Ground Handling Services at Airports (BADV).

Service providers and self-handlers have to use these Central GH-Infrastructure Facilities (§ 6 (2) BADV in conjunction with the applicable airport user regulations (Directive C.5.1.1) for Frankfurt Airport).

For the Central GH-Infrastructure Facilities, the „Charges for Central Ground Handling Infrastructure“ are payable in accordance with the present directory (§ 6 (3) BADV).

2.1.2

Genehmigungspflicht *Obligation to obtain a permit*

Die „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“ unterliegen gemäß § 19 b Absatz 2 LuftVG nicht der Genehmigungspflicht nach § 19 b LuftVG.

The „Charges for Central Ground Handling Infrastructure „ are not subject to the permit requirement according to § 19 b (2) LuftVG in accordance with § 19 b LuftVG.

2.1.3

Gültigkeit *Validity*

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“ ist gültig ab dem 01. Januar 2020.

Die Gültigkeit endet durch Widerruf oder durch Inkrafttreten eines neuen Verzeichnisses über „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“.

The present list of „Charges for Central Ground Handling Infrastructure“ is valid as of January 1, 2020.

The validity ends by revocation or by entry into force of a new directory on „Charges for Central Ground Handling Service Infrastructures“.

2.1.4

Schuldnerregelung

Debtor clause

Schuldner der Zentralen BVD-Infrastrukturentgelte 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.

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 Durchsattzentgelte für Flugturbinentreibstoffe gelistet. Schuldner sind auf der Grundlage eines Durchsattvertrages 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.

2.1.5

Zahlungspflicht

Financial obligation

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

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

2.1.6

Zahlungszeitpunkt

Date of payment

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.

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.

2.1.7

Umsatzsteuer

Value Added Tax (VAT)

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

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.

2.1.8

Ausnahmeregelungen *Regulation of exceptions*

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.

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. Diversionary landings and fueling stops are no emergency landings. Exempted from the computation for Central GH-Infrastructure are helicopter flights.

2.1.9

Leistungsumfang *Scope of Supply and Services*

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.)

- 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
- Zollgepäcksmuellager
- 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). Bei Landungen und Starts von Geschäftsflügen, Regierungsflügen, Überführungsflügen und Cargoflügen mit einer Höchstabflugmasse über 10.000 kg wird das MTOM-variable Entgelt für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen der Klasse 0 berechnet.

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 turnarounds of business flights, Government flights, ferry flights and cargo flights with MTOM above 10,000 kg the MTOM related charge of Class 0 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) MTOM-variable charge for Central Ground Handling Infrastructure Facilities (per turn-around)
Indication Class		Average MTOM*	Charge per turnaround apron positioning	Charge per turnaround building positioning	
		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).

2.2.2

*Passagier-variables
Entgelt für zentrale
Bodenverkehrsdienst-
Infrastruktureinrichtungen
(je abfliegendem Passagier)
Passenger-variable charge
for Central Ground Handling
Infrastructure Facilities
(per departing passenger)*

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.

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)

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

Passagierabhängiges Entgelt für zentrale BVD-Infrastruktureinrichtungen inklusive DG Kostenumlage: 4,26 €
Passenger-related charge for Central Ground Handling Infrastructure Facilities incl. DG levy

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

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). 1,33 €
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 Frachtübergabeplatz 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	11,99 €
Container pro Einheit Container per unit	10,95 €
Frachtwagen pro Einheit* Cargo trailer per unit*	5,63 €
Leergut (Leercontainer und sog. Stacker – als Leergut gekennzeichnete, gestapelte Palettenbleche –) pro Einheit Empties (Empty container and stacking plates – stacker – marked as empties) per unit	7,40 €

*Leere Frachtwagen sind von der Berechnung ausgenommen.

*Empty cargo trailer without charging.

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) gültig ab 1. Juli 2020	8,25 €
Charge for the throughput (per cubic meter) valid as of July 1,2020	

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

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

** Zuordnung zu Europa (Rest-Europa) = mit Inkrafttreten des Ausstiegs aus Europa (EU)

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

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

** Part of Europe (non-EU) = when Britain's exit from the EU takes effect

Anhang 2 Attachment 2

Kappungsgrenze Passagierentgelte – Sitzplatzangebot (Berechnungsgrundlage)

Fee cap on passenger charges – Seats offered – (basis for calculation)

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
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
A20N	171	B38M	182	B772	274	AT45	46	E135	37
A21N	201	B712	122	B77L	300	AT72	66	E145	49
A306	259	B733	139	B77W	327	AT73	68	E170	75
A310	173	B734	159	B788	255	AT75	66	E175	86
A318	124	B735	119	B789	273	B462	90	E190	98
A319	132	B736	123			BCS1	116	E195	114
A320	161	B737	123			BCS3	140	E75L	88
A321	193	B738	185			CRJ1	50	E75S	86
A332	252	B739	179			CRJ2	42	F100	100
A333	256	B744	371			CRJ7	66	J328	32
A343	287	B748	364			CRJ9	80	MD82	164
A346	288	B752	177			CRJX	93	MD83	162
A359	319	B753	266			D328	32	RJ85	90
A35K	327	B763	242			DH8D	69	SF34	33
A388	490	B764	241			E120	30		

Anhang 3 Attachment 3

Positionierungsgruppen für Abstellentgelte Aircraft stand sizes for aircraft parking charges	Positionierungsgruppe 1 Aircraft stand size 1 Alle Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“ All parking positions in the “General Aviation Area”	Positionierungsgruppe 2 Aircraft stand size 2 max. Spannweite 30 m, max. Länge 32 m max. wing span 30 m, max. length 32 m	Positionierungsgruppe 3 Aircraft stand size 3 max. Spannweite 38 m, max. Länge 47 m max. wing span 38 m, max. length 47 m	Positionierungsgruppe 4 Aircraft stand 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}	AN148 E170 AN26 E175 AN30/32 F27 ATP F50 AT43 F60 AT44 F70 AT45 RJ1H AT72 RJ70/85 A748 SB20 B461–3 SF34 B732 SH33 B735 SH36 CRJ1/2/7 SSJ100 DHCS YK40 DHC7 DH8A–D	E170 E175 F27 F50 F60 F70 RJ1H RJ70/85 SB20 SF34 SH33 SH36 SSJ100 YK40	AN12 B738 AN28 B739 AN72 B73M A318 BCS1 A319 BCS3 A320 CRJ9 A320N CRJX A321 E190 A321N E195 BA11 F100 B712 L188 B721 MD-81-3 B733 MD-87/88 B734 T134 B736 YK42 B737	AN22 A30B A306 A310 B701 B703 B752 B753 B762 B763 C130 C160 IL18 T154M
Positionierungsgruppe 5 Aircraft stand size 5 max. Spannweite 52 m max. Länge 62 m max. wing span 52 m max. length 62 m	Positionierungsgruppe 6 Aircraft stand size 6 max. Spannweite 61 m max. Länge 64 m max. wing span 61 m max. length 64 m	Positionierungsgruppe 7 Aircraft stand size 7 max. Spannweite 65 m max. Länge 71 m max. wing span 65 m max. length 71 m	Positionierungsgruppe 8 Aircraft stand size 8 max. Spannweite 65 m max. Länge 76 m max. wing span 65 m max. length 76 m	Positionierungsgruppe 9, Code F Aircraft stand size 9, Code F Spannweite > 65 m Länge > 76 m wingspan > 65 m length > 76 m	
B764 IL86 MD-11	A332 A333 A342 A343 B772 B787-8 B787-9 IL96	A345 A359 B741-4 B77L B772-Frachter B772-Freighter	A346 A35K B773 B77W	A380 B747-8	

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 aircraft. 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

Julia Woyciechowski
FTU-WE
Fon: +49 (0) 69 690-28114
j.woyciechowski@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:

Carolin Jakob
REW-FA
Fon: +49 (0) 69 690-60082
Fax: +49 (0) 69 690-33291
c.jakob@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-MR)



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

www.fraport.de