

Flughafentgelte

Frankfurt Airport – gültig ab 1. Januar 2012

Airport Charges

Frankfurt Airport – valid as per January 1, 2012



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

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

**Flug- und Terminalbetrieb,
Unternehmenssicherheit
Entgelte und Preisstrategie**
*Traffic and Terminal Management,
Corporate Safety and Security
Airport Charges*

Lars Mosdorf
FBA-WE
Fon: +49 (0) 69 690-71476
l.mosdorf@fraport.de

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

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

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

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

**Rechnungswesen
Fakturierung**
*Accounting
Billing*

Dieter Früauff (Leiter)
REW-FA
Fon: +49 (0) 69 690-60207
d.frueauff@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

Christian Steube (Allgemeine Fragen
zur Abrechnung)
REW-FA
Fon: +49 (0) 69 690-22799
Fax: +49 (0) 69 690-33291
c.steube@fraport.de

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

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

The official wording is in German.

Impressum/Imprint

Herausgeber/Editor: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Verantwortlich für den Inhalt/Responsible for contents: FBA-WE

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

12/11/0,5/APC

Inhalt

Contents

	Seite <i>page</i>
1 Flughafentgelte <i>Airport charges</i>	2
1.1 Allgemeine Bedingungen <i>General conditions</i>	3
1.2 Lande- und Startentgelte <i>Landing and take-off charges</i>	4
1.3 Passagierentgelte <i>Passenger charges</i>	12
1.4 Sicherheitsentgelte <i>Security charges</i>	14
1.5 Abstellentgelte <i>Parking charges</i>	15
1.6 Gültigkeit <i>Validity</i>	17
2 Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post <i>Registration Procedures for passenger, cargo and mail</i>	18
Anhang <i>Attachment</i>	20 – 22

1 **Flughafenentgelte**

Airport Charges

Präambel

Preamble

Die nachfolgende Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main wird hiermit bekanntgegeben.
NfL I-18/11 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2012 aufgehoben.

*We hereby publish the following Airport Charges Regulation for Frankfurt Airport.
NfL I-18/11 is abolished as per January 1, 2012.*

Wiesbaden, den 20. Oktober 2011
V 5 – 66m 04-03-10-01
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung

i. A. Dr. K. Baumann

1.1 Allgemeine Bedingungen General conditions

1.1.1

Schuldnerregelung

Debtor clause

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind als Gesamtschuldner

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

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

Debtors of the landing and take-off, passenger, security and parking charges 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 registered keeper of the aircraft;*
- d) *the natural or legal person using the aircraft without being registered keeper of the aircraft or owner.*

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

1.1.2

Ausnahmeregelungen

Regulation of exceptions

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder ange drohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Lande-, Start-, Passagier- und Sicherheitsentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen und unterliegen somit 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 im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.
 - a) *No landing and take-off, passenger and security charges shall be payable for emergency landings due to technical failures of the aircraft or due to hijacking, unless the destination airport as scheduled is concerned. Divisionary landings and fueling stops are no emergency landings. They are subject therefore to the general provisions of the Airport Charges Regulation.*
 - b) *The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat nor the aircraft crew on duty.*

1.1.3

Zahlungszeitpunkt

Date of payment

Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte 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 shall be payable in Euro (€) prior to take-off; under certain conditions they may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

1.1.4

Umsatzsteuer

Value Added Tax (VAT)

Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte 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 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.

1.2 Lande- und Startentgelte Landing and take-off charges

1.2.1 Zahlungspflicht Financial obligation

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

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

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

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

Diese MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird die höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

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 oder Reduzierung der in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen. Saisonal reduzierte Höchstabflugmassen werden nicht anerkannt.

The landing and take-off charge is based on the Maximum Take-off Mass of the aircraft (MTOM), as entered in the registration documents, independent of any respective operating criteria.

The MTOM shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations. Until these documents have been presented, it will be based on the highest known MTOM of this aircraft type. No refunds will be made.

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

1.2.3

Massebezogene Entgelte

Mass-related charges

Das Entgelt für Landungen und Starts von Luftfahrzeugen beträgt:

je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse
 pro Landung und pro Start für Passagier-, Fracht- und Postflüge **0,87 €**

je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse
 pro Landung und pro Start für Überführungsflüge und Flüge
 mit Hubschraubern **2,50 €**

Abweichend von der Berechnung des vorgenannten Entgelts wird bei Landung und Start von Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis einschließlich 35.000 kg ein Mindestlande- und Startentgelt berechnet (ausgenommen für Hubschrauber). Dieses beträgt pro Landung und pro Start

a) bis 15.000 kg **210,00 €**
 b) über 15.000 kg bis 35.000 kg **155,00 €**

*The landing and take-off charge per aircraft:
 per 1,000 kg of Maximum Take-off Mass or fraction thereof
 per landing and per take-off for passenger, freight or mail flights amounts to* **0.87 €**

*per 1,000 kg of Maximum Take-off Mass or fraction thereof
 per landing and per take-off for ferry and helicopter flights amounts to* **2.50 €**

Contrary to the aforementioned method of computing the basic charge, a minimum charge is computed for landing and take-off for aircraft with a Maximum Take-off Mass up to and including 35,000 kg (except helicopters). Per landing and per take-off this charge amounts to

a) up to 15,000 kg **210.00 €**
 a) of more than 15,000 kg and not exceeding 35,000 kg **155.00 €**

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 **1,16 €**

pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start **0,16 €**

In addition to the mass-related landing and take-off charges a variable landing and take-off charge has to be paid for all flights per departing passenger aboard the aircraft. Additionally, a variable landing and take-off charge for freight and mail aboard the aircraft upon arrival and departure has to be paid.

per passenger aboard the aircraft upon departure **1.16 €**

per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure **0.16 €**

1.2.5

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

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

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

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

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2008, 2009 und 2010 nach DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel der einzeln betrachteten oder als Gruppen zusammengefassten Flugzeugtypen. In den Tabellen nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Frankfurt Main zur Verfügung stehen.

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

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

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

The allocation of aircraft to noise categories is based on the average take-off noise levels according to DIN 45643 for the years 2008, 2009 and 2010 of single aircraft types or aircraft groups. Aircraft types not listed in the following charts will be allocated to the discretion of the airport operator until satisfactory measurements are available for Frankfurt Airport.

1.2.6

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahl-turbinen-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern

Allocation of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 and 16/4, propeller-driven aircraft and helicopters

Kategorie 1: LAX bis 78,5 dB(A)

Category 1: LAX to 78.5 dB(A)

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

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

Alle Propellerflugzeuge mit MTOM ≤ 34 t

All propeller-driven aircraft with MTOM ≤ 34 t

Alle Hubschrauber

All helicopters

B 712

B 736

BAe 146/Avro RJ

CRJ 7

CRJ 9

Fokker 70

Gulfstream IV/V

GLEX/GLST

Kategorie 2: LAX 78,6 bis 80,0 dB(A)

Category 2: LAX 78.6 to 80.0 dB(A)

A318

B 733-P

B 735-P

B 737

B 752

E 170

E 190

Fokker 100

MD-90

Kategorie 3: LAX 80,1 bis 81,5 dB(A)

Category 3: LAX 80.1 to 81.5 dB(A)

A319, A320

A321

B 733

B 735

B 738

B 753

TU 204

Kategorie 4: LAX 81,6 bis 83,0 dB(A)

Category 4: LAX 81.6 to 83.0 dB(A)

A306

A30B

A310

B 734

B 739

Kategorie 5: LAX 83,1 bis 84,5 dB(A)

Category 5: LAX 83.1 to 84.5 dB(A)

B 762

B 77 L

B 77 W

B 787

L 1011 Tristar

Kategorie 6: LAX 84,6 bis 86,0 dB(A)

Category 6: LAX 84.6 to 86.0 dB(A)

A332, A333

A345, A346

B 763

B 764

B 772, B 773

DC-87

IL 96

MD-87

YK 42

Kategorie 7: LAX 86,1 bis 87,5 dB(A)

Category 7: LAX 86.1 to 87.5 dB(A)

A342, A343

AN 12

B 747-S

DC-9 Hushkit

MD-11

MD-80, -81, -82, -83, -88

IL 76 Reengined

B 732

Kategorie 8: LAX 87,6 bis 89,0 dB(A)

Category 8: LAX 87.6 to 89.0 dB(A)

A388

B 737-200 Hushkit

B 747-8

DC-10

TU 154

Kategorie 9: LAX 89,1 bis 90,5 dB(A)

Category 9: LAX 89.1 to 90.5 dB(A)

B 727 Hushkit

B 744

Kategorie 10: LAX 90,6 bis 92,0 dB(A)

Category 10: LAX 90.6 to 92.0 dB(A)

B 741, B 742, B 743

B 707/720

DC 86

Kategorie 11: LAX 92,1 bis 93,5 dB(A)

Category 11: LAX 92.1 to 93.5 dB(A)

DC 9

Kategorie 12: LAX 93,6 dB(A) und darüber

Category 12: LAX 93.6 dB(A) and higher

AN 124

IL 76

L/S-Lärmkomponente ganztägig pro Landung und pro Start in €

Noise charges during 24 hrs per landing and per take-off in €

Kategorie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Category	26,70	37,70	47,00	63,00	87,00	120,00	130,00	317,00	350,00	1.450,00	9.800,00	19.550,00

**Zusätzliche L/S-Lärmkomponente Nachtrandzeit pro Landung und pro Start
 (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59 Uhr Ortszeit) in € :**

*Additional night surplus charge in night time 1 per landing and per take-off
 (22.00 – 22.59 and 05.00 – 05.59 hrs local time) in €*

Kategorie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Category	68,50	90,50	106,00	161,50	216,00	274,00	310,00	755,00	880,00	4.400,00	27.800,00	45.300,00

**Alternativ : Zusätzliche L/S-Lärmkomponente Nachtkernzeit pro Landung und pro Start
 (23.00 – 04.59 Uhr Ortszeit) in €**

*Alternative : Additional night surplus charge in night time 2 per landing and per take-off
 (23.00 – 04.59 hrs local time) in €*

Kategorie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Category	88,00	112,00	125,00	187,00	250,00	310,00	360,00	860,00	980,00	4.950,00	33.000,00	51.500,00

1.2.7

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch)
Allocation of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/2 and non-certified aircraft (military aircraft)

Kategorie 1: LAX bis 78,5 dB(A)

Category 1: LAX to 78.5 dB(A)

-

Kategorie 2: LAX 78,6 bis 80,0 dB(A)

Category 2: LAX 78.6 to 80.0 dB(A)

-

Kategorie 3: LAX 80,1 bis 81,5 dB(A)

Category 3: LAX 80.1 to 81.5 dB(A)

-

Kategorie 4: LAX 81,6 bis 83,0 dB(A)

Category 4: LAX 81.6 to 83.0 dB(A)

-

Kategorie 5: LAX 83,1 bis 84,5 dB(A)

Category 5: LAX 83.1 to 84.5 dB(A)

C 160

Kategorie 6: LAX 84,6 bis 86,0 dB(A)

Category 6: LAX 84.6 to 86.0 dB(A)

C 130

IL 96

Kategorie 7: LAX 86,1 bis 87,5 dB(A)

Category 7: LAX 86.1 to 87.5 dB(A)

B 732

B 747-S

C 17

Kategorie 8: LAX 87,6 bis 89,0 dB(A)

Category 8: LAX 87.6 to 89.0 dB(A)

TU 154

Kategorie 9: LAX 89,1 bis 90,5 dB(A)

Category 9: LAX 89.1 to 90.5 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

B 727 Hushkit

Kategorie 10: LAX 90,6 bis 92,0 dB(A)

Category 10: LAX 90.6 to 92.0 dB(A)

B 741

B 742

B 743

DC-85

DC-86

IL 62

Kategorie 11: LAX 92,1 bis 93,5 dB(A)

Category 11: LAX 92.1 to 93.5 dB(A)

DC-9

Kategorie 12: LAX 93,6 dB(A) und darüber

Category 12: LAX 93.6 dB(A) and higher

AN 124

BAC 111

C 5

C 141

IL 76

L/S-Lärmkomponente ganztägig pro Landung und pro Start in €

Noise charges during 24 hrs per landing and per take-off in €

Kategorie Category	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	26,70	37,70	47,00	63,00	87,00	120,00	130,00	317,00	350,00	1.450,00	9.800,00	19.550,00

Zusätzliche L/S-Lärmkomponente pro Landung und pro Start in €

An allen Tagen: 00.00 – 23.59 Uhr Ortszeit (Flüge nur mit Ausnahmegenehmigung gestattet sowie Militärflüge)

Additional night surplus charge per landing and per take-off in €

Daily: 00.00 – 23.59 hrs (only flights with special authorization and military flights)

Kategorie Category	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	88,00	112,00	125,00	187,00	250,00	310,00	360,00	860,00	980,00	4.950,00	33.000,00	51.500,00

1.2.8

Lärmzuschlag für „Marginals“ Noise surcharge for “Marginals“

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

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

1.2.9

Emissionsbezogenes Entgelt, Berechnungs- grundlage Emission-related charge, computation basis

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt

3,00 €

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

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

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

Berechnungsformel:

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

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:

$$a = 1; \quad \text{wenn } Dp_{\text{HC}/F_{\text{oo}}} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$

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

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO_x des Luftfahrzeugs.
 Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

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

Wenn für ein Luftfahrzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Fluggeräts zugrunde gelegt.
 Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom 28. Februar 2005 bewertet.
 Der Einsatz eines Triebwerkstyps mit niedrigeren Emissionswerten (zum Beispiel durch unterschiedliche UID-Nummern oder durch eine „re-rated“ gekennzeichnete Version eines Triebwerks) ist dem Flughafenunternehmer durch Vorlage des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung mit dem entsprechenden ICAO-Zertifikat oder dem Herstellernachweis nachzuweisen. Solange dies nicht nachgewiesen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den höchsten Emissionswert zugrunde, der für den Luftfahrzeug- beziehungsweise Triebwerkstyp bekannt ist.

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

² ICAO Aircraft Engine Emission Database (www.caa.co.uk/default.aspx?catid=702&pagetype=90)

³ FOI Swedish Defence Research Agency Database (www.foi.se/FOI/templates/Page_____4618.aspx)

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

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

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 pro LTO-Zyklus veranschlagt.

The emission-related charge amounts to

3.00 €

per kg of nitrogen oxide equivalent (the emission value) within the standardized LTO cycle of an aircraft. The charge is invoiced per landing and per take-off.

The required data on engine and aircraft types are retrieved from a recognized airline fleet database.

The emission-oriented basic charge is calculated using the ERLIG¹ formula on the basis of the certified nitrogen oxide (NO_x) and hydrocarbon (HC) emission values per engine in the LTO-cycle pursuant to ICAO Annex 16 Volume II as follows:

Formula:

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

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

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

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

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

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

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

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

If an engine type is not included in one of the databases available and the data for a standard engine type cannot be used, the engine type is evaluated on the basis of DLR-study dated February 28, 2005.

When engines are used which emit less than the registered amount of nitrogen oxide equivalent (e.g. through differing UID numbers or the use of a re-rated version of the engine), documentation must be provided to the airport operator by presenting the AFM along with the ICAO certification or the manufacturer's documentation. Until the above-mentioned documentation is provided, invoicing will be based on the highest known emission value for the respective aircraft and engine type.

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

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

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

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

² <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=702&pagetype=90>

³ http://www.foi.se/FOI/templates/Page_____4618.aspx

1.3 Passagierentgelte Passenger charges

1.3.1 Zahlungspflicht Financial obligation

Zusätzlich zu den verschiedenen Komponenten des Lande- und Startentgelts ist ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst.
Additionally to the different components of the landing and take-off charges, a passenger charge has to be paid which is based on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

1.3.2 Passagiermengen- bezogene Entgelte Passenger-related charges

Das Passagierentgelt pro abfliegendem Passagier beträgt <i>The Passenger charge per departing passenger is</i>	in €
im innerdeutschen Verkehr für lokale Zusteiger <i>for domestic flights, local boarding</i>	16,75
im europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für lokale Zusteiger <i>for European flights (incl. Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland), local boarding</i>	16,75
im europäischen Verkehr (restliche europäische Länder) für lokale Zusteiger <i>for European flights (Non-EU), local boarding</i>	20,80
im interkontinentalen Verkehr für lokale Zusteiger <i>for intercontinental flights, local boarding</i>	22,80
für Transfer- und Transitpassagiere <i>for transfer and transit passengers to all destinations</i>	11,84

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im **Anhang 1**.
The countries included in this list are enclosed in attachment 1.

1.3.3 Definition Kappungs- grenze Definition of passenger fee cap

Für die Laufzeit dieser Entgeltordnung kommt eine Kappungsgrenze für Passagierflüge zur Anwendung. Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (SLF = 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 hinausgehende Anzahl der abfliegenden Passagiere eine Rückerstattung in folgenden drei Stufen:

Bei einem Sitzladefaktor von:

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

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

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

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

Seat load factor

> 83.0% – 89.99%	9.00 €	per departing passenger exceeding the SLF
90.0% – 96.99%	9.50 €	per departing passenger exceeding the SLF
> 97.0%	10.00 €	per departing passenger exceeding the SLF

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

The advance payments take place under reservation and must be proportionally reimbursed, if the passenger fee cap for the complete year will not be reached.

1.3.4

Definition Transferfluggäste

Definition of transfer passengers

Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise am Flughafen 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.

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

1.3.5

Definition Transitfluggäste

Definition of transit passengers

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

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

1.4 **Sicherheitsentgelte** *Security charges*

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

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

pro Passagier an Bord bei Start **1,21 €**
per passenger aboard the aircraft upon departure

pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start **0,20 €**
per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure

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.

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

1.5.2 Flugzeuggrößen- bezogene Basisentgelte Basic charges related to size of aircraft

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

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

in €		
von 00.00 bis 23.59 Uhr Ortszeit		
<i>from 00.00 until 23.59 hrs local time</i>		
Positionsgruppe 1 Aircraft stand size 1	bis zu 10 Stunden up to 10 hours	9,50
	ab der 11. Stunde bis 24 Stunden (maximaler Tagessatz) > 10 hours up to 24 hours (max. daily rate)	95,00
	je weitere angefangene 24 Stunden (Tagespauschale) > 24 hours per 24 hours or part thereof (lump sum rate)	95,00
von 06.00 bis 21.59 Uhr Ortszeit		
<i>from 06.00 until 21.59 hrs local time</i>		
Positionsgruppe 2 Aircraft stand size 2	bis zu 2 Stunden up to 2 hours	21,00
Positionsgruppe 3 Aircraft stand size 3	bis zu 3 Stunden up to 3 hours	31,50
Positionsgruppe 4 Aircraft stand size 4	bis zu 4 Stunden up to 4 hours	42,50
Positionsgruppe 5 Aircraft stand size 5	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	45,00
Positionsgruppe 6 Aircraft stand size 6	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	48,00
Positionsgruppe 7 Aircraft stand size 7	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	51,00
Positionsgruppe 8 Aircraft stand size 8	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	54,00
Positionsgruppe 9 Aircraft stand size 9	bis zu 5 Stunden up to 5 hours	57,00
von 22.00 bis 05.59 Uhr Ortszeit		
<i>from 22.00 until 05.59 hrs local time</i>		
Positionsgruppe 2 Aircraft stand size 2		10,00
Positionsgruppe 3 Aircraft stand size 3		16,00
Positionsgruppe 4 Aircraft stand size 4		22,00
Positionsgruppe 5 Aircraft stand size 5		25,00
Positionsgruppe 6 Aircraft stand size 6		26,50
Positionsgruppe 7 Aircraft stand size 7		28,00
Positionsgruppe 8 Aircraft stand size 8		29,50
Positionsgruppe 9 Aircraft stand size 9		31,00

1.5.3
Flugzeuggrößen-
bezogene Zeitzuschläge
Surplus charges related
to size of aircraft

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:

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

<i>in €</i>	
<i>Positionsgruppe 2</i> <i>Aircraft stand size 2</i>	36,00
<i>Positionsgruppe 3</i> <i>Aircraft stand size 3</i>	47,00
<i>Positionsgruppe 4</i> <i>Aircraft stand size 4</i>	58,50
<i>Positionsgruppe 5</i> <i>Aircraft stand size 5</i>	65,00
<i>Positionsgruppe 6</i> <i>Aircraft stand size 6</i>	68,00
<i>Positionsgruppe 7</i> <i>Aircraft stand size 7</i>	71,00
<i>Positionsgruppe 8</i> <i>Aircraft stand size 8</i>	74,50
<i>Positionsgruppe 9</i> <i>Aircraft stand size 9</i>	77,50

1.5.4
Gebäudezuschlag
Surcharges for pier
stands

Für Abstellvorgänge auf dem Vorfeld wird kein weiteres Zusatzentgelt berechnet.

Für Abstellvorgänge auf einer Gebäudeposition werden **pro Vorgang** zusätzlich berechnet:

No additional charges will be computed for parking on the apron.

For parking on a terminal position the following charges will apply for each parking event additionally:

<i>in €</i>	
<i>Positionsgruppe 2</i> <i>Aircraft stand size 2</i>	22,50
<i>Positionsgruppe 3</i> <i>Aircraft stand size 3</i>	45,00
<i>Positionsgruppe 4</i> <i>Aircraft stand size 4</i>	67,50
<i>Positionsgruppe 5</i> <i>Aircraft stand size 5</i>	90,00
<i>Positionsgruppe 6</i> <i>Aircraft stand size 5</i>	92,50
<i>Positionsgruppe 7</i> <i>Aircraft stand size 5</i>	95,00
<i>Positionsgruppe 8</i> <i>Aircraft stand size 5</i>	97,50
<i>Positionsgruppe 9</i> <i>Aircraft stand size 9</i>	125,00

1.5.5
Ausnahmeregelungen
Regulation of exceptions

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 aufeinander folgenden Tagen umfasst.

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 Gültigkeit Validity

Die Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt Main tritt mit Wirkung zum 1. Januar 2012 in Kraft und ersetzt die Entgeltordnung vom 10. Februar 2011 (NfL I-18/11).

This airport charges regulation for Frankfurt Main Airport comes into effect as per January 1, 2012 and replaces the airport charges regulation valid from February 10, 2011 (NfL I-18/11).

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

gez. ppa.
signed
Martin Bien

gez. i. A.
signed
Dr. Arina Freitag-Terpsma

2 **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, 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 Datensatz-aufbau 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 Annahme von Reklamationen beträgt drei Monate nach Rechnungsdatum. 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; 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. 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

Länderliste

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

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

List of countries (for differentiated passenger charges)

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

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

Anhang 2 Attachment 2

Kappungsgrenze Passagierentgelte – Sitzplatzangebot (Berechnungsgrundlage)

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

Airbus		Boeing				Sonstige Others					
Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot
A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats
A306	265	B 712	105	B 753	255	A 140	50	DH 8A	37	MD-82	146
A308	295	B 732	117	B 762	203	AT 43	46	DH 8C	50	MD-83	164
A310	228	B 733	123	B 763	235	AT 45	46	DH 8D	72	MD-87	114
A318	114	B 734	148	B 764	238	AT 72	67	E 135	37	MD-88	146
A319	127	B 735	105	B 772	275	B 461	80	E 145	49	MD-90	149
A320	151	B 736	107	B 773	364	B 462	84	E 170	72	RJ 1H	104
A321	181	B 737	127	B 77L	270	B 463	89	F 100	99	RJ 85	86
A332	257	B 738	180	B 77W	380	CRJ 1	50	F 50	50	SB 20	50
A333	255	B 741	371			CRJ 2	50	F 70	77	T 154 M	152
A342	253	B 742	371			CRJ 7	70	IL 96	235	T 204	177
A343	253	B 743	371			CRJ 9	70	J 328	31	YK 42	103
A345	253	B 744	375			D 328	33	L 101	307		
A346	340	B 745	321			DC-10	277	MD-11	283		
A388	527	B 752	202			DC-93	115	MD-81	146		

Anhang 3 Attachment 3

Positionierungsgruppen für Abstellentgelte Position sizes for aircraft parking

Positionierungsgruppe 1 <i>Aircraft position size 1</i>	Positionierungsgruppe 2 <i>Aircraft position size 2</i>	Positionierungsgruppe 3 <i>Aircraft position size 3</i>	Positionierungsgruppe 4 <i>Aircraft position size 4</i>	
Alle Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“ All parking positions in the “General Aviation Area“	max. Spannweite 30 m, max. Länge 32 m max. wing span 30 m, max. length 32 m	max. Spannweite 38 m, max. Länge 47 m max. wing span 38 m, max. length 47 m	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 452 abgestellt wird. ^{1, 2} Applicable only for General Aviation Aircraft allocated to aircraft stand size 2 and parked on positions S 401 to S 452. ^{1, 2}	AN 26 AN 30 AN 32 ATP AT 43 AT 44 AT 45 AT 72 A748 B 461 B 462 B 463 B 732 B 735 CRJ 1 CRJ 2 CRJ 7 DHC 5 DHC 7	DH 8A DH 8B DH 8C DH 8D E 170 F 27 F 28 F 50 F 60 F 70 RJ 1H RJ 70 RJ 85 SB 20 SF 34 SH 33 SH 36 YK 40	AN 12 AN 28 AN 72 A318 A319 A320 A321 BA 11 B 712 B 721 B 722 B 733 B 734 B 736 B 737 B 738 B 739 CRJ 9 DC-91	
		DC-92 DC-93 DC-94 DC-95 E 190 F 100 L 188 MD-81 MD-82 MD-83 MD-87 MD-88 MD-90 T 134 YK 42	AN 22 A30B A306 A310 B 701 B 703 B 752 B 753 B 762 B 763 C 130 C 160 DC-85 DC-86 DC-87 IL 18 IL 62 T 154 T 204	
Positionierungsgruppe 5 <i>Aircraft position size 5</i>	Positionierungsgruppe 6 <i>Aircraft position size 6</i>	Positionierungsgruppe 7 <i>Aircraft position size 7</i>	Positionierungsgruppe 8 <i>Aircraft position size 8</i>	Positionierungsgruppe 9, Code F <i>Aircraft position size 9, Code F</i>
max. Spannweite 52 m max. Länge 62 m max. wing span 52 m max. length 62 m	max. Spannweite 61 m max. Länge 64 m max. wing span 61 m max. length 64 m	max. Spannweite 65 m max. Länge 71 m max. wing span 65 m max. length 71 m	max. Spannweite 65 m max. Länge 76 m max. wing span 65 m max. length 76 m	Spannweite > 65 m Länge > 76 m wingspan > 65 m length > 76 m
B 764 DC-10 IL 76 IL 86 L 1011 MD-11	A332 A333 A342 A343 B 745 B 772 B 787-8 B 787-9 IL 96	A345 B 741 B 742 B 743 B 744 B 77L B 777-Frachter B 777-Freighter	A346 AN 124 B 773 B 77W	A380 B 747-8

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

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.

¹ 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 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.

