

- *Flughafenentgelte*
- *Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-
Infrastruktureinrichtungen*

Frankfurt Airport – gültig ab 1. Januar 2015

- *Airport Charges*
- *Charges for Central Ground Handling
Infrastructure*

Frankfurt Airport – valid as of January 1, 2015



Inhalt Contents

| | Seite page |
|---|---------------|
| 1 Flughafenentgelte <i>Airport charges</i> | 2 |
| 1.1 Allgemeine Bedingungen General conditions | 3 |
| 1.2 Lande- und Startentgelte Landing and take-off charges | 4 |
| 1.3 Passagierentgelte Passenger charges | 14 |
| 1.4 Sicherheitsentgelte Security charges | 16 |
| 1.5 Abstellentgelte Parking charges | 17 |
| 1.6 Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) Passive noise abatement charges (noise surcharges) | 19 |
| 1.7 Förderung von nachhaltigem Verkehrswachstum Promoting sustainable traffic growth | 21 |
| 1.8 Gültigkeit Validity | 25 |
| 2 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen <i>(gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV)</i> <i>Charges for Central Ground Handling Infrastructure</i> <i>(according to § 6 BADV, German Regulation on Ground Handling Services at Airports)</i> | 26 |
| 2.1 Allgemeine Bedingungen General conditions | 26 |
| 2.2 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (je Abfertigung) Charges for Central Ground Handling Infrastructure (per turnaround) | 29 |
| 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 the assistance on airports for disabled passengers and passengers with reduced mobility according to the EU-Regulation No. 1107/2006 (PRM) | 31 |
| 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 | 32 |
| 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 | 33 |
| 3 Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post <i>Registration procedures for passengers, cargo and mail</i> | 34 |

Anhang
Attachment

36 – 38

1 **Flughafenentgelte** *Airport Charges*

Präambel *Preamble*

Die nachfolgende Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main wird hiermit bekanntgegeben.
NfL I-275/13 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2015 aufgehoben.

We hereby publish the following Airport Charges Regulation for Frankfurt Airport.
NfL I-275/13 is abolished as of January 1, 2015.

Wiesbaden, den 30. Oktober 2014
V6–F 66p 11.05 (2015)
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung

i. A. Bernhard Maßberg

1.1 Allgemeine Bedingungen General conditions

1.1.1

Schuldnerregelung

Debtor clause

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

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

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

Debtors of the landing and take-off, passenger, security, parking and passive noise abatement 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 aircraft operator;
- d) the natural or legal person using the aircraft without being the operator or owner.

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

1.1.2

Ausnahmeregelungen

Regulation of exceptions

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheitsentgelte und Schallschutzentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen, Tankstopps und Landungen aus medizinischen Gründen sind keine Notlandungen und unterliegen deshalb den Regelungen der Entgeltordnung.

- b) In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die sich im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.

- a) No landing and take-off, passenger, security charges and passive noise abatement 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, landings caused by medical emergency and fueling stops are no emergency landings. They are subject therefore to the general provisions of the Airport Charges Regulation.

- b) The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children less than 2 years of age not entitled to occupy a seat nor the aircraft crew on duty.

1.1.3

Zahlungszeitpunkt

Date of payment

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

The landing and take-off, passenger, security, parking charges and passive noise abatement 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-, Abstellentgelte und Schallschutzentgelte sind Entgelte im Sinne von §10, Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

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

1.2 **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 auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

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

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).

Das Luftfahrtunternehmen hat die zugelassene Höchstabflugmasse jedes Luftfahrzeugs nachzuweisen, indem es dem Flughafenunternehmer die von der Zulassungsbehörde bescheinigten Zulassungsurkunden vorlegt (Airplane Flight Manual – AFM – Basic 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 der in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen. Saisonale reduzierte Höchstabflugmassen werden nicht anerkannt.

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

The MTOM shall be proved by means of an official document issued by the regulatory authority (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 take-off masses are not accepted.

1.2.3

Massebezogene Entgelte

Mass-related charges

Das Entgelt für Landungen und Starts für Überführungsflüge 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 einschließlich 66.000 kg werden Mindestlande- und Mindeststartentgelte berechnet (ausgenommen für Hubschrauber). Diese betragen pro Landung und pro Start:

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

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

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

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

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 has to be paid for all flights per departing passenger and for freight and mail aboard the aircraft upon arrival and departure has to be paid.

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, 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 2011, 2012 und 2013 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 Messergebnisse für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main zur Verfügung stehen.

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

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

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

The allocation of aircraft to noise categories is based on the average take-off and landing noise levels according to DIN 45643 for the years 2011, 2012 and 2013 of single aircraft types or aircraft groups. Aircraft types not listed in the following charts, new or modified aircraft will be allocated to the discretion of the airport operator until satisfactory measurements are available at Frankfurt Main Airport.

1.2.6
Zuordnung von nach
ICAO Annex 16/3 und
16/4 zertifizierten Strahl-
turbinen-Luftfahrzeugen
sowie von Propeller-
flugzeugen und Hub-
schraubern bei Landung
Allocation of turbo jet
aircraft certified accord-
ing to ICAO Annex 16/3
and 16/4, propeller-
driven aircraft and heli-
copters at landing

Kategorie 1: LAX bis 76,9 dB(A)

Category 1: LAX to 76.9 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

Fokker 70

Fokker 100

Kategorie 2: LAX 77,0 bis 77,9 dB(A)

Category 2: LAX 77.0 to 77.9 dB(A)

B 712

BAe 146/Avro RJ

CRJ X

E 170

Gulfstream IV/V

Kategorie 3: LAX 78,0 bis 78,9 dB(A)

Category 3: LAX 78.0 to 78.9 dB(A)

| |
|-----------|
| B 752 |
| B 753 |
| CRJ 7 |
| CRJ 9 |
| F 28 |
| GLEX/GLST |
| MD 87 |

Kategorie 4: LAX 79,0 bis 79,9 dB(A)

Category 4: LAX 79.0 to 79.9 dB(A)

| |
|---------------------------|
| A320 V |
| B 733-P |
| B 735-P |
| B 737 |
| B 738 |
| B 739 |
| E 190 |
| MD-80, -81, -82, -83, -88 |
| MD-90 |

Kategorie 5: LAX 80,0 bis 80,9 dB(A)

Category 5: LAX 80.0 to 80.9 dB(A)

| |
|---------------|
| A318 |
| A321 |
| B 727 Hushkit |
| B 732 Hushkit |
| B 733 |
| B 734 |
| B 735 |
| B 736 |
| B 773 |

Kategorie 6: LAX 81,0 bis 81,9 dB(A)

Category 6: LAX 81.0 to 81.9 dB(A)

| |
|------------|
| A319 |
| A320 |
| A342, A343 |
| B 762 |
| B 763 |
| B 764 |
| B 772 |
| B 787 |

Kategorie 7: LAX 82,0 bis 82,9 dB(A)

Category 7: LAX 82.0 to 82.9 dB(A)

| |
|--------|
| B 77L |
| B 77W |
| DC-9 |
| TU 154 |
| TU 204 |
| YK 42 |

Kategorie 8: LAX 83,0 bis 83,9 dB(A)

Category 8: LAX 83.0 to 83.9 dB(A)

| |
|------------|
| A306 |
| A30B |
| A310 |
| A332, A333 |
| A345, A346 |
| IL 76 |
| MD-11 |

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

Category 9: LAX 84.0 to 84.9 dB(A)

| |
|-------|
| A388 |
| B 744 |

Kategorie 10: LAX 85,0 bis 85,9 dB(A)

Category 10: LAX 85.0 to 85.9 dB(A)

| |
|---------------------|
| B 741, B 742, B 743 |
| B 748 |
| DC-87 |
| L 1011 Tristar |

Kategorie 11: LAX 86,0 bis 86,9 dB(A)

Category 11: LAX 86.0 to 86.9 dB(A)

| |
|-------|
| AN 12 |
|-------|

Kategorie 12: LAX 87,0 bis 87,9 dB(A)

Category 12: LAX 87.0 to 87.9 dB(A)

| |
|--------------|
| B 737-200 |
| DC-9 Hushkit |

Kategorie 13: LAX 88,0 bis 88,9 dB(A)

Category 13: LAX 88.0 to 88.9 dB(A)

| |
|-------|
| B 745 |
| IL 96 |

Kategorie 14: LAX 89,0 bis 89,9 dB(A)

Category 14: LAX 89.0 to 89.9 dB(A)

| |
|-------|
| DC-10 |
|-------|

Kategorie 15: LAX 90,0 bis 90,9 dB(A)

Category 15: LAX 90.0 to 90.9 dB(A)

| |
|--|
| |
|--|

Kategorie 16: ab LAX 91,0 dB(A)

Category 16: from LAX 91.0 dB(A)

| |
|-----------|
| AN 124 |
| B 707/720 |
| DC-86 |

1.2.7

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahl-turbinen-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Start
Allocation of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 and 16/4, propeller-driven aircraft and helicopters at take-off

Kategorie 1: LAX bis 76,9 dB(A)

Category 1: LAX to 76.9 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

CRJ 7

CRJ 9

GLEX/GLST

Gulfstream IV/V

Kategorie 2: LAX 77,0 bis 77,9 dB(A)

Category 2: LAX 77.0 to 77.9 dB(A)

B 712

B 736

CRJ X

F 70

Kategorie 3: LAX 78,0 bis 78,9 dB(A)

Category 3: LAX 78.0 to 78.9 dB(A)

Bae 146/Avro RJ

F 28

Kategorie 4: LAX 79,0 bis 79,9 dB(A)

Category 4: LAX 79.0 to 79.9 dB(A)

A318

A319

B 737

B 787

E 170

E 190

F 100

MD-90

Kategorie 5: LAX 80,0 bis 80,9 dB(A)

Category 5: LAX 80.0 to 80.9 dB(A)

A320

A320 V

A321

B 733-P

B 735

B 735-P

B 752

B 753

Kategorie 6: LAX 81,0 bis 81,9 dB(A)

Category 6: LAX 81.0 to 81.9 dB(A)

A310

B 733

B 738

TU 204

Kategorie 7: LAX 82,0 bis 82,9 dB(A)

Category 7: LAX 82.0 to 82.9 dB(A)

B 734

B 739

Kategorie 8: LAX 83,0 bis 83,9 dB(A)

Category 8: LAX 83.0 to 83.9 dB(A)

A306

A30 B

B 727 Hushkit

B 762

B 77L

L 1011 Tristar

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

Category 9: LAX 84.0 to 84.9 dB(A)

B 772

B 773

B 77W

DC-87

YK 42

Kategorie 10: LAX 85,0 bis 85,9 dB(A)

Category 10: LAX 85.0 to 85.9 dB(A)

A332, A333

A345, A346

B 763

Kategorie 11: LAX 86,0 bis 86,9 dB(A)

Category 11: LAX 86.0 to 86.9 dB(A)

A342, A343

B 748

B 764

MD-87

Kategorie 12: LAX 87,0 bis 87,9 dB(A)

Category 12: LAX 87.0 to 87.9 dB(A)

A388

B 737-200

DC-9 Hushkit

IL 76

MD-11

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

TU 154

Kategorie 13: LAX 88,0 bis 88,9 dB(A)

Category 13: LAX 88.0 to 88.9 dB(A)

AN 12

B 745

IL 96

Kategorie 14: LAX 89,0 bis 89,9 dB(A)

Category 14: LAX 89.0 to 89.9 dB(A)

| |
|-------------------|
| B 744 |
| B 737-200 Hushkit |
| DC-10 |

Kategorie 15: LAX 90,0 bis 90,9 dB(A)

Category 15: LAX 90.0 to 90.9 dB(A)

| |
|-------|
| B 741 |
| B 742 |
| B 743 |

Kategorie 16: ab LAX 91,0 dB(A)

Category 16: from LAX 91.0 dB(A)

| |
|-----------|
| AN 124 |
| B 707/720 |
| DC-86 |
| DC-9 |

1.2.8

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

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

Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €

Noise charges during 24 hrs per movement in €

| Kategorie | Category | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|-----------|----------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|----------|----------|-----------|
| | | 43,13 | 63,79 | 79,39 | 98,14 | 105,57 | 169,03 | 353,60 | 385,91 | 543,92 | 592,69 | 699,58 | 754,33 | 1.298,50 | 1.629,45 | 2.754,00 | 22.680,00 |

Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 1 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 | 16 |
|-----------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|-----------|
| | | 21,57 | 31,90 | 39,69 | 49,07 | 52,79 | 84,52 | 176,80 | 192,96 | 271,96 | 296,34 | 349,79 | 377,16 | 649,25 | 814,73 | 1.377,00 | 11.340,00 |

Alternativ : Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 2 pro Bewegung in € (23.00 – 04.59 Uhr Ortszeit)

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

| Kategorie | Category | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|-----------|----------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| | | 86,27 | 127,59 | 158,77 | 196,27 | 211,14 | 338,06 | 707,20 | 771,82 | 1.087,84 | 1.185,37 | 1.399,16 | 1.508,65 | 2.597,00 | 3.258,90 | 5.508,00 | 45.360,00 |

1.2.9

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

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

Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €

Noise charges during 24 hrs per movement in €

| Kategorie | Category | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|-----------|----------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|----------|----------|-----------|
| | | 43,13 | 63,79 | 79,39 | 98,14 | 105,57 | 169,03 | 353,60 | 385,91 | 543,92 | 592,69 | 699,58 | 754,33 | 1.298,50 | 1.629,45 | 2.754,00 | 22.680,00 |

Zusätzliche Lärmkomponente pro Bewegung in €

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

Additional night surplus charge per movement in €

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

| Kategorie | Category | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|-----------|----------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| | | 86,27 | 127,59 | 158,77 | 196,27 | 211,14 | 338,06 | 707,20 | 771,82 | 1.087,84 | 1.185,37 | 1.399,16 | 1.508,65 | 2.597,00 | 3.258,90 | 5.508,00 | 45.360,00 |

1.2.10

Noise Rating Index (NRI)

Noise Rating Index (NRI)

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

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

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

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

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

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

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

1.2.11
Lärmzuschlag für
„Marginals“
Noise surcharge for
“Marginals“

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

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

1.2.12

**Emissionsabhängiges
Entgelt, Berechnungs-
grundlage**
*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 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 „re-rated“ gekennzeichneten Version eines Triebwerks) ist dem Flughafenunternehmer durch Vorlage des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung mit dem entsprechenden ICAO-Zertifikat oder dem Herstellernachweis nachzuweisen. Solange dies nicht nachgewiesen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den höchsten Emissionswert zugrunde, der für den Luftfahrzeug- bzw. Triebwerkstyp bekannt ist.

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

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

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

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

² ICAO Aircraft Engine Emission Databank

³ FOI Swedish Defence Research Agency Database

The emission-based basic charge amounts to

€ 3.08

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

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

Formula:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

² ICAO Aircraft Engine Emission Databank

³ FOI Swedish Defence Research Agency Database

1.3 Passagierentgelte Passenger charges

1.3.1 Zahlungspflicht Financial obligation

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

1.3.2 Passagiermengen- bezogene Entgelte Passenger-related charges

| | | |
|--|--|----------------|
| <i>Die Passagierentgelte betragen je abfliegendem Passagier:</i> | | |
| <i>The passenger charge per departing passenger is:</i> | | |
| <i>im innerdeutschen und europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für lokale Zusteiger for domestic flights, local boarding</i> | | <i>18,16 €</i> |
| <i>for European flights (EU), local boarding (incl. Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland)</i> | | |
| <i>im europäischen Verkehr (restliche europäische Länder) für lokale Zusteiger for European flights (Non-EU), local boarding</i> | | <i>22,84 €</i> |
| <i>im interkontinentalen Verkehr für lokale Zusteiger for intercontinental flights, local boarding</i> | | <i>25,16 €</i> |
| <i>für Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen for transfer and transit passengers to all destinations</i> | | <i>12,93 €</i> |

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im **Anhang 1**.
 The hereto belonging list of countries is 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 = Σ 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 drei Stufen:

Bei einem Sitzladefaktor von

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

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 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.

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 Verkehrsflughafen 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 per passenger aboard the aircraft upon departure | 1,24 € |
| pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure | 0,21 € |

1.5 Abstellentgelte Parking charges

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).

1.5.2 Flugzeuggrößen- bezogene Basisentgelte Charges related to size of aircraft

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

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

| in € | | |
|--|---|--------|
| von 00.00 bis 23.59 Uhr Ortszeit | | |
| <i>from 00.00 until 23.59 hrs local time</i> | | |
| 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 part thereof (lump sum rate) | 102,90 |
| von 06.00 bis 21.59 Uhr Ortszeit | | |
| <i>from 06.00 until 21.59 hrs local time</i> | | |
| 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 | | |
| <i>from 22.00 until 05.59 hrs local time</i> | | |
| 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 |

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 hrs 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> | 37,04 |
| <i>Positionsgruppe 3</i> <i>Aircraft stand size 3</i> | 48,36 |
| <i>Positionsgruppe 4</i> <i>Aircraft stand size 4</i> | 60,19 |
| <i>Positionsgruppe 5</i> <i>Aircraft stand size 5</i> | 66,88 |
| <i>Positionsgruppe 6</i> <i>Aircraft stand size 6</i> | 69,97 |
| <i>Positionsgruppe 7</i> <i>Aircraft stand size 7</i> | 73,05 |
| <i>Positionsgruppe 8</i> <i>Aircraft stand size 8</i> | 76,66 |
| <i>Positionsgruppe 9</i> <i>Aircraft stand size 9</i> | 79,74 |

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> | 25,72 |
| <i>Positionsgruppe 3</i> <i>Aircraft stand size 3</i> | 46,30 |
| <i>Positionsgruppe 4</i> <i>Aircraft stand size 4</i> | 72,03 |
| <i>Positionsgruppe 5</i> <i>Aircraft stand size 5</i> | 92,60 |
| <i>Positionsgruppe 6</i> <i>Aircraft stand size 5</i> | 95,18 |
| <i>Positionsgruppe 7</i> <i>Aircraft stand size 5</i> | 97,75 |
| <i>Positionsgruppe 8</i> <i>Aircraft stand size 5</i> | 102,89 |
| <i>Positionsgruppe 9</i> <i>Aircraft stand size 9</i> | 128,62 |

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 aufeinanderfolgenden 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 Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) Charges to finance passive noise abatement 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 a noise surcharge has to be paid to the airport operator. The noise surcharge shall also be payable for touch-and-go-landings with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

1.6.2

Variable Schallschutzentgelte, Berechnungsgrundlage

Variable passive noise abatement charges, computation basis

Bei allen Flügen ist ein Entgelt zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen 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 passive noise abatement charge has to be paid which is based on the number of departing passengers aboard the aircraft and the freight and mail tonnage transported on flights upon arrival and departure.

| | |
|--|---------------|
| pro Passagier an Bord bei Start per departing passenger | 0,24 € |
|--|---------------|

| | |
|---|---------------|
| pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure | 0,04 € |
|---|---------------|

1.6.3

Lärmbezogene Schallschutzentgelte, Berechnungsgrundlage

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

1.6.4

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

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

Lärmzuschlag ganztägig pro Bewegung in €

Noise surplus charge during 24 hrs per movement in €

| Kategorie Category | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 1,50 | 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 | 16 |
| 0,75 | 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 | 16 |
| 3,00 | 4,50 | 5,63 | 6,75 | 7,50 | 12,00 | 24,75 | 26,25 | 37,50 | 41,25 | 48,75 | 52,50 | 90,00 | 112,50 | 187,50 | 1.500,00 |

1.6.5

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

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

Lärmzuschlag ganztägig pro Bewegung in €

Noise surplus charge during 24 hrs per movement in €

| Kategorie Category | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 1,50 | 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 | 16 |
| 3,00 | 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 Förderung von nachhaltigem Verkehrswachstum Promoting sustainable traffic growth

Das Incentive-Programm hat zum Ziel, ein kontinuierliches und nachhaltiges Passagierwachstum am Flughafen Frankfurt unter Berücksichtigung einer möglichst geringen Lärmbelastung zu fördern.

Das Programm gilt für die Jahre 2014 und 2015 (Basisjahre „Neues Wachstum“ sind 2014 und/oder 2015, Folgejahre „Nachhaltigkeit“ 2015 und/oder 2016). Nicht förderungsfähig sind Passagierzuwächse im innerdeutschen Verkehr (die innerdeutschen Verkehre werden in den Förderjahren und den jeweiligen Vorjahren nicht berücksichtigt). Die nachfolgenden Voraussetzungen für die Förderung gelten kumulativ. Eine Luftverkehrsgesellschaft wird für ein Basisjahr „Neues Wachstum“ gefördert, wenn:

1. sie im jeweiligen Vorjahr (2013 und/oder 2014) mehr als 7.500 abfliegende Passagiere (Kontinental ohne innerdeutsche Verkehre) und/oder mehr als 7.500 abfliegende Passagiere (Interkontinental) hatte (sog. Mindestpassagiermenge) und
2. sie die Anzahl der abfliegenden Passagiere um mindestens +1 % im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr (2013 und/oder 2014) übersteigt (Mindestwachstum). Aufsattpunkt ist die Anzahl der abfliegenden Passagiere im Vorjahr, die jeweils separat für den Bereich Kontinental (ohne innerdeutsche Verkehre) oder Interkontinental erhoben werden und
3. die über das Mindestwachstum hinausgehenden Passagiere mit den unten beschriebenen incentivierungsfähigen Flugzeugtypen der leiseren Lärmkategorien befördert wurden.

Für die Basisjahre „Neues Wachstum“ werden die Beträge in unten genannter Tabelle erstattet.

Incentivierungsbeträge Basisjahre (2014 und/oder 2015) „Neues Wachstum“

| Wachstumsintervalle | Mindest- | > 1,0 – | > 1,5 – | > 2,0 – | > 2,5 – | > 3,0 – | > 3,5 – | > 4,0 – | > 4,5 – | > 5,0 – | > 5,5 – | > 6,0 % | |
|--|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| | wachstum | 1,5 % | 2,0 % | 2,5 % | 3,0 % | 3,5 % | 4,0 % | 4,5 % | 5,0 % | 5,5 % | 6,0 % | | |
| | ≤ 1,0 % | | | | | | | | | | | | |
| | zu Vorjahr | | | | | | | | | | | | |
| Incentivierungsbeträge pro abfliegendem Passagier (in €) | | | | | | | | | | | | | |
| | Kontinental | – | 4,00 | 4,10 | 4,30 | 4,50 | 4,80 | 5,10 | 5,50 | 6,00 | 6,60 | 7,20 | 8,00 |
| | Interkontinental | – | 5,00 | 5,20 | 5,50 | 5,90 | 6,40 | 6,90 | 7,40 | 8,00 | 8,60 | 9,20 | 10,00 |

Die hälftigen Eurobeträge gelten bei Beibehaltung des Wachstums in den Folgejahren (2015 und/oder 2016), „Nachhaltigkeit“. Die Förderbeträge pro abfliegendem Passagier werden pro Wachstumskorridor gestaffelt berücksichtigt.

Eine Luftverkehrsgesellschaft wird für ein Folgejahr „Nachhaltigkeit“ mit dem hälftigen Betrag für das Basisjahr gefördert, wenn die Anzahl der abfliegenden Passagiere aus dem Basisjahr gleich bleibt. Für darüber hinausgehendes Passagierwachstum in 2015 gelten die Voraussetzungen für die Basisjahre (siehe Punkt 1 bis 3).

Abweichend davon werden New Entrants gefördert, wenn sie im ersten Jahr die Mindestpassagiermenge gemäß Punkt 1 erreichen und dabei lärmarme Flugzeugtypen gemäß Punkt 3 verwenden. New Entrants bekommen im ersten Jahr die maximale Förderung gemäß unten genannter Tabelle „Neue Strecken“ (8,00 € Kontinental [ohne innerdeutsche Verkehre] bzw. 10,00 € Interkontinental), wenn sie eine Strecke fliegen, die im Winterflugplan 2013/14 oder Sommerflugplan 2013 aus FRA von keiner Luftverkehrsgesellschaft geflogen wurde. New Entrants bekommen im ersten Jahr eine um 50 % reduzierte Förderung gemäß unten genannter Tabelle „Bestandsstrecken“ (4,00 € Kontinental [ohne innerdeutsche Verkehre] bzw. 5,00 € Interkontinental), wenn sie eine Strecke fliegen, die im Winterflugplan 2013/14 oder Sommerflugplan 2013 aus FRA bereits von einer Luftverkehrsgesellschaft geflogen wurde.

New Entrants im Sinne dieser Entgeltordnung sind Luftverkehrsgesellschaften, die in den jeweils zwei vorhergehenden Flugplanperioden nicht nach oder aus FRA geflogen sind.

Incentivierungsfähige Flugzeugtypen:

New Entrant – „Neue Strecken“ (bei Beibehaltung im Folgejahr: jeweils hälftiger Betrag)

| Wachstumsintervalle | Mindest- wachstum | > 1,0 – 1,5 % | > 1,5 – 2,0 % | > 2,0 – 2,5 % | > 2,5 – 3,0 % | > 3,0 – 3,5 % | > 3,5 – 4,0 % | > 4,0 – 4,5 % | > 4,5 – 5,0 % | > 5,0 – 5,5 % | > 5,5 – 6,0 % | > 6,0 % | |
|--|----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------|-------|
| ≤ 1,0 % zu Vorjahr | | | | | | | | | | | | | |
| Incentivierungsbeträge pro abfliegendem | | | | | | | | | | | | | |
| Passagier (in €) | Kontinental | – | 4,00 | 4,10 | 4,30 | 4,50 | 4,80 | 5,10 | 5,50 | 6,00 | 6,60 | 7,20 | 8,00 |
| | Interkontinental | – | 5,00 | 5,20 | 5,50 | 5,90 | 6,40 | 6,90 | 7,40 | 8,00 | 8,60 | 9,20 | 10,00 |

Die Förderbeträge pro abfliegendem Passagier werden pro Wachstumskorridor gestaffelt berücksichtigt.

New Entrant – „Bestandsstrecken“ (bei Beibehaltung im Folgejahr: jeweils hälftiger Betrag)

| Wachstumsintervalle | Mindest- wachstum | > 1,0 – 1,5 % | > 1,5 – 2,0 % | > 2,0 – 2,5 % | > 2,5 – 3,0 % | > 3,0 – 3,5 % | > 3,5 – 4,0 % | > 4,0 – 4,5 % | > 4,5 – 5,0 % | > 5,0 – 5,5 % | > 5,5 – 6,0 % | > 6,0 % | |
|--|----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------|------|
| ≤ 1,0 % zu Vorjahr | | | | | | | | | | | | | |
| Incentivierungsbeträge pro abfliegendem | | | | | | | | | | | | | |
| Passagier (in €) | Kontinental | – | 2,00 | 2,05 | 2,15 | 2,25 | 2,40 | 2,55 | 2,75 | 3,00 | 3,30 | 3,60 | 4,00 |
| | Interkontinental | – | 2,50 | 2,60 | 2,75 | 2,95 | 3,20 | 3,45 | 3,70 | 4,00 | 4,30 | 4,60 | 5,00 |

Die Förderbeträge pro abfliegendem Passagier werden pro Wachstumskorridor gestaffelt berücksichtigt.

- Incentiviert wird ein Passagierwachstum unter Einsatz von folgendem Fluggerät:
- im kontinentalen Verkehr = Flugzeugmuster Lärmkategorien 1 bis einschließlich 11
 - im interkontinentalen Verkehr = Flugzeugmuster Lärmkategorien 1 bis einschließlich 12
 - mit „Noise Rating Index“ ≥ R3

Die Anzahl der abfliegenden Passagiere einer Luftverkehrsgesellschaft wird von Fraport über den Code, mit dem der Flug durchgeführt wird (keine Codeshare-Flugnummern) und getrennt nach Passagierart (Kontinental [ohne innerdeutsche Verkehre] oder Interkontinental) ermittelt. Konzernluftverkehrsgesellschaften oder Allianzen mit unterschiedlichen Codes werden getrennt zugrunde gelegt. Bei Vorliegen der Voraussetzungen für eine Förderung wird der Betrag bzw. die Summe der Beträge im ersten Quartal des jeweiligen Folgejahres auf dem Debitorenkonto der Luftverkehrsgesellschaft gutgeschrieben. Voraussetzung für eine Gutschrift ist, dass der Gutschriftsbetrag mindestens 50 € beträgt und keine offenen fälligen Forderungen gegenüber der Luftverkehrsgesellschaft bestehen.

The goal of the incentive program is to promote continuous, sustainable passenger growth at Frankfurt

Airport while keeping noise levels as low as possible.

The program applies for 2014 and 2015 (with 2014 and/or 2015 as the “new growth” base year(s) and 2015 and/or 2016 as the “sustainability” subsequent year(s)). Domestic passenger growth is not eligible for incentives under the program (domestic traffic will not be taken into account during the years of the incentive program and the relevant preceding years). The requirements for the incentives as discussed below apply cumulatively. An airline will receive an incentive for a “new growth” base year if:

1. it had more than 7,500 departing passengers (continental, not including domestic traffic) and/or more than 7,500 departing passengers (intercontinental) in the relevant preceding year (2013 and/or 2014) (the “minimum passenger volume”); and
2. the number of departing passengers increases by at least 1 % in comparison to the relevant preceding year (2013 and/or 2014) (minimum growth). The calculation is based in each case on the number of departing passengers during the previous year, with a separate consideration of continental (not including domestic traffic) or intercontinental destinations; and
3. the passengers in excess of the minimum growth were transported using the low-noise aircraft types described below as being eligible for incentives.

The amounts stated in the table below will be paid for the “new growth” base years.

Incentive amounts for „new growth“ base years (2014 and/or 2015)

| Growth interval | Minimum | > 1.0 – | > 1.5 – | > 2.0 – | > 2.5 – | > 3.0 – | > 3.5 – | > 4.0 – | > 4.5 – | > 5.0 – | > 5.5 – | > 6.0 % | |
|---|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| | growth ≤ 1.0 % | 1.5 % | 2.0 % | 2.5 % | 3.0 % | 3.5 % | 4.0 % | 4.5 % | 5.0 % | 5.5 % | 6.0 % | | |
| | vs. previous year | | | | | | | | | | | | |
| Incentive amount per departing passenger (in €) | | | | | | | | | | | | | |
| | Continental | – | 4.00 | 4.10 | 4.30 | 4.50 | 4.80 | 5.10 | 5.50 | 6.00 | 6.60 | 7.20 | 8.00 |
| | Intercontinental | – | 5.00 | 5.20 | 5.50 | 5.90 | 6.40 | 6.90 | 7.40 | 8.00 | 8.60 | 9.20 | 10.00 |

One-half of the above amounts in Euros will apply if the growth is maintained in the “sustainability” subsequent year(s) (2015 and/or 2016). The incentive amount per departing passenger will be staggered per growth corridor.

An airline will receive one-half the amount for the base year for a “sustainability” subsequent year if the number of departing passengers remains the same as in the base year. The requirements for the base years apply to passenger growth in excess thereof in 2015 (see points 1 through 3).

In contrast to the above, new entrants will receive an incentive if they reach the minimum passenger volume according to point 1 during the first year and use low-noise aircraft types as set out in point 3 to do so. During the first year, new entrants will receive the maximum incentive shown in the table below for new routes (€ 8.00 continental [not including domestic traffic] and € 10.00 intercontinental) if they fly a route not flown by any airline from FRA in the winter schedule 2013/14 or summer schedule 2013. During the first year, new entrants will receive a 50 % reduced incentive as shown in the table below for existing routes (€ 4.00 continental [not including domestic traffic] and € 5.00 intercontinental) if they fly a route already flown by an airline from FRA in the winter schedule 2013/14 or summer schedule 2013.

For the purposes of these rules on incentive payments, “new entrants” means airlines that did not fly to or from FRA during the two preceding flight schedule periods in each case.

Aircraft types eligible for incentives:

New entrants – new routes (if maintained the subsequent year: half the amount shown in each case)

| Growth interval | Minimum | > 1.0 – | > 1.5 – | > 2.0 – | > 2.5 – | > 3.0 – | > 3.5 – | > 4.0 – | > 4.5 – | > 5.0 – | > 5.5 – | > 6.0 % | |
|---|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| | growth ≤ 1.0 % vs. previous year | 1.5 % | 2.0 % | 2.5 % | 3.0 % | 3.5 % | 4.0 % | 4.5 % | 5.0 % | 5.5 % | 6.0 % | | |
| Incentive amount per departing passenger (in €) | | | | | | | | | | | | | |
| | Continental | – | 4.00 | 4.10 | 4.30 | 4.50 | 4.80 | 5.10 | 5.50 | 6.00 | 6.60 | 7.20 | 8.00 |
| | Intercontinental | – | 5.00 | 5.20 | 5.50 | 5.90 | 6.40 | 6.90 | 7.40 | 8.00 | 8.60 | 9.20 | 10.00 |

The incentive amount per departing passenger will be staggered per growth corridor.

New entrants – existing routes (if maintained the subsequent year: half the amount shown in each case)

| Growth interval | Minimum | > 1.0 – | > 1.5 – | > 2.0 – | > 2.5 – | > 3.0 – | > 3.5 – | > 4.0 – | > 4.5 – | > 5.0 – | > 5.5 – | > 6.0 % | |
|---|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| | growth ≤ 1.0 % vs. previous year | 1.5 % | 2.0 % | 2.5 % | 3.0 % | 3.5 % | 4.0 % | 4.5 % | 5.0 % | 5.5 % | 6.0 % | | |
| Incentive amount per departing passenger (in €) | | | | | | | | | | | | | |
| | Continental | – | 2.00 | 2.05 | 2.15 | 2.25 | 2.40 | 2.55 | 2.75 | 3.00 | 3.30 | 3.60 | 4.00 |
| | Intercontinental | – | 2.50 | 2.60 | 2.75 | 2.95 | 3.20 | 3.45 | 3.70 | 4.00 | 4.30 | 4.60 | 5.00 |

The incentive amount per departing passenger will be staggered per growth corridor.

Incentives will be granted for passenger growth using the following aircraft:

- Continental traffic = aircraft types falling in noise categories 1 through 11
- Intercontinental traffic = aircraft types falling in noise categories 1 through 12
- With Noise Rating Index ≥ R3

The number of departing passengers for an airline will be determined by Fraport based on the code under which the flight is operated (no codeshare flight numbers) and differentiated by passenger type (continental [not including domestic traffic] or intercontinental). Airline groups or alliances with different codes will be taken as the basis separately. If the requirements for an incentive are met, the amount or total amount will be credited to the airline's customer account during the first quarter of the next year. For an airline to receive a credit, the amount of the credit must be at least € 50, and there must be no open receivables due from the airline.

1.8 Gültigkeit

Validity

Die Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt Main tritt nach Genehmigung durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung in Kraft. Sie wird wirksam zum 1. Januar 2015.

This airport charges regulation for Frankfurt Airport comes into effect as per January 1, 2015, by the approval of the Ministry of Economics, Energy, Transport and Regional Development, State of Hesse.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

gez. ppa.
signed
Dr. Pierre Dominique Prümm

gez. i. V.
signed
Dr. Arina Freitag

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

2.1 Allgemeine Bedingungen General Conditions

2.1.1 Rechtsgrundlage Legal basis

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

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

2.1.2 Genehmigungspflicht Obligation to obtain a permit

Dienstleister und Selbstabfertiger haben diese Zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen zu nutzen und dafür ein Entgelt zu zahlen, das nicht nach § 19 b LuftVG genehmigungspflichtig ist.

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

2.1.3 Gültigkeit Validity

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“ ist gültig ab dem 1. Januar 2015 bis auf Widerruf.

The present list of “Charges for Central Ground Handling Infrastructure” is valid as of January 1, 2015 until recalled.

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 Durchsatzentgelte für Flugturbinentreibstoffe gelistet. Schuldner sind auf der Grundlage eines Durchsatzvertrages mit der HBG die Durchsetzer durch die von der HBG betriebenen zentralen Anlagen zur Treibstoffversorgung der Flugzeuge.

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

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

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

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 Entgeltschuldner 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 Enteisungseinrichtungen
- 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
- Zollgepäcksammlager
- Gepäck-Fehlerbahn, Rush- und Umbuchungsbearbeitung sowie Baggage Tracing
- Neutraler Frachtübergabeplatz (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 Charges for Central Ground Handling Infrastructure (per turnaround)

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

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

2.2.1 MTOM-variables Entgelt für zentrale Boden- verkehrsdienst-Infra- struktureinrichtungen (je Abfertigung) MTOM-variable charge for Central Ground Handling Infrastructure Facilities (per turn- around)

| Bezeichnung Klasse | Flugzeugtypen Aircraft types | Durchschnittliche MTOM* | Preis je Abfertigung Vorfeld | Preis je Abfertigung Gebäude |
|-----------------------|---|----------------------------|--|---|
| Indication | | Average MTOM* | Charge per turnaround apron positioning | Charge per turnaround building positioning |
| Class | | in Tonnen/in tons | in € | in € |
| Klasse 0 | Ferry, Frachter | nicht relevant | 86,00 | 86,00 |
| Class 0 | Ferry flights, all-cargo flights | not relevant | | |
| Klasse 1 | A140, AT 43, AT 44, AT 45, AT 72, | | | |
| Class 2 | CRJ 1, CRJ 2, D 328, DH 8C, E 135, E 145, F 50, J 328, SB 20 | 19,4 | 136,00 | 136,00 |
| Klasse 2 | A148, B 461, B 462, B 463, CRJ 7, | | | |
| Class 2 | CRJ 9, DH 8D, E 170, E 190, F 70, F 100, RJ 1H, RJ 70, RJ 85 | 40,4 | 147,00 | 147,00 |
| Klasse 3 | A318, A319, A320, A321, B 712, | | | |
| Class 3 | B 722, B 732, B 733, B 734, B 735, B 736, B 737, B 738, B 739, MD-81, MD-82, MD-83, MD-87, MD-88, MD-90, YK 42 | 70,3 | 297,00 | 306,00 |
| Klasse 4 | A306, A30B, A310, B 752, B 753, | | | |
| Class 4 | B 762, B 763, T 154, T 204, T 214 | 148,6 | 969,00 | 1.007,00 |
| Klasse 5 | A332, A333, A342, A343, A345, | | | |
| Class 5 | A346, B 764, B 772, B 773, B 788, B 789, DC-10, IL 96, L 101, MD-11 | 281,1 | 1.611,00 | 1.830,00 |
| Klasse 6 | B 741, B 742, B 743, B 744, B 745 | 390,8 | 2.263,00 | 2.576,00 |
| Class 6 | B 748 | | | |
| Klasse 7 | A388 | 560,0 | 3.307,00 | 3.996,00 |
| Class 7 | | | | |

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 Non-passenger-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): Passenger-variable charge per departing local and departing transfer passenger (without surcharge/deduction) | 4,31 € |
| 2. Umlage der Kosten für Gefahrgutentnahme aus aufgegebenem Reisegepäck: Levy for the removal of dangerous goods out of checked-in baggage | 0,04 € |
| Passagierabhängiges Entgelt für zentrale BVD-Infrastruktureinrichtungen inklusive DG Kostenumlage: Passenger-related charge for Central Ground Handling Infrastructure Facilities incl. DG levy | 4,35 € |

Je nach Auslastung des Fluggeräts 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 inkl. Zu-/Abschlag</i> <i>Pax Charge incl. Surcharge or Deduction</i> |
|---|--|---|
| | <i>in €</i> | <i>in €</i> |
| <i>ab/from</i> 0 | 8,39 | 12,70 |
| <i>ab/from</i> 0,25 | 5,50 | 9,81 |
| <i>ab/from</i> 0,40 | 3,78 | 8,09 |
| <i>ab/from</i> 0,55 | 2,18 | 6,49 |
| <i>ab/from</i> 0,70 | 0,88 | 5,19 |
| <i>ab/from</i> 0,85 | 0,46 | 4,77 |
| <i>ab/from</i> 1,00 | 0 | 4,31 |
| <i>ab/from</i> 1,15 | - 0,29 | 4,02 |
| <i>ab/from</i> 1,30 | - 0,76 | 3,55 |
| <i>ab/from</i> 1,50 | - 1,06 | 3,25 |
| <i>ab/from</i> 1,70 | - 1,25 | 3,06 |
| <i>ab/from</i> 1,90 | - 1,37 | 2,94 |
| <i>ab/from</i> 2,10 | - 1,45 | 2,86 |

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). Levy per departing passenger (local and transfer passenger). | 1,15 € |
|--|---------------|

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 | 11,09 € |
| Container pro Einheit Container per unit | 10,13 € |
| Frachtwagen pro Einheit Cargo trailer per unit | 5,20 € |

2.5 Entgelt für den Durchsatz von Flugturbinentreibstoffen durch die zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen Flughafen-Tanklager und Unterflurbetankungsanlage

Charge for the throughput of flight turbine fuel through the Central Ground Handling Infrastructure facilities fuel depot and underfloor-refueling facility

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

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

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

** Aufgrund ihres unmittelbaren Kosten- und Durchsatzmengenbezugs können sich diese Durchsatzentgelte unterjährig ändern.
Because of the direct relation to the costs and the volumes passed through, the charge could be changed throughout the year.*

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

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

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

a) Passengers

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

b) Cargo and Mail

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

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

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

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

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

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

Anhang 1 Attachment 1

Ländereinteilung

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

* 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 | |
| | Croatia | Luxembourg | Belarus | |
| | Cyprus | Malta | Bosnia-Herzegovina | |
| | Czech Republic | Netherlands | Georgia | |
| | Denmark | Norway | Kosovo | |
| | Estonia | Poland | Macedonia | |
| | Finland | Portugal | Moldavia | |
| | France | Romania | Montenegro | |
| | Great Britain | Slovakia | Russia* | |
| | Greece | Slovenia | Serbia | |
| | Hungary | Spain | Turkey | |
| | Iceland | Sweden | Ukraine | |
| | Ireland | Switzerland | | |
| | Italy | | | |

* 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 748 | 365 | A 140 | 50 | DC-93 | 115 | MD-11 | 283 |
| A308 | 278 | B 732 | 117 | B 752 | 191 | AT 43 | 46 | DH 8A | 37 | MD-81 | 146 |
| A310 | 240 | B 733 | 123 | B 753 | 255 | AT 45 | 46 | DH 8C | 50 | MD-82 | 146 |
| A318 | 114 | B 734 | 148 | B 762 | 203 | AT 72 | 66 | DH 8D | 72 | MD-83 | 164 |
| A319 | 127 | B 735 | 105 | B 763 | 235 | B 461 | 80 | E 135 | 37 | MD-87 | 114 |
| A320 | 151 | B 736 | 107 | B 764 | 238 | B 462 | 84 | E 145 | 49 | MD-88 | 146 |
| A321 | 181 | B 737 | 127 | B 772 | 277 | B 463 | 89 | E 170 | 72 | MD-90 | 149 |
| A332 | 263 | B 738 | 180 | B 773 | 364 | CRJ 1 | 50 | E 190 | 105 | RJ 1H | 104 |
| A333 | 292 | B 739 | 205 | B 77L | 270 | CRJ 2 | 50 | F 100 | 99 | RJ 85 | 86 |
| A342 | 253 | B 741 | 371 | B 77W | 380 | CRJ 7 | 61 | F 50 | 50 | SB 20 | 50 |
| A343 | 269 | B 742 | 371 | B 788 | 190 | CRJ 9 | 87 | F 70 | 77 | T 154 M | 152 |
| A345 | 249 | B 743 | 371 | | | CRJ X | 100 | IL 96 | 235 | T 204 | 177 |
| A346 | 340 | B 744 | 375 | | | D 328 | 33 | J 328 | 31 | YK 42 | 103 |
| A388 | 527 | B 745 | 321 | | | DC-10 | 277 | L 101 | 307 | | |

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 422 abgestellt wird. ^{1, 2} Applicable only for General Aviation Aircraft allocated to aircraft stand size 2 and parked on positions S 401 to S 422. ^{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 CRJ X | |
| | | 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 TU 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 TU 154 TU 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 772ER B 787-8 B 787-9 IL 96 | A345 B 741 B 742 B 743 B 744 B 772LR B 777-Frachter B 777-Freighter | A346 AN 124 B 773 B 773ER | A380 B 747-8 |

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

For all aircraft used for regular scheduled passenger services and parking on other positions than those in the “General Aviation Area“ of the airport, charging will be according to the rates for the specific aircraft stand size corresponding to the size of the 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 Terminalmanagement,
Unternehmenssicherheit
Entgelte und Gestattungen**
*Airside and Terminal Management,
Corporate Safety and Security
Airport Charges and Licensing*

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

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

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

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

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

**Rechnungswesen
Fakturierung**
*Accounting
Billing*

Ruth Evers (Leiterin)
REW-FA
Fon: +49 (0) 69 690-74483
r.evers@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

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

Kristina Schlösser
BVD-IE
Fon: +49(0) 69 690-28583
Fax: +49(0) 69 690-58002
k.schloesser@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) 69 690-59799
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-IK)

12/14/0,4/APC

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main

