

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

Flughafen Frankfurt Main – gültig ab 1. Januar 2005



Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

Für Fragen
zu den Flughafenentgelten:

*Flug- und Terminalbetrieb
Wirtschaftliche Steuerung
Flughafenentgelte*

Rolf-Dieter Rolshausen

FTB-WE

Fon: +49 (0) 69 690-66634

Fax: +49 (0) 69 690-70593

rd.rolshausen@fraport.de

Thorsten Becker

FTB-WE

Fon: +49 (0) 69 690-73009

Fax: +49 (0) 69 690-70593

t.becker@fraport.de

Vera Beninga

FTB-WE

Fon: +49 (0) 69 690-61750

Fax: +49 (0) 69 690-70593

v.beninga@fraport.de

Andrea Hermann

FTB-WE

Fon: +49 (0) 69 690-61874

Fax: +49 (0) 69 690-70593

a.hermann@fraport.de

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

Für Fragen
zur Abrechnung von Flughafenentgelten:

*Flug- und Terminalbetrieb
Wirtschaftliche Steuerung
Rechnungswesen*

Peter Huth

FTB-WR

Fon: +49 (0) 69 690-73031

Fax: +49 (0) 69 690-59755

p.huth@fraport.de

Petra Brück-Jung

FTB-WR

Fon: +49 (0) 69 690-71473

Fax: +49 (0) 69 690-33291

p.brueck-jung@fraport.de



Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

Für Fragen
zur Zentralen BVD-Infrastruktur:

Bodenverkehrsdienste
Wirtschaftliche Steuerung
Zentrale BVD-Infrastruktur

Marcus Steinmetz

BVD-WI

Fon: +49 (0) 69 690-20009

Fax: +49 (0) 69 690-58002

m.steinmetz@raport.de

Mona Merz

BVD-WI

Fon: +49 (0) 69 690-20126

Fax: +49 (0) 69 690-58002

m.merz01@raport.de

Für Fragen zur Abrechnung
der Zentralen BVD-Infrastruktur:

Dennis Butscheidt

BVD-V

Fon: +49 (0) 69 690-60515

Fax: +49 (0) 69 690-59943

d.butscheidt@raport.de

1 *Flughafentgelte*

1.1 *Allgemeine Bedingungen*

1.1.1 *Schuldnerregelung*

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

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

1.1.2 *Ausnahmeregelungen*

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- und Sicherheitsentgelte sowie Lärmzuschläge zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen.



1.1.3 Zahlungszeitpunkt

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

1.1.4 Umsatzsteuer

Die Lande- und Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.



1.2 Lande- und Startentgelte

1.2.1 Zahlungspflicht

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

1.2.2 Berechnungsgrundlage Gewichtsbezogene Entgelte

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOW).

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

Eine Reduzierung dieses MTOW 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 des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichts des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen. Saisonal reduzierte Höchstabfluggewichte werden nicht anerkannt.



1.2.3 Gewichtsbezogene Entgelte

Das Entgelt für Landungen und Starts von Luftfahrzeugen beträgt für innerdeutsche, europäische und internationale Flüge:

je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichts pro Bewegung **€ 1,60**

Abweichend von der Berechnung des vorgenannten Basisentgelts werden bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 35.000 kg Mindestentgelte berechnet. Diese betragen für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht ganztägig und pro Bewegung:

a) bis 6.000 kg **€ 125,00**

b) über 6.000 kg bis 35.000 kg **€ 150,00**

Diese Berechnung von Mindestlande- und startentgelten gilt nicht für Hubschrauber.
Hinzu kommt die jeweilige S/L-Lärmkomponente gemäß Abschnitt 1.2.4.

1.2.4 Berechnungsgrundlage Lärmbezogene Entgelte (S/L-Lärmkomponente)

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

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

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2001, 2002 und 2003 nach DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel der einzeln betrachteten oder als Gruppen zusammengefassten Flugzeugtypen, indem die Messwerte des Jahres 2001 mit einem Gewichtungsfaktor von 1, die Messwerte des Jahres 2002 mit einem Gewichtungsfaktor von 2 und die Messwerte des Jahres 2003 mit einem Gewichtungsfaktor von 3 multipliziert werden. Der so ermittelte Messwert wird durch 6 dividiert, das Ergebnis bildet die Grundlage für die Einstufung.

In den Tabellen nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse am Flughafen Frankfurt Main zur Verfügung stehen.

1.2.5 Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen, Propellerflugzeugen und Hubschraubern

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB(A)

Alle Kapitel-3-Jets mit MTOW < 34 t

Alle Propellerflugzeuge mit MTOW < 34 t

Alle Hubschrauber

A318, A319, A320, A321

AN 72/74

B 717

B 737-300 bis -900

B 757

BAe146/Avro RJ

Fokker 70/Fokker 100

Gulfstream IV/V

L 188

MD-90

Kategorie 2: LAZ 70,0 bis 73,9 dB(A)

A300

A310

B 727-100 Reengined

B 767

B 777

DC-6

IL 18

TU 204

YK 42/142

Flughafenentgelte – Frankfurt Main 2005

Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB(A)

A330

A340

AN 12

B 727 Hushkit

DC-8-70-Serie

DC-9 Hushkit

IL 96

L 1011 (Tristar)

MD-80 bis MD-88

MD-11

SC 5 (Shorts Belfast)

Kategorie 4: LAZ 77,0 bis 79,9 dB(A)

AN 22

BAC 111 Hushkit

B 707

B 737-200 Hushkit

B 747-S

B 747-400

DC-10

TU 154

Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB(A)

B 747-100 bis -300

IL 62

Kategorie 6: LAZ 83,0 bis 85,9 dB(A)

-

Kategorie 7: LAZ 86,0 dB(A) und darüber

AN 124

S/L-Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
0,00	21,00	47,00	150,00	322,50	3.500,00	7.250,00

Zusätzliche S/L-Lärmkomponenten:

A) Nachtrandzeit pro Bewegung (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59 Ortszeit) in €

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
33,00	84,00	152,00	285,00	930,00	10.000,00	21.000,00

B) Nachtkernzeit pro Bewegung (23.00 – 04.59 Ortszeit) in €

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
34,00	85,50	155,00	292,50	1.000,00	11.000,00	23.000,00

1.2.6 Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch)

Kategorie 1: LAZ bis 69,9 dB(A)

C 160/ND 16 (Transall)

Kategorie 2: LAZ 70,0 bis 73,9 dB(A)

–

Kategorie 3: LAZ 74,0 bis 76,9 dB(A)

C 130 (Hercules) (2004 in Kategorie 2)

Kategorie 4: LAZ 77,0 bis 79,9 dB(A)

Alle Kapitel-2-Jets mit MTOW < 34 t

B 747-5

C 17 (Globemaster)

DC-9

Fokker 28

KC 10

Kategorie 5: LAZ 80,0 bis 82,9 dB(A)

B 737-200

B 747-100 bis -200

DC-8 (außer -70-Serie) (2004 in Kategorie 4)

IL 62

TU 134

TU 154

Kategorie 6: LAZ 83,0 bis 85,9 dB(A)

C 141 (Starlifter)

IL 86

Kategorie 7: LAZ 86,0 dB(A) und darüber

AN 124

IL 76 (2004 in Kategorie 6)

BAC 111

B 727

C 5 (Galaxy)

E 3 AWACS (B 707)

Flughafenentgelte – Frankfurt Main 2005

S/L-Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €

<i>Kategorie 1</i>	<i>Kategorie 2</i>	<i>Kategorie 3</i>	<i>Kategorie 4</i>	<i>Kategorie 5</i>	<i>Kategorie 6</i>	<i>Kategorie 7</i>
0,00	21,00	47,00	150,00	322,50	3.500,00	7.250,00

*Zusätzliche S/L-Lärmkomponente Sperrzeit pro Bewegung in €**

<i>Kategorie 1</i>	<i>Kategorie 2</i>	<i>Kategorie 3</i>	<i>Kategorie 4</i>	<i>Kategorie 5</i>	<i>Kategorie 6</i>	<i>Kategorie 7</i>
34,00	85,50	155,00	292,50	1.000,00	11.000,00	23.000,00

*Tag 1 bis 7: 00.00 – 23.59 Uhr Ortszeit (Flüge nur mit Ausnahmegenehmigung gestattet sowie Militärlüge)

1.3 Passagierentgelte

1.3.1 Zahlungspflicht

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

1.3.2 Ausnahmeregelungen

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

1.3.3 Passagierbezogene Entgelte

	<i>in €</i>
<i>Das Passagierentgelt beträgt je Fluggast</i>	
<i>im innerdeutschen Verkehr für Zusteiger</i>	<i>12,15</i>
<i>im europäischen Verkehr (EU) für Zusteiger</i>	<i>14,25</i>
<i>im europäischen Verkehr (Rest-Europa) für Zusteiger</i>	<i>15,25</i>
<i>im interkontinentalen Verkehr für Zusteiger</i>	<i>17,10</i>
<i>für nachgewiesene Transfer- und Transitfluggäste zu allen Flugzielen</i>	<i>10,00</i>

Die dazugehörigen Länderlisten befindet sich im **Anhang 1**.

1.3.4 *Definition Transferfluggäste*

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

1.3.5 *Definition Transitfluggäste*

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



1.4 Sicherheitsentgelte

1.4.1 Zahlungspflicht

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst.

1.4.2 Ausnahmeregelungen

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

1.4.3 Passagierbezogenes Entgelt

Das Sicherheitsentgelt beträgt pro abfliegendem Fluggast € 0,39

1.4.4 Entgelt Fracht und Post

Das Sicherheitsentgelt beträgt pro angefangene 100 kg bei Abflug € 0,10



1.5 Abstellentgelte

1.5.1 Zahlungspflicht

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 2**) und der Dauer des Abstellvorgangs bemessen. Für die Benutzung einer Gebäudeposition wird ein Zuschlag erhoben.

1.5.2 Flugzeuggrößenbezogene Basisentgelte

Für jeden Abstellvorgang wird ein Grundentgelt berechnet. Es beträgt für Luftfahrzeuge der

		<i>in €</i>
<i>Positionsgruppe 1</i>	<i>pro angefangene 24 Stunden</i>	28,00
<hr/>		
<i>von 06.00 Uhr bis 21.59 Uhr Ortszeit</i>		
<i>Positionsgruppe 2</i>	<i>pro angefangene Stunde bis zu 2 Stunden</i>	22,00
<i>Positionsgruppe 3</i>	<i>pro angefangene Stunde bis zu 3 Stunden</i>	33,00
<i>Positionsgruppe 4</i>	<i>pro angefangene Stunde bis zu 4 Stunden</i>	44,00
<i>Positionsgruppe 5 (5a)</i>	<i>pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden</i>	50,00
<i>Positionsgruppe 6 (5b)</i>	<i>pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden</i>	52,50
<i>Positionsgruppe 7 (5c)</i>	<i>pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden</i>	55,00
<i>Positionsgruppe 8 (5d)</i>	<i>pro angefangene Stunde bis zu 5 Stunden</i>	57,50

Flughafenentgelte – Frankfurt Main 2005

von 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr Ortszeit

Positionierungsgruppe 2	pro angefangene Stunde	16,50
Positionierungsgruppe 3	pro angefangene Stunde	28,00
Positionierungsgruppe 4	pro angefangene Stunde	39,50
Positionierungsgruppe 5 (5a)	pro angefangene Stunde	46,00
Positionierungsgruppe 6 (5b)	pro angefangene Stunde	48,50
Positionierungsgruppe 7 (5c)	pro angefangene Stunde	51,00
Positionierungsgruppe 8 (5d)	pro angefangene Stunde	53,50

1.5.3 Flugzeuggrößenbezogene Zeitzuschläge

Bei Überschreitung der in 1.5.2 genannten Zeiten (mit Ausnahme von Positionierungsgruppe 1) beträgt das Entgelt für jede angefangene zusätzliche Stunde in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.59 Uhr Ortszeit für Luftfahrzeuge der

	in €
Positionierungsgruppe 2	33,00
Positionierungsgruppe 3	44,00
Positionierungsgruppe 4	55,00
Positionierungsgruppe 5 (5a)	61,00
Positionierungsgruppe 6 (5b)	63,50
Positionierungsgruppe 7 (5c)	66,00
Positionierungsgruppe 8 (5d)	68,50

1.5.4 Gebäudezuschlag

Für Abstellvorgänge auf dem Vorfeld wird kein weiteres Zusatzentgelt berechnet.

Für Abstellvorgänge auf einer Gebäudeposition werden pro Vorgang zusätzlich berechnet für

	<i>in €</i>
<i>Positionsgruppe 2</i>	<i>27,50</i>
<i>Positionsgruppe 3</i>	<i>55,00</i>
<i>Positionsgruppe 4</i>	<i>82,50</i>
<i>Positionsgruppe 5 bis 8 (5a bis 5d)</i>	<i>110,00</i>

1.5.5 Ausnahmeregelungen

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

1.6 Inkrafttreten

Die Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt Main vom 13. November 2003 (NfL-I-276/03), geändert am 28. Oktober 2004 (NfL-I-250/04), tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2005 außer Kraft.



1.7 Rechtliche Grundlage

Die Genehmigung der vorliegenden Lande- und Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte erfolgte auf Basis des Öffentlich-Rechtlichen Vertrags durch den Hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und wurde in den NfL-I-298/04 vom 9. Dezember 2004 veröffentlicht.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

gez. ppa.
V. Zintel

gez. i. A.
R.-D. Rolshausen



2 Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge)

2.1 Allgemeine Bedingungen

2.1.1 Zahlungspflicht

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen sind Lärmzuschläge an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Dies gilt bei einer Landung auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbarer anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

2.1.2 Verwendungsnachweis und Laufzeit

Die Fraport AG verbucht die Einnahmen aus den Lärmzuschlägen getrennt von den Flughafentgelten in einem gesonderten Lärmschutzfonds. In diesen Fonds werden auch alle aus der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen entstehenden Kosten sowie der Verwaltungsaufwand verbucht. Die Fraport AG verpflichtet sich, über den Stand des Lärmschutzfonds im Rahmen der Konsultation den Verbänden der Fluggesellschaften und der Genehmigungsbehörde Rechenschaft abzulegen.

Die Zahlungspflicht für die Lärmzuschläge begann am 1. November 2002. Die Laufzeit der Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach der Höhe der Kosten für das Programm und der Dauer bis zur Erledigung aller Maßnahmen. Beides kann erst durch Einzelaufnahmen des Zustandes der unter das Schallschutzprogramm fallenden Immobilien bestimmt werden. Die Fraport AG geht nach

derzeitigem Kenntnisstand von einem Abschluss des Schallschutzprogramms in 2006 aus, da letztmalig am 25. April 2006 Anträge auf Schallschutzmaßnahmen unter diesem Programm gestellt werden können. Sie wird das Ende des Programms den Verbänden der Fluggesellschaften und der Genehmigungsbehörde rechtzeitig mitteilen. Die Fraport AG wird bei der Genehmigungsbehörde die Aufhebung der Lärmzuschläge zu diesem Zeitpunkt beantragen.

2.1.3 *Ausnahmeregelungen*

Es gelten die unter Abschnitt 1.3.2 beschriebenen Ausnahmeregelungen für Passagierentgelte.



2.2 Schallschutzentgelte

2.2.1 Allgemein

Zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen innerhalb eines durch definierte Lärmgrenzwerte bestimmten Schallschutzgebiets werden Lärmzuschläge erhoben, die sich gliedern in

variable Zuschläge

- a) nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste sowie
- b) nach der beim Start an Bord befindlichen Fracht oder Post richten und

fixe Zuschläge

- c) nach der Zuordnung des Fluggeräts zu Lärmkategorien entsprechend der Beschreibung unter Ziffer 1.2.4 bis 1.2.6 und nach der Tageszeit, zu der die Flugbewegung stattfindet.

2.2.2 Bemessungsgrundlage Passagiere

	<i>in €</i>
<i>pro Passagier an Bord bei Abflug</i>	<i>0,50</i>

2.2.3 Bemessungsgrundlage Fracht und Post

	<i>in €</i>
<i>pro angefangene 100 kg an Bord bei Abflug</i>	<i>0,25</i>

Die Bemessungsgrundlage gilt sowohl für die auf Nur-Frachtflugzeugen bzw. Nur-Postflugzeugen transportierte Fracht oder Post als auch für die als Beiladefracht oder -post transportierten Mengen.

2.2.4 Bemessungsgrundlage Lärmkategorie

Die Entgelte für den Lärmzuschlag werden pro Bewegung berechnet. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie. Es gelten die Bedingungen gemäß 1.2.4 und die Einstufung des Fluggeräts gemäß 1.2.5 bis 1.2.6. Die Lärmzuschläge in der Nachtzeit bzw. in der Sperrzeit werden additiv zu den ganztägigen Zuschlägen erhoben. Eine Unterscheidung in Nachtrand- und Nachtkernzeiten erfolgt nicht.

2.2.5 Entgelte für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge, Propellerflugzeuge und Hubschrauber mit Einstufung nach ICAO Annex 16/3

a) S/L-Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung in €

<i>Kategorie 1</i>	<i>Kategorie 2</i>	<i>Kategorie 3</i>	<i>Kategorie 4</i>	<i>Kategorie 5</i>	<i>Kategorie 6</i>	<i>Kategorie 7</i>
<i>5,00</i>	<i>10,00</i>	<i>15,00</i>	<i>20,00</i>	<i>25,00</i>	<i>250,00</i>	<i>500,00</i>

b) S/L-Lärmzuschläge 22.00–05.59 Ortszeit pro Bewegung in €

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
12,50	20,00	27,50	35,00	42,50	500,00	1.000,00

2.2.6 Entgelte für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge und Propellerflugzeuge mit Einstufung nach ICAO Annex 16/2 und Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch)

a) S/L-Lärmzuschläge ganztägig pro Bewegung in €

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	250,00	500,00

b) S/L-Lärmzuschläge Sperrzeit (00.00 Uhr bis 23.59) pro Bewegung in €

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
12,50	20,00	27,50	35,00	42,50	500,00	1.000,00

2.2.7 Entgeltkonstanz

Für die Dauer der Laufzeit des Programms bleiben die Entgeltsätze gemäß 2.2.2 bis 2.2.6 konstant.

3 *Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post*

Zu melden sind bei Landung bzw. Start an Bord befindliche

a) **Passagiere**

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

b) **Fracht und Post**

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

Der amtliche Flugbericht ist Bestandteil der Flugbetriebsmeldung für den Flughafen FRA 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 FRA 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 Tage nach der Landung bzw. dem Start an die Fraport AG zu übermitteln. Falls die Meldung bei der Fraport AG nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Flughafenentgelte die maximal möglichen Belademengen zugrunde gelegt.

Bei Reklamationen von Rechnungen wird zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung um Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheets u. a.) gebeten. Die Fraport AG behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen in Zusammenhang stehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt drei Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlingsagenten bzw. 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 FRA das EDV-gestützte System FLIRT*FRA zur elektronischen Datenerfassung und -übermittlung eingesetzt. Das Programm wird den auf dem Flughafen FRA tätigen Luftverkehrsgesellschaften oder Handlingsagenten von der Fraport AG ohne gesonderte Berechnung zur Verfügung gestellt.



Anhang 1

Länderliste

Ziele

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

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

Anhang 2

Positionierungsgruppen für Abstellentgelte

Positionierungsgruppe 1	Positionierungsgruppe 2		Positionierungsgruppe 3		Positionierungsgruppe 4
<i>Alle Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“</i>	<i>max. Spannweite 30 m, max. Länge 32 m</i>		<i>max. Spannweite 38 m, max. Länge 47 m</i>		<i>max. Spannweite 48 m, max. Länge 58 m</i>
<i>Abrechnung nur für Fluggerät der allgemeinen Luftfahrt, soweit dieses in Positionierungsgruppe 2 eingestuft ist und auf den Positionen S 401 bis S 452 abgestellt wird.^{1, 2}</i>	AN 26	DHC 7	AN 12	DC-92	AN 22
	AN 30	DH 8A	AN 28	DC-93	A30B
	AN 32	DH 8B	AN 72	DC-94	A306
	ATP	DH 8C	A318	DC-95	A310
	AT 43	DH 8D	A319	F 100	B 701
	AT 44	E 190	A320	L 188	B 703
	AT 45	F 27	A321	MD-81	B 752
	AT 72	F 28	BA 11	MD-82	B 753
	A748	F 50	B 712	MD-83	B 762
	B 461	F 60	B 721	MD-87	B 763
	B 462	F 70	B 722	MD-88	C 130
	B 463	RJ 1H	B 733	MD-90	C 160
	B 732	RJ 70	B 734	T 134	DC-85
	B 735	RJ 85	B 736	YK 42	DC-86
	CRJ 1	SB 20	B 737		DC-87
	CRJ 2	SF 34	B 738		IL 18
	CRJ 7	SH 33	B 739		IL 62
	DC-3	SH 36	DC-6		T 154
	DHC 5	YK 40	DC-91		T 204

Flughafenentgelte – Frankfurt Main 2005

Positionierungsgruppe 5 (5a)	Positionierungsgruppe 6 (5b)	Positionierungsgruppe 7 (5c)	Positionierungsgruppe 8 (5d)
<i>max. Spannweite 52 m max. Länge 62 m</i>	<i>max. Spannweite 61 m max. Länge 64 m</i>	<i>max. Spannweite 65 m und max. Länge 71 m</i>	<i>max. Spannweite 65 m und max. Länge 76 m</i>
B 764	A332	A345	A346
DC-10	A333	B 741	AN 124
IL 76	A342	B 742	B 773
IL 86	A343	B 743	
L 1011	B 745	B 744	
MD-11	B 771		
	B 772		
	IL 96		

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

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

4 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV)

4.1 Allgemeine Bedingungen

4.1.1 Rechtsgrundlage

In Ziff. 2.5.3 der ab 1. Januar 1998 geltenden Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Frankfurt Main sind zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) definiert.

4.1.2 Genehmigungspflicht

Dienstleister und Selbstabfertiger haben diese Zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen und dafür ein Entgelt zu zahlen, das nicht nach § 43 LuftVZO genehmigungspflichtig ist.

4.1.3 Gültigkeit

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“ ist gültig bis auf Widerruf ab dem 1. Januar 2005. Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.

4.1.4 Schuldnerregelung

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.

4.1.5 Zahlungspflicht

Für die Nutzung der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen Teil A wird ein Entgelt berechnet, dessen Höhe sich nach der von dem Luftfahrzeug benötigten Positionsgröße bemisst (siehe **Anhang 3**). Für Mixed-Version-Flüge wird ein am Passagieranteil ausgerichtetes anteiliges Entgelt berechnet. Die Nutzung und Abgeltung der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen Teil B ist entweder Bestandteil der mit der Fraport AG abgeschlossenen Bodenverkehrsdienstverträge oder erfolgt in Form festgesetzter Entgelte auf der Grundlage des Verzeichnisses „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen Teil B“ der Fraport AG in der jeweils geltenden Fassung.

4.1.6 Zahlungszeitpunkt

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

4.1.7 *Umsatzsteuer*

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

4.1.8 *Ausnahmeregelung*

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 Bodenverkehrsdienst-Struktureinrichtungen Teil A zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen.

Ausgenommen von der Berechnung für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Struktureinrichtungen Teil A sind Hubschrauber. Für Nur-Frachtflüge, Postflüge, Überführungsflüge und technische Landungen wird zur Abdeckung der Vorhaltekosten für die zentralen Enteisungseinrichtungen für Fluggerät ein Entgelt erhoben, welches als Positionsgruppe 0 aufgeführt ist.



4.2 Teil A (gemäß MoU)

4.2.1 Leistungsumfang

Zu den Zentralen Bodenverkehrs-Infrastruktureinrichtungen Teil A zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gehören

- die zentrale Gepäckförderanlage für das abgehende Gepäck und das Umsteigergepäck (Bereitstellung der Anlage, kein operationeller Service),
- Gate-Gepäckeinrichtungen für das abgehende Gepäck,
- Sperrgepäckeinrichtungen,
- zentrale Gepäckeinrichtungen für das ankommende Gepäck,
- zentrale Enteisungseinrichtungen für Flugzeuge und
- CUTE-Netz.



4.2.2 Flugzeuggrößenbezogene Entgelte

Das Entgelt (Teil A gemäß MoU) beträgt für Luftfahrzeuge der

	Ankunft	Abflug
	in €	in €
Positionierungsgruppe 1	<i>keine Berechnung, da Leistung nicht vorgehalten wird</i>	
Positionierungsgruppe 2	< 35 t MTOW	34,00
	> 35 t MTOW	78,50
Positionierungsgruppe 3	147,00	147,00
Positionierungsgruppe 4	352,50	352,50
Positionierungsgruppe 5	670,50	670,50
Positionierungsgruppe 6	1.112,00	1.112,00
Positionierungsgruppe 6 Mixed	835,00	835,00
Positionierungsgruppe 0 (keine Passagierflüge)	13,25	13,25

Die Eingruppierung der Luftfahrzeuge in Positionierungsgruppen ist in **Anhang 3** auf den nächsten Seiten dargestellt.

Anhang 3

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur Teil A

Positionsgruppe 1 *

Nur für Abfertigungsvorgänge auf den GAT-Positionen S 401 bis S 452. Fluggerät mit einer Spannweite von maximal 30 Metern und einer Länge von maximal 32 Metern zahlen kein BVD-Infrastrukturentgelt Teil A. Fluggeräte mit größeren Abmessungen zahlen das BVD-Infrastrukturentgelt Teil A der Positionsgruppe 0.



Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen – Frankfurt Main 2005

<i>Positionsgruppe 2</i>		<i>Positionsgruppe 3</i>		<i>Positionsgruppe 4</i>		<i>Positionsgruppe 5</i>		<i>Positionsgruppe 6</i>	
A748	DHC 7	A318	B 738	A306	C 130	A332	B 772	AN 124	B 743
AN 26	DH 8A	A319	B 739	A310	C 160	A333	B 773	B 741	B 744
AN 30	DH 8B	A320	BA 11	A30B	DC-85	A342	DC-10	B 742	
AN 32	DH 8C	A321	DC-6	AN 22	DC-86	A343	IL 76		
ATP	DH 8D	AN 12	DC-91	B 701	DC-87	A345	IL 86		
AT 43	E 190	AN 28	DC-94	B 703	IL 18	A346	IL 96		
AT 44	F 27	AN 72	DC-95	B 752	IL 62	B 745	L 101		
AT 45	F 28	B 712	F 70	B 753	T 154	B 764	MD-11		
AT 72	F 50	B 721	F 100	B 762	T 204	B 771			
B 461	F 60	B 722	L 188	B 763					
B 462	RJ 1H	B 732	MD-80						
B 463	RJ 70	B 733	MD-87						
BA 46	RJ 85	B 734	MD-90						
CRJ 1	SB 20	B 735	T 134						
CRJ 2	SF 34	B 736	YK 42						
CRJ 7	SH 33	B 737							
CRJ 9	SH 36								
DC-3	YK 40								
DHC 5									

* Bei nicht aufgelisteten Luftfahrzeugen erfolgt die Eingruppierung anhand der vorgelegten Flugzeugdokumente; ohne Vorlage erfolgt die Eingruppierung nach billigem Ermessen.

4.3 Teil B (gemäß MoU)

Leistungsinhalte lt. Flughafenbenutzungsordnung

(FBO, Schlüssel 5.1.1, Abschnitt 2.5.3)

- Zentrale Gepäckförderanlage für das abgehende und Umsteigergepäck (Bedienung der Anlage)
- Zentrale Gepäcksicherheitseinrichtungen (Bereitstellung der Anlage, kein operationeller Service)
- Fluggastbrücken einschließlich mobiler Fluggasttreppen als Ersatz bei Ausfall
- 400-Hertz-Stromversorgung (einschließlich mobilem Back-up-Gerät) bis zu drei Stunden
- Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung
- Zollgepäcksammellager
- Gepäck-Fehlerbahn

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



4.3.1. Passagierflugzeuge

4.3.1.1 Gebäudeposition

4.3.1.1.1 Konventionelle Flugzeuge

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

Kleinflugzeuge bis zu 10.000 kg Höchstabfluggewicht		25,00
A319	Handladung	259,00
A320	Handladung	331,00
A321	Handladung	371,00
A748		103,00
ATR 42		91,00
ATR 72		135,00
Avro RJ 70 / BAe 146-100		166,00
Avro RJ 85 / BAe 146-200		227,00
Avro RJ 100 / BAe 146-300		257,00
B 727-200		372,00
B 737-200	mit Treppe	265,00
B 737-200	ohne Treppe	265,00
B 737-300	mit automatischer Ladehilfe	298,00
B 737-300	ohne automatische Ladehilfe	298,00
B 737-400	mit automatischer Ladehilfe	331,00
B 737-400	ohne automatische Ladehilfe	331,00

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen – Frankfurt Main 2005

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

B 737-500	mit Treppe	242,00
B 737-500	ohne Treppe	242,00
B 737-600	mit automatischer Ladehilfe	245,00
B 737-600	ohne automatische Ladehilfe	245,00
B 737-700	mit automatischer Ladehilfe	308,00
B 737-700	ohne automatische Ladehilfe	308,00
B 737-800	mit automatischer Ladehilfe	390,00
B 737-800	ohne automatische Ladehilfe	390,00
B 737-900	mit automatischer Ladehilfe	380,00
B 737-900	ohne automatische Ladehilfe	380,00
B 757	mit automatischer Ladehilfe	443,00
B 757	ohne automatische Ladehilfe	443,00
B 757-300	mit automatischer Ladehilfe	536,00
B 757-300	ohne automatische Ladehilfe	536,00
BAe-ATP		132,00
CRJ / CL 65		98,00
DC-9-20		171,00
DC-9-30		207,00
DC-9-40		252,00
DC-9-50		281,00
DHC 7		98,00
DHC 8-100/200		72,00
DHC 8-300		107,00
DHC 8-400		126,00

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen – Frankfurt Main 2005

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

DO 328		62,00
EMB 120		61,00
EMB 135		93,00
EMB 145		107,00
FK 27		95,00
FK 28		120,00
FK 50		98,00
FK 70		142,00
FK 100	mit automatischer Ladehilfe	216,00
FK 100	ohne automatische Ladehilfe	216,00
IL 62		374,00
MD-80/81/82/83/90		340,00
MD-87		243,00
MD-88		282,00
SAAB 2000		93,00
TU 134		132,00
TU 154		328,00
YAK 42		230,00

4.3.1.1.2 Großraumflugzeuge

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

A300-600	(bis 340 Sitze)	1.608,00
A300-B	(bis 270 Sitze)	1.288,00
A300-B	(bis 320 Sitze)	1.511,00
A310	(bis 240 Sitze)	1.163,00
A310	(bis 285 Sitze)	1.344,00
A319	mit ULD	346,00
A320	mit ULD	442,00
A321	mit ULD	495,00
A330-200	(bis 293 Sitze)	1.353,00
A330-300	(bis 300 Sitze)	1.408,00
A330-300	(bis 440 Sitze)	1.919,00
A340-200	(bis 303 Sitze)	1.454,00
A340-300	(bis 335 Sitze)	1.598,00
A340-500	(bis 313 Sitze)	1.484,00
A340-600	(bis 380 Sitze)	1.780,00
B 747-100/200/300	(bis 390 Sitze)	1.856,00
B 747-100/200/300	(bis 490 Sitze)	2.297,00
B 747-100/200/300	(bis 550 Sitze)	2.560,00
B 747-400	(bis 390 Sitze)	1.899,00
B 747-400	(bis 490 Sitze)	2.340,00
B 747 SP	(bis 305 Sitze)	1.469,00
B 747 SP	(bis 345 Sitze)	1.645,00

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen – Frankfurt Main 2005

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

B 767-200	(bis 230 Sitze)	1.064,00
B 767-200	(bis 255 Sitze)	1.227,00
B 767-200	(bis 290 Sitze)	1.381,00
B 767-300	(bis 261 Sitze)	1.253,00
B 767-300	(bis 312 Sitze)	1.486,00
B 767-400	(bis 261 Sitze)	1.239,00
B 767-400	(bis 305 Sitze)	1.432,00
B 777-200		1.574,00
B 777-300	(bis 394 Sitze)	1.754,00
DC-10 UG	(bis 310 Sitze)	1.483,00
DC-10 UG	(bis 345 Sitze)	1.637,00
DC-10 LG	(bis 345 Sitze) mit ULD	1.644,00
DC-10 LG	(bis 380 Sitze) mit ULD	1.798,00
DC-10 LG	(bis 380 Sitze) Handladung	1.974,00
IL 86	(bis 350 Sitze)	1.617,00
IL 96-300		1.094,00
L 1011-100/200 LG	(bis 280 Sitze) mit ULD	1.337,00
L 1011-100/200 LG	(bis 330 Sitze) mit ULD	1.567,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze) mit ULD	1.894,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze) Handladung	2.060,00
L 1011-500 UG	(bis 280 Sitze) mit ULD	1.330,00
L 1011-500 UG	(bis 280 Sitze) Handladung	1.611,00
MD-11	(bis 323 Sitze)	1.566,00
MD-11	(bis 410 Sitze)	1.940,00
TU 204	(bis 214 Sitze)	586,00

4.3.1.1.3 Großraumflugzeuge Mixed Version

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

	<i>Frachtanteil</i>	<i>Höchstzuladung</i>	<i>Paletten bis zu</i>	<i>je Abfertigung</i>
		<i>in kg</i>		<i>in €</i>
B 747-100/200/300	25 %	25.875	7	1.545,00
B 747-400	25 %	25.875	7	1.589,00

4.3.1.2 Vorfeldposition

4.3.1.2.1 Konventionelle Flugzeuge

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

Kleinflugzeuge bis zu 10.000 kg Höchstabfluggewicht		16,00
A319	Handladung	178,00
A320	Handladung	222,00
A321	Handladung	250,00
A748		65,00
ATR 42		64,00
ATR 72		84,00
Avro RJ 70 / BAe 146-100		108,00
Avro RJ 85 / BAe 146-200		153,00
Avro RJ 100 / BAe 146-300		167,00
B 737-200	mit Treppe	181,00
B 737-200	ohne Treppe	181,00
B 737-300	mit automatischer Ladehilfe	200,00
B 737-300	ohne automatische Ladehilfe	200,00
B 737-400	mit automatischer Ladehilfe	221,00
B 737-400	ohne automatische Ladehilfe	221,00
B 737-500	mit Treppe	183,00
B 737-500	ohne Treppe	183,00
B 737-600	mit automatischer Ladehilfe	192,00
B 737-600	ohne automatische Ladehilfe	192,00

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen – Frankfurt Main 2005

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

B 737-700	mit automatischer Ladehilfe	210,00
B 737-700	ohne automatische Ladehilfe	210,00
B 737-800	mit automatischer Ladehilfe	261,00
B 737-800	ohne automatische Ladehilfe	261,00
B 737-900	mit automatischer Ladehilfe	252,00
B 737-900	ohne automatische Ladehilfe	252,00
B 757	mit automatischer Ladehilfe	301,00
B 757	ohne automatische Ladehilfe	301,00
B 757-300	mit automatischer Ladehilfe	368,00
B 757-300	ohne automatische Ladehilfe	368,00
BAe-ATP		85,00
CRJ / CL 65		67,00
DC-9-20		113,00
DC-9-30		161,00
DC-9-40		172,00
DC-9-50		190,00
DHC 7		67,00
DHC 8-100/200		43,00
DHC 8-300		67,00
DHC 8-400		99,00
DO 328		35,00
EMB 120		36,00
EMB 135		56,00
EMB 145		67,00

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen – Frankfurt Main 2005

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

FK 27		65,00
FK 28		79,00
FK 50		67,00
FK 70		93,00
FK 100	mit automatischer Ladehilfe	152,00
FK 100	ohne automatische Ladehilfe	152,00
IL 62		250,00
MD-80/81/82/83/90		227,00
MD-87		172,00
MD-88		189,00
SAAB 2000		62,00
TU 134		90,00
TU 154		218,00
YAK 42		152,00

4.3.1.2.2 Großraumflugzeuge

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

A300-600	(bis 340 Sitze)	1.264,00
A300-B	(bis 270 Sitze)	1.014,00
A300-B	(bis 320 Sitze)	1.185,00
A310	(bis 240 Sitze)	918,00
A310	(bis 285 Sitze)	1.055,00
A319	mit ULD	262,00
A320	mit ULD	331,00
A321	mit ULD	369,00
A330-200	(bis 293 Sitze)	1.094,00
A330-300	(bis 300 Sitze)	1.218,00
A330-300	(bis 440 Sitze)	1.587,00
A340-200	(bis 303 Sitze)	1.139,00
A340-300	(bis 335 Sitze)	1.256,00
A340-500	(bis 313 Sitze)	1.200,00
A340-600	(bis 380 Sitze)	1.435,00
B 747-100/200/300	(bis 390 Sitze)	1.459,00
B 747-100/200/300	(bis 490 Sitze)	1.798,00
B 747-100/200/300	(bis 550 Sitze)	2.001,00
B 747-400	(bis 390 Sitze)	1.502,00
B 747-400	(bis 490 Sitze)	1.842,00
B 747 SP	(bis 305 Sitze)	1.160,00
B 747 SP	(bis 345 Sitze)	1.294,00

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen – Frankfurt Main 2005

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

B 767-200	(bis 230 Sitze)	830,00
B 767-200	(bis 255 Sitze)	966,00
B 767-200	(bis 290 Sitze)	1.086,00
B 767-300	(bis 261 Sitze)	988,00
B 767-300	(bis 312 Sitze)	1.169,00
B 767-400	(bis 261 Sitze)	1.001,00
B 767-400	(bis 305 Sitze)	1.157,00
B 777-200		1.242,00
B 777-300	(bis 394 Sitze)	1.424,00
DC-10 UG	(bis 310 Sitze)	1.167,00
DC-10 UG	(bis 345 Sitze)	1.286,00
DC-10 LG	(bis 345 Sitze) mit ULD	1.293,00
DC-10 LG	(bis 380 Sitze) mit ULD	1.412,00
DC-10 LG	(bis 380 Sitze) Handladung	1.757,00
IL 86	(bis 350 Sitze)	1.294,00
IL 96-300		854,00
L 1011-100/200 LG	(bis 280 Sitze) mit ULD	1.052,00
L 1011-100/200 LG	(bis 330 Sitze) mit ULD	1.232,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze) mit ULD	1.475,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze) Handladung	1.832,00
L 1011-500 UG	(bis 280 Sitze) mit ULD	1.048,00
L 1011-500 UG	(bis 280 Sitze) Handladung	1.326,00
MD-11	(bis 323 Sitze)	1.238,00
MD-11	(bis 410 Sitze)	1.524,00
TU 204	(bis 214 Sitze)	459,00

4.3.1.2.3 Großraumflugzeuge Mixed Version

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

	<i>Frachtanteil</i>	<i>Höchstzuladung</i> <i>in kg</i>	<i>Paletten bis zu</i>	<i>je Abfertigung</i> <i>in €</i>
B 747-100/200/300	25 %	25.875	7	1.218,00
B 747-400	25 %	25.875	7	1.264,00

4.3.2 Frachtflugzeuge

Leistungsinhalte lt. Flughafenbenutzungsordnung (FBO, Schlüssel 5.1.1, Abschnitt 2.5.3)

- Zentrale Gepäckanlagen (Bedienung der Anlage), nur Crew-Gepäck
- Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung
- 400-Hertz-Stromversorgung (einschließlich mobilem Back-up-Gerät) bis zu vier Stunden

4.3.2.1 Handladung

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

	Höchstzuladung in kg	je Abfertigung in €
Kleinflugzeuge bis zu 10.000 kg Höchstabfluggewicht		15,00
AN 12	14.500	23,00
ATR 42	4.900	21,00
Avro RJ 85 / BAe 146-200	10.400	40,00
Avro RJ 100 / BAe 146-300	12.500	49,00
DC-9-30	15.500	34,00
EMB 120	4.000	33,00
FK 27	5.400	21,00
IL 76	40.000	39,00
L 382	21.800	34,00

4.3.2.2 Palettenladung

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

	Höchstzuladung in kg	je Abfertigung in €
A310	34.900	34,00
B 737-200	14.500	33,00
B 747-100/200/300	103.500	157,00
B 747-400	110.700	157,00
B 757-200	45.000	47,00
DC-8-61/63	54.000	39,00
DC-8-71/73	54.000	39,00
DC-10-30	70.200	101,00
IL 76	40.000	39,00
IL 96	92.000	56,00
L 188	14.500	30,00
L 382	23.000	34,00
MD-11	91.100	101,00
TU 154	19.000	34,00

4.3.3 Technische Notlandung

Leistungsinhalte lt. Flughafenbenutzungsordnung (FBO, Schlüssel 5.1.1, Abschnitt 2.5.3)

- Zentrale Gepäckförderanlage für das abgehende und Umsteigergepäck (Bedienung der Anlage)
- 400-Hertz-Stromversorgung (einschließlich mobilem Back-up-Gerät)
- Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

Kleinflugzeuge bis zu 10.000 kg Höchstabfluggewicht	13,00
A300-600	77,00
A300-B (bis 270 Sitze)	70,00
A300-B (bis 320 Sitze)	73,00
A310 (bis 240 Sitze)	66,00
A310 (bis 285 Sitze)	69,00
A310 Cargo	34,00
A319	56,00
A320	60,00
A321	61,00
A330	81,00
A340	84,00
AN 12	23,00
ATR 42	24,00
ATR 72	24,00
Avro RJ / BAe 146	35,00

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen – Frankfurt Main 2005

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

B 737-200/300/400/500	42,00
B 737-600/700/800/900	51,00
B 747-100/200/300	95,00
B 747-100/200/300 Cargo	65,00
B 747-400	137,00
B 747-400 Cargo	65,00
B 747 SP	91,00
B 757	61,00
B 757 Cargo	47,00
B 767-200	74,00
B 767-300	(bis 261 Sitze) 74,00
B 767-300	(bis 312 Sitze) 77,00
B 767-400	76,00
B 777	82,00
BAe-ATP	24,00
CRJ / CL 65	24,00
DC-8	39,00
DC-9-20/30/40	36,00
DC-9-50	42,00
DC-10 UG	86,00
DC-10 LG	86,00
DC-10-30 Cargo	43,00
DHC 7	24,00
DHC 8-100	23,00

Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen – Frankfurt Main 2005

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

DHC 8-300		24,00
DHC 8-400		25,00
DO 328		17,00
EMB 120		23,00
EMB 135		24,00
EMB 145		24,00
FK 27/28/50/70		24,00
FK 100		36,00
IL 62		49,00
IL 76 Cargo		39,00
IL 86		80,00
IL 96-300		79,00
IL 96 Cargo		79,00
L 1011-100/200 LG	(bis 280 Sitze)	77,00
L 1011-100/200 LG	(bis 330 Sitze)	77,00
L 1011-100/200 LG	(bis 400 Sitze)	79,00
L 1011-500 UG		77,00
L 188		30,00
L 382		34,00
MD-11		93,00
MD-11 Cargo		34,00
MD-80/81/82/83/90		45,00
MD-87/88		36,00
SAAB 2000		19,00

Grundentgelte (Teil B gemäß MoU)

je Abfertigung
in €

TU 134	25,00
TU 154	45,00
TU 204	98,00
YAK 42	24,00



4.4 Entgelt für Gepäckzuführung bei 100 % Reisegepäckkontrolle

		<i>in €</i>
<i>Entgelt für Gepäckzuführung 100 % Reisegepäckkontrolle Lokal</i>	<i>Lokal Pax</i>	0,30
<i>Entgelt für Gepäckzuführung 100 % Reisegepäckkontrolle Transfer</i>	<i>Transfer Pax</i>	0,04

Impressum

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Verantwortlich für den Inhalt: FTB-WE, BVD-WI

Layout und Herstellung: Unternehmenskommunikation (UKM-IK)



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

Frankfurt Airport – effective as of January 1, 2005



Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Remarks

The official wording is in German.



For questions please contact:

For questions concerning airport charges
please contact:

Traffic and Terminal Management
Airport Charges

Rolf-Dieter Rolshausen

FTB-WE

Fon: +49 (0) 69 690-66634

Fax: +49 (0) 69 690-70593

rd.rolshausen@fraport.de

Thorsten Becker

FTB-WE

Fon: +49 (0) 69 690-73009

Fax: +49 (0) 69 690-70593

t.becker@fraport.de

Vera Beninga

FTB-WE

Fon: +49 (0) 69 690-61750

Fax: +49 (0) 69 690-70593

v.beninga@fraport.de

Andrea Hermann

FTB-WE

Fon: +49 (0) 69 690-61874

Fax: +49 (0) 69 690-70593

a.hermann@fraport.de

For questions please contact:

For questions concerning invoices
on airport charges please contact:

*Traffic and Terminal Management
Financial Accounting*

Peter Huth

FTB-WR

Fon: +49 (0) 69 690-73031

Fax: +49 (0) 69 690-59755

p.huth@fraport.de

Petra Brück-Jung

FTB-WR

Fon: +49 (0) 69 690-71473

Fax: +49 (0) 69 690-33291

p.brueck-jung@fraport.de



For questions please contact:

For questions concerning Central Ground Handling Infrastructure please contact:

*Aviation Ground Services & Logistics
Financial Accounting
Central Ground Handling Infrastructure*

Marcus Steinmetz

BVD-WI

Fon: +49 (0) 69 690-20009

Fax: +49 (0) 69 690-58002

m.steinmetz@fraport.de

Mona Merz

BVD-WI

Fon: +49 (0) 69 690-20126

Fax: +49 (0) 69 690-58002

m.merz01@fraport.de

For questions concerning invoices on Central Ground Handling Infrastructure please contact:

Dennis Butscheidt

BVD-V

Fon: +49 (0) 69 690-60515

Fax: +49 (0) 69 690-59943

d.butscheidt@fraport.de

1 Airport Charges

1.1 General Conditions

1.1.1 Debtor Clause

Debtors of the landing and take-off, passenger, security and parking charges as well as noise surcharges 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.

1.1.2 Regulation of Exceptions

No landing and take-off charges, passenger charges, security charges as well as noise surcharges 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.



1.1.3 *Date of Payment*

The landing and take-off charges, passenger charges, security charges, parking charges as well as noise surcharges shall be payable in € 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 *Value Added Tax (VAT)*

The landing and take-off charges, passenger charges, security charges, parking charges as well as noise surcharges 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 Landing and Take-Off Charges

1.2.1 Financial Obligation

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

1.2.2 Computation Basis for Weight-Related Charges

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

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

A reduction of the MTOW 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 of the take-off weight of the aircraft as entered in the registration documents must be submitted to the airport operator immediately. Seasonal reductions of take-off weights are not accepted.



1.2.3 Weight-Related Charges

The landing and take-off charge for domestic, European and intercontinental flights per 1,000 kg of Maximum Take-off Weight or fraction thereof amounts to: **€1.60** per movement

Contrary to the aforementioned method of computing the basic charges, minimum charges are computed for landings and take-offs for all aircraft with a Maximum Take-off Weight up to 35,000 kg. These charges amount for aircraft with a Maximum Take-off Weight:

- | | |
|---------------------------------------------------|-----------------------------|
| a) up to 6,000 kg | €125.00 per movement |
| b) more than 6,000 kg and not exceeding 35,000 kg | €150.00 per movement |

This lump sum computation does not apply for helicopters. Additionally, the noise component according to 1.2.4 will be computed.



1.2.4 Computation Basis for Noise-Related Charges

Noise charges are computed per movement 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 or 3 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 or 3 respectively are not exceeded.

The computation of the landing and take-off charge is determined by the actual presentation of appropriate proof by the aircraft operator prior to take-off. No refunds will be made.

The classification of aircraft into noise categories is based on the average take-off noise levels according to DIN 45643 for the years 2001, 2002, and 2003 of single aircraft types or aircraft groups. The measurement results for 2001 are multiplied with a weighting factor of 1, the results for 2002 with a weighting factor of 2, and those for 2003 with a weighting factor of 3. The result computed as above is divided by 6 to obtain the basis for classification.

Aircraft types not listed in the following chart will be classified to the airport's discretion until satisfactory measurements are available at Frankfurt Airport.



1.2.5 Classification of Turbo Jet Aircraft Certified According to ICAO Annex 16/3, Propeller Aircraft and Helicopter

Category 1: LAZ to 69.9 dB(A)

All Chapter-3-Jets with MTOW < 34 t

All propeller-driven aircraft with MTOW < 34 t

All helicopters

A318, A319, A320, A321

AN 72/74

B 717

B 737-300 to -900

B 757

BAe146/Avro RJ

Fokker 70/Fokker 100

Gulfstream IV/V

L 188

MD-90

Category 2: LAZ 70.0 to 73.9 dB(A)

A300

A310

B 727-100 Reengined

B 767

B 777

DC-6

IL 18

TU 204

YK 42/142

Category 3: LAZ 74.0 to 76.9 dB(A)

A330

A340

AN 12

B 727 Hushkit

DC-8-70-Series

DC-9 Hushkit

IL 96

L 1011 (Tristar)

MD-80 to MD-88

MD-11

SC 5 (Shorts Belfast)

Category 4: LAZ 77.0 to 79.9 dB(A)

AN 22

BAC 111 Hushkit

B 707

B 737-200 Hushkit

B 747-S

B 747-400

DC-10

TU 154

Category 5: LAZ 80.0 to 82.9 dB(A)

B 747-100 to -300

IL 62

Category 6: LAZ 83.0 to 85.9 dB(A)

-

Category 7: LAZ 86.0 dB(A) and higher

AN 124

Noise charges during 24 hrs per movement in €

Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
0,00	21,00	47,00	150,00	322,50	3.500,00	7.250,00

Additionally night surplus charges:

A) In night time 1 for aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 per movement (22.00 – 22.59 hrs and 05.00 – 05.59 hrs) in €

Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
33,00	84,00	152,00	285,00	930,00	10.000,00	21.000,00

B) In night time 2 for aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 per movement (23.00 – 04.59 hrs) in €

Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
34,00	85,50	155,00	292,50	1.000,00	11.000,00	23.000,00

1.2.6 Classification of Turbo Jet Aircraft Certified According to ICAO Annex 16/2 and Non-Certified Aircraft (Military Aircraft)

Category 1: LAZ to 69.9 dB(A)

C 160/ND 16 (Transall)

Category 2: LAZ 70.0 to 73.9 dB(A)

-

Category 3: LAZ 74.0 to 76.9 dB(A)

C 130 (Hercules) (2004 in category 2)

Category 4: LAZ 77.0 to 79.9 dB(A)

All Chapter-2-Jets with MTOW < 34 t

B 747-5

C 17 (Globemaster)

DC-9

Fokker 28

KC 10

Category 5: LAZ 80.0 to 82.9 dB(A)

B 737-200

B 747-100 to -200

DC-8 (without -70-Series) (2004 in category 4)

IL 62

TU 134

TU 154

Category 6: LAZ 83.0 to 85.9 dB(A)

C 141 (Starlifter)

IL 86

Category 7: LAZ 86.0 dB(A) and higher

AN 124

IL 76 (2004 in Kategorie 6)

IL 76 (2004 in category 6)

BAC 111

B 727

C 5 (Galaxy)

E 3 AWACS (B 707)



Airport Charges – Frankfurt Airport 2005

Noise charges during 24 hrs per movement in €

Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
0,00	21,00	47,00	150,00	322,50	3.500,00	7.250,00

Additionally surplus charges for aircraft certified according to ICAO Annex 16/2 and non-certified aircraft per movement in €*

Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
34,00	85,50	155,00	292,50	1.000,00	11.000,00	23.000,00

* Day 1 – 7: 00.00 – 23.59 hrs (Only flights with special authorization and military flights)

1.3 Passenger Charges

1.3.1 Financial Obligation

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

1.3.2 Regulation of Exceptions

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

1.3.3 Passenger-Related Charges

	<i>in €</i>
<i>The passenger charge is per passenger</i>	
<i>for domestic flights, local boarding</i>	<i>12,15</i>
<i>for European flights (EU), local boarding</i>	<i>14,25</i>
<i>for European flights (Non-EU), local boarding</i>	<i>15,25</i>
<i>for intercontinental flights, local boarding</i>	<i>17,10</i>
<i>for proven transfer and transit passengers to all destinations</i>	<i>10,00</i>

The hereto belonging list of countries is enclosed in **Appendix 1**.

1.3.4 Definition of Transfer Passengers

Transfer passengers are passengers, who interrupt their travel by air in Frankfurt and proceed by aircraft with a different flight number within 24 hours on the day of arrival. The airport of departure and the destination must not be the same.

1.3.5 Definition of Transit Passengers

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



1.4 Security Charges

1.4.1 Financial Obligation

Additionally to the landing and take-off charge, a security charge has to be paid which is based on the number of passengers and the cargo and mail tonnage aboard the aircraft when departing.

1.4.2 Regulation of Exceptions

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

1.4.3 Charge based on passengers

per departing passenger aboard the aircraft when departing € 0,39

1.4.4 Charge based on Cargo and Mail

per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft when departing € 0,10



1.5 Parking Charges

1.5.1 Financial Obligation

For parking of aircraft at the airport a rent (parking charge) has to be paid to the airport operator. The amount of the parking charge is calculated according to the position size required by the aircraft (**Appendix 2**) and the length of time parked. A surcharge will be raised for the use of a terminal position (pier stand).

1.5.2 Basic Charges Related to Size of Aircraft

For each parking event a basic charge for each aircraft will be calculated as follows

		<i>in €</i>
<i>Position group 1</i>	<i>for every 24 hrs or part thereof</i>	28,00
<hr/>		
<i>from 06.00 hrs until 21.59 hrs local time</i>		
<i>Position group 2</i>	<i>for every hour or part thereof up to 2 hrs</i>	22,00
<i>Position group 3</i>	<i>for every hour or part thereof up to 3 hrs</i>	33,00
<i>Position group 4</i>	<i>for every hour or part thereof up to 4 hrs</i>	44,00
<i>Position group 5 (5a)</i>	<i>for every hour or part thereof up to 5 hrs</i>	50,00
<i>Position group 6 (5b)</i>	<i>for every hour or part thereof up to 5 hrs</i>	52,50
<i>Position group 7 (5c)</i>	<i>for every hour or part thereof up to 5 hrs</i>	55,00
<i>Position group 8 (5d)</i>	<i>for every hour or part thereof up to 5 hrs</i>	57,50

Airport Charges – Frankfurt Airport 2005

from 22.00 hrs until 05.59 hrs local time

Position group 2	for every hour or part thereof	16,50
Position group 3	for every hour or part thereof	28,00
Position group 4	for every hour or part thereof	39,50
Position group 5 (5a)	for every hour or part thereof	46,00
Position group 6 (5b)	for every hour or part thereof	48,50
Position group 7 (5c)	for every hour or part thereof	51,00
Position group 8 (5d)	for every hour or part thereof	53,50

1.5.3 Surplus Charges Related to Size of Aircraft

If the times listed under 1.5.2 are exceeded (with the exception of position group 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>
Position group 2	33,00
Position group 3	44,00
Position group 4	55,00
Position group 5 (5a)	61,00
Position group 6 (5b)	63,50
Position group 7 (5c)	66,00
Position group 8 (5d)	68,50

1.5.4 Surcharges for Pier Stands

No additional charge 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>Position group 2</i>	<i>27,50</i>
<i>Position group3</i>	<i>55,00</i>
<i>Position group 4</i>	<i>82,50</i>
<i>Position group 5 to 8 (5a to 5d)</i>	<i>110,00</i>

1.5.5 Regulation of Exceptions

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

1.6 Effective Date

The landing and take-off, passenger and parking charges for Frankfurt Airport dated November 13, 2003 (NfL-I-276/03), changed October 28, 2004 (NfL-I-250/04), expire as per January 1, 2005.



1.7 Legal Basis

The approval of the landing and take-off, passenger, security and parking charges bases on the contract under public law by the Ministry for Economics, Transport, Urban & Regional Development, State of Hesse and was issued in NfL-I-298/04 as of December 9, 2004.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

signed
V. Zintel

signed
R.-D. Rolshausen



2 Charges for Financing a Passive Noise Abatement Program (Noise Surcharges)

2.1 General Conditions

2.1.1 Financial Obligation

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

2.1.2 Statement of Application of Funds and Duration of Program

Fraport AG will pass all income generated from noise surcharges to a separate fund segregated from the airport charges account. Costs and administrative expenses arising from the passive noise abatement program will be debited to this fund. Fraport AG agrees to inform regularly on the financial status of this fund as part of its consultation dialogue with the airline organizations and the approving authority.

Payment obligations started November 1, 2002. Duration of the noise surcharge program for financing noise abatement measures depends on the total project costs and duration until completion. Both cost and duration cannot be determined before each individual property affected has been inspected.



Fraport AG currently expects re-financing to be completed by 2006 as applications for noise abatement measures may only be submitted until April 25, 2006. The company will inform in due course the airline organizations and the approving authority of the program completion. Fraport AG will then request the approving authority to revoke the noise surcharges.

2.1.3 Exemptions

The exemptions for passenger charges in item 1.3.2 shall apply.



2.2 Description of Charges

2.2.1 General

Noise surcharges are levied to re-finance a passive noise abatement program within an area defined on the basis of noise contours. These surcharges depend on

variable surcharges

- a) the number of passengers aboard the aircraft when departing
- b) the cargo and mail tonnage aboard the aircraft when departing and

fixed surcharges

- c) aircraft noise classification according to the categories described in items 1.2.4 to 1.2.6 and the time at which the movement takes place during the day.

2.2.2 Charge Based on Passengers

	<i>in €</i>
<i>per passenger aboard the aircraft when departing</i>	<i>0,50</i>



2.2.3 Charge Based on Cargo and Mail

	<i>in €</i>
<i>per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft when departing</i>	<i>0,25</i>

This charging basis applies to all cargo and mail carried on either freighter and mail flights or as by-loads on passenger flights.

2.2.4 Assessment Basis for Noise Surcharges According to Noise Categories

Noise surcharges are computed per movement and are charged as fixed rates per noise category. The conditions according to 1.2.4 and the classification of aircraft under 1.2.5 to 1.2.6 shall apply. The noise surcharges during night time and restricted hours are levied on top of those applicable throughout the entire day (24 hrs). A differentiation between night time 1 and night time 2 will not be made.

2.2.5 Charges for Turbo Jet Aircraft Certified According to ICAO Annex 16/3, Propeller Aircraft and Helicopters

a) Landing and take-off noise surcharges per movement throughout the entire day (24 hrs) in €

<i>Category 1</i>	<i>Category 2</i>	<i>Category 3</i>	<i>Category 4</i>	<i>Category 5</i>	<i>Category 6</i>	<i>Category 7</i>
<i>5,00</i>	<i>10,00</i>	<i>15,00</i>	<i>20,00</i>	<i>25,00</i>	<i>250,00</i>	<i>500,00</i>

b) Landing and take-off noise surcharges per movement 22.00 hrs to 05.59 hrs local time in €

Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
12,50	20,00	27,50	35,00	42,50	500,00	1.000,00

2.2.6 Charges for Turbo Jet Aircraft Certified According to ICAO Annex 16/2 and Non-Certified Aircraft (Military Aircraft)

a) Landing and take-off noise surcharges per movement throughout the entire day (24 hrs) in €

Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	250,00	500,00

b) Landing and take-off noise surcharges per movement during restricted time 00.00 hrs to 23.59 hrs local time in €

Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
12,50	20,00	27,50	35,00	42,50	500,00	1.000,00

2.2.7 Price Stability

The charges set out in items 2.2.2 to 2.2.6 shall remain unchanged for the duration of the program.

3 *Registration Procedures for Passengers, Cargo and Mail*

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

a) Passengers

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

b) Cargo and Mail

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

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



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

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

In the case of complaints about invoices Fraport AG asks to forward respective documents (LDM, Load Sheet a.o.) to prove the claim and to secure smooth processing. Fraport AG reserves the right to charge processing fees if complaints relate to missing or incorrect Flight Regularity Messages. Complaints must be filed within three months after the date of the invoice. Should you have further questions, please contact your handling agent or the Traffic Accounting Department of Fraport AG.

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



Appendix 1

List of Countries

Destinations

<i>Domestic</i>	<i>Europe (EU) (without Germany)</i>		<i>Europe (Non-EU)</i>	<i>Intercontinental</i>
<i>Germany</i>	<i>Austria</i>	<i>Slovakia</i>	<i>Albania</i>	<i>All others</i>
	<i>Belgium</i>	<i>Slovenia</i>	<i>Bosnia-Herzegovina</i>	
	<i>Cyprus</i>	<i>Spain</i>	<i>Bulgaria</i>	
	<i>Czech Republic</i>	<i>Sweden</i>	<i>Croatia</i>	
	<i>Denmark</i>		<i>(CIS) Armenia</i>	
	<i>Estonia</i>		<i>(CIS) Aserbaidjan</i>	
	<i>Finland</i>		<i>(CIS) Belarus</i>	
	<i>France</i>		<i>(CIS) Georgia</i>	
	<i>Great Britain</i>		<i>(CIS) Moldavia</i>	
	<i>Greece</i>		<i>(CIS) Russia*</i>	
	<i>Hungary</i>		<i>(west of the Urals</i>	
	<i>Ireland</i>		<i>Mountains)</i>	
	<i>Italy</i>		<i>(CIS) Ukraine</i>	
	<i>Latvia</i>		<i>Iceland</i>	
	<i>Lithuania</i>		<i>Macedonia</i>	
	<i>Luxembourg</i>		<i>Norway</i>	
	<i>Malta</i>		<i>Rumania</i>	
	<i>The Netherlands</i>		<i>Serbia/Yugoslavia</i>	
	<i>Poland</i>		<i>Switzerland</i>	
	<i>Portugal</i>		<i>Turkey</i>	

*Only for airports with location indicators UL, UM, UR, UU, UW in the 1st and 2nd place.

Appendix 2

Position Sizes for Aircraft Parking

Position group 1	Position group 2		Position group 3		Position group 4
<i>All parking positions in the "General Aviation Area"</i>	<i>max. wing span 30 m, max. length 32 m</i>		<i>max. wing span 38 m, max. length 47 m</i>		<i>max. wing span 48 m, max. length 58 m</i>
<i>Applicable only for General Aviation Aircraft allocated to position size 2 and parked on positions S 401 to S 452. ^{1,2}</i>	AN 26	DHC 7	AN 12	DC-92	AN 22
	AN 30	DH 8A	AN 28	DC-93	A30B
	AN 32	DH 8B	AN 72	DC-94	A306
	ATP	DH 8C	A318	DC-95	A310
	AT 43	DH 8D	A319	F 100	B 701
	AT 44	E 190	A320	L 188	B 703
	AT 45	F 27	A321	MD-81	B 752
	AT 72	F 28	BA 11	MD-82	B 753
	A748	F 50	B 712	MD-83	B 762
	B 461	F 60	B 721	MD-87	B 763
	B 462	F 70	B 722	MD-88	C 130
	B 463	RJ 1H	B 733	MD-90	C 160
	B 732	RJ 70	B 734	T 134	DC-85
	B 735	RJ 85	B 736	YK 42	DC-86
	CRJ 1	SB 20	B 737		DC-87
	CRJ 2	SF 34	B 738		IL 18
	CRJ 7	SH 33	B 739		IL 62
	DC-3	SH 36	DC-6		T 154
	DHC 5	YK 40	DC-91		T 204

Airport Charges – Frankfurt Airport 2005

Position group 5 (5a)	Position group 6 (5b)	Position group 7 (5c)	Position group 8 (5d)
<i>max. wing span 52 m</i>	<i>max. wing span 61 m</i>	<i>max. wing span 65 m</i>	<i>max. wing span 65 m</i>
<i>max. length 62 m</i>	<i>max. length 64 m</i>	<i>max. length 71 m</i>	<i>max. length 76 m</i>
B 764	A332	A345	A346
DC-10	A333	B 741	AN 124
IL 76	A342	B 742	B 773
IL 86	A343	B 743	
L 1011	B 745	B 744	
MD-11	B 771		
	B 772		
	IL 96		

¹ For all aircraft used for regular scheduled passenger services and parking on other positions than those in the “General Aviation Area” of the airport, charging will be according to the rates for the specific position group corresponding to the size of the aircraft. The minimum rate is the one for Position Size 2.

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

4 Charges for Central Ground Handling Infrastructure (according to § 6 BADV)

4.1 General Conditions

4.1.1 Legal Basis

The Central Ground Handling Infrastructure is defined in Item 2.5.3 of the Airport User Regulations (Flughafenbenutzungsordnung) for Frankfurt Airport, effective January 1, 1998, as to provide ground handling services in accordance with § 6 of German Ordinance on Ground Handling Services at Airports (BADV).

4.1.2 Requirement of Approval

For the use of the Central Ground Handling Infrastructure must be paid which are not subject to approval pursuant to § 43 LuftVZO.

4.1.3 Validity

This tariff of “Charges for Central Ground Handling Infrastructure” is valid until recalled as of January 1, 2005. Errors omissions and modifications excepted.



4.1.4 Debtor Clause

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.

4.1.5 Financial Obligation

A charge is computed for the use of these facilities, the amount of which corresponds to the position size required by the aircraft (cf. **Appendix 3**). For mixed-version flights a proportional charge will be computed based on the passenger share. The use and the computation of the Central Ground Handling Infrastructure Charges Part B is either settled by contracts relating to the Ground Handling Services, or based on “Charges for Central Ground Handling Infrastructure Part B” of Fraport AG in its actual version.

4.1.6 Date of payment

The charges for Central Ground Handling Infrastructure shall be payable in € 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.

4.1.7 Value Added Tax (VAT)

The charges for Central Ground Handling Infrastructure 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.



4.1.8 Regulation of Exceptions

No charges for Central Ground Handling Infrastructure Part A 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 this computation for Central Ground Handling Infrastructure Part A are helicopter flights. A charge for all-cargo-flights, postal flights, ferry flights and technical landings is levied in order to cover the permanent costs incurred by central de-icing facilities. This charge is listed as position group 0.



4.2 Part A (according to MoU)

4.2.1 Scope of Services

The following infrastructure belongs to the Central Ground Handling Infrastructure Part A

- central baggage conveyor system for outbound and transfer baggage (provision of system, no operation),
- gate baggage facilities for outbound baggage,
- bulky baggage facilities,
- central baggage system for inbound baggage,
- central de-icing facilities for aircraft and
- CUTE network.



4.2.2 Charges Related to Aircraft Size

The charge (part A according to MoU) per aircraft movement amounts to

	<i>Arrival</i>	<i>Departure</i>
	<i>in €</i>	<i>in €</i>
<i>Position group 1</i>	<i>no charges as service is not provided</i>	
<i>Position group 2</i>		
<i>< 35 t MTOW</i>	34,00	34,00
<i>> 35 t MTOW</i>	78,50	78,50
<i>Position group 3</i>	147,00	147,00
<i>Position group 4</i>	352,50	352,50
<i>Position group 5</i>	670,50	670,50
<i>Position group 6</i>	1.112,00	1.112,00
<i>Position group 6 mixed</i>	835,00	835,00
<i>Position group 0 (no passenger flights)</i>	13,25	13,25

*The allocation of aircraft in position groups is pointed out in **Appendix 3** on the following pages.*

Appendix 3

Charges for Central Ground Handling Infrastructure Part A

Position group 1 *

Only for Ground Handling on the GAT-positions S 401 – S 452. Aircraft with maximum wing span of 30 meters and maximum length of 32 meters do not pay Central Ground Handling Infrastructure Charges Part A. Aircraft with larger dimensions do pay Central Ground Handling Infrastructure Charges Part A of position group 0.



Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

<i>Position group 2</i>		<i>Position group 3</i>		<i>Position group 4</i>		<i>Position group 5</i>		<i>Position group 6</i>	
A748	DHC 7	A318	B 738	A306	C 130	A332	B 772	AN 124	B 743
AN 26	DH 8A	A319	B 739	A310	C 160	A333	B 773	B 741	B 744
AN 30	DH 8B	A320	BA 11	A30B	DC-85	A342	DC-10	B 742	
AN 32	DH 8C	A321	DC-6	AN 22	DC-86	A343	IL 76		
ATP	DH 8D	AN 12	DC-91	B 701	DC-87	A345	IL 86		
AT 43	E 190	AN 28	DC-94	B 703	IL 18	A346	IL 96		
AT 44	F 27	AN 72	DC-95	B 752	IL 62	B 745	L 101		
AT 45	F 28	B 712	F 70	B 753	T 154	B 764	MD-11		
AT 72	F 50	B 721	F 100	B 762	T 204	B 771			
B 461	F 60	B 722	L 188	B 763					
B 462	RJ 1H	B 732	MD-80						
B 463	RJ 70	B 733	MD-87						
BA 46	RJ 85	B 734	MD-90						
CRJ 1	SB 20	B 735	T 134						
CRJ 2	SF 34	B 736	YK 42						
CRJ 7	SH 33	B 737							
CRJ 9	SH 36								
DC-3	YK 40								
DHC 5									

* The grouping of aircraft not mentioned in this list will be done according to the registration document.

4.3 Part B (according to MoU)

List of services acc. to Airport User Regulations

(FBO, code 5.1.1, section 2.5.3)

- Central baggage conveyor system for outbound and transfer baggage (Operation of system)
- Central baggage security facilities (Provision of system, no operation)
- Passenger bridges, including mobile passenger stairs to be used as a substitute in case of failure
- 400-Hertz ground power supply (including mobile back-up-equipment) up to three hours
- Facilities for fresh water supply and toilet servicing
- Customs Baggage Warehouse
- Conveyor Belt for Misdirected Baggage

The grouping of aircraft not mentioned in this list will be done according to the registration documents and flight itinerary.



Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

4.3.1. Passenger Aircraft

4.3.1.1 Building position

4.3.1.1.1 Narrow-body aircraft

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

<i>Small aircraft up to 10,000 kg maximum take-off weight</i>		25,00
A319	<i>manual load</i>	259,00
A320	<i>manual load</i>	331,00
A321	<i>manual load</i>	371,00
A748		103,00
ATR 42		91,00
ATR 72		135,00
Avro RJ 70 / BAe 146-100		166,00
Avro RJ 85 / BAe 146-200		227,00
Avro RJ 100 / BAe 146-300		257,00
B 727-200		372,00
B 737-200	<i>with stairs</i>	265,00
B 737-200	<i>without stairs</i>	265,00
B 737-300	<i>with automatic loading aid</i>	298,00
B 737-300	<i>without automatic loading aid</i>	298,00
B 737-400	<i>with automatic loading aid</i>	331,00
B 737-400	<i>without automatic loading aid</i>	331,00
B 737-500	<i>with stairs</i>	242,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

B 737-500	<i>without stairs</i>	242,00
B 737-600	<i>with automatic loading aid</i>	245,00
B 737-600	<i>without automatic loading aid</i>	245,00
B 737-700	<i>with automatic loading aid</i>	308,00
B 737-700	<i>without automatic loading aid</i>	308,00
B 737-800	<i>with automatic loading aid</i>	390,00
B 737-800	<i>without automatic loading aid</i>	390,00
B 737-900	<i>with automatic loading aid</i>	380,00
B 737-900	<i>without automatic loading aid</i>	380,00
B 757	<i>with automatic loading aid</i>	443,00
B 757	<i>without automatic loading aid</i>	443,00
B 757-300	<i>with automatic loading aid</i>	536,00
B 757-300	<i>without automatic loading aid</i>	536,00
BAe-ATP		132,00
CRJ / CL 65		98,00
DC-9-20		171,00
DC-9-30		207,00
DC-9-40		252,00
DC-9-50		281,00
DHC 7		98,00
DHC 8-100/200		72,00
DHC 8-300		107,00
DHC 8-400		126,00
DO 328		62,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

EMB 120		61,00
EMB 135		93,00
EMB 145		107,00
FK 27		95,00
FK 28		120,00
FK 50		98,00
FK 70		142,00
FK 100	with automatic loading aid	216,00
FK 100	without automatic loading aid	216,00
IL 62		374,00
MD-80/81/82/83/90		340,00
MD-87		243,00
MD-88		282,00
SAAB 2000		93,00
TU 134		132,00
TU 154		328,00
YAK 42		230,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

4.3.1.1.2 Wide-body aircraft

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

A300-600	(up to 340 seats)	1.608,00
A300-B	(up to 270 seats)	1.288,00
A300-B	(up to 320 seats)	1.511,00
A310	(up to 240 seats)	1.163,00
A310	(up to 285 seats)	1.344,00
A319	with ULD	346,00
A320	with ULD	442,00
A321	with ULD	495,00
A330-200	(up to 293 seats)	1.353,00
A330-300	(up to 300 seats)	1.408,00
A330-300	(up to 440 seats)	1.919,00
A340-200	(up to 303 seats)	1.454,00
A340-300	(up to 335 seats)	1.598,00
A340-500	(up to 313 seats)	1.484,00
A340-600	(up to 380 seats)	1.780,00
B 747-100/200/300	(up to 390 seats)	1.856,00
B 747-100/200/300	(up to 490 seats)	2.297,00
B 747-100/200/300	(up to 550 seats)	2.560,00
B 747-400	(up to 390 seats)	1.899,00
B 747-400	(up to 490 seats)	2.340,00
B 747 SP	(up to 305 seats)	1.469,00
B 747 SP	(up to 345 seats)	1.645,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

B 767-200	(up to 230 seats)	1.064,00
B 767-200	(up to 255 seats)	1.227,00
B 767-200	(up to 290 seats)	1.381,00
B 767-300	(up to 261 seats)	1.253,00
B 767-300	(up to 312 seats)	1.486,00
B 767-400	(up to 261 seats)	1.239,00
B 767-400	(up to 305 seats)	1.432,00
B 777-200		1.574,00
B 777-300	(up to 394 seats)	1.754,00
DC-10 UG	(up to 310 seats)	1.483,00
DC-10 UG	(up to 345 seats)	1.637,00
DC-10 LG	(up to 345 seats) with ULD	1.644,00
DC-10 LG	(up to 380 seats) with ULD	1.798,00
DC-10 LG	(up to 380 seats) manual load	1.974,00
IL 86	(up to 350 seats)	1.617,00
IL 96-300		1.094,00
L 1011-100/200 LG	(up to 280 seats) with ULD	1.337,00
L 1011-100/200 LG	(up to 330 seats) with ULD	1.567,00
L 1011-100/200 LG	(up to 400 seats) with ULD	1.894,00
L 1011-100/200 LG	(up to 400 seats) manual load	2.060,00
L 1011-500 UG	(up to 280 seats) with ULD	1.330,00
L 1011-500 UG	(up to 280 seats) manual load	1.611,00
MD-11	(up to 323 seats)	1.566,00
MD-11	(up to 410 seats)	1.940,00
TU 204	(up to 214 seats)	586,00

4.3.1.1.3 Wide-body aircraft mixed version

Basic charges (Part B according to MoU)

	<i>Freight share</i>	<i>Maximum load</i> <i>in kg</i>	<i>Pallet load up to</i>	<i>per aircraft handling</i> <i>in €</i>
B 747-100/200/300	25 %	25.875	7	1.545,00
B 747-400	25 %	25.875	7	1.589,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

4.3.1.2 Apron position

4.3.1.2.1 Narrow-body aircraft

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

<i>Small aircraft up to 10,000 kg maximum take-off weight</i>		16,00
A319	<i>manual load</i>	178,00
A320	<i>manual load</i>	222,00
A321	<i>manual load</i>	250,00
A748		65,00
ATR 42		64,00
ATR 72		84,00
Avro RJ 70 / BAe 146-100		108,00
Avro RJ 85 / BAe 146-200		153,00
Avro RJ 100 / BAe 146-300		167,00
B 737-200	<i>with stairs</i>	181,00
B 737-200	<i>without stairs</i>	181,00
B 737-300	<i>with automatic loading aid</i>	200,00
B 737-300	<i>without automatic loading aid</i>	200,00
B 737-400	<i>with automatic loading aid</i>	221,00
B 737-400	<i>without automatic loading aid</i>	221,00
B 737-500	<i>with stairs</i>	183,00
B 737-500	<i>without stairs</i>	183,00
B 737-600	<i>with automatic loading aid</i>	192,00
B 737-600	<i>without automatic loading aid</i>	192,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

B 737-700	with automatic loading aid	210,00
B 737-700	without automatic loading aid	210,00
B 737-800	with automatic loading aid	261,00
B 737-800	without automatic loading aid	261,00
B 737-900	with automatic loading aid	252,00
B 737-900	without automatic loading aid	252,00
B 757	with automatic loading aid	301,00
B 757	without automatic loading aid	301,00
B 757-300	with automatic loading aid	368,00
B 757-300	without automatic loading aid	368,00
BAe-ATP		85,00
CRJ / CL 65		67,00
DC-9-20		113,00
DC-9-30		161,00
DC-9-40		172,00
DC-9-50		190,00
DHC 7		67,00
DHC 8-100/200		43,00
DHC 8-300		67,00
DHC 8-400		99,00
DO 328		35,00
EMB 120		36,00
EMB 135		56,00
EMB 145		67,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

FK 27		65,00
FK 28		79,00
FK 50		67,00
FK 70		93,00
FK 100	with automatic loading aid	152,00
FK 100	without automatic loading aid	152,00
IL 62		250,00
MD-80/81/82/83/90		227,00
MD-87		172,00
MD-88		189,00
SAAB 2000		62,00
TU 134		90,00
TU 154		218,00
YAK 42		152,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

4.3.1.2.2 Wide-body aircraft

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

A300-600	(up to 340 seats)	1.264,00
A300-B	(up to 270 seats)	1.014,00
A300-B	(up to 320 seats)	1.185,00
A310	(up to 240 seats)	918,00
A310	(up to 285 seats)	1.055,00
A319	with ULD	262,00
A320	with ULD	331,00
A321	with ULD	369,00
A330-200	(up to 293 seats)	1.094,00
A330-300	(up to 300 seats)	1.218,00
A330-300	(up to 440 seats)	1.587,00
A340-200	(up to 303 seats)	1.139,00
A340-300	(up to 335 seats)	1.256,00
A340-500	(up to 313 seats)	1.200,00
A340-600	(up to 380 seats)	1.435,00
B 747-100/200/300	(up to 390 seats)	1.459,00
B 747-100/200/300	(up to 490 seats)	1.798,00
B 747-100/200/300	(up to 550 seats)	2.001,00
B 747-400	(up to 390 seats)	1.502,00
B 747-400	(up to 490 seats)	1.842,00
B 747 SP	(up to 305 seats)	1.160,00
B 747 SP	(up to 345 seats)	1.294,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

B 767-200	(up to 230 seats)	830,00
B 767-200	(up to 255 seats)	966,00
B 767-200	(up to 290 seats)	1.086,00
B 767-300	(up to 261 seats)	988,00
B 767-300	(up to 312 seats)	1.169,00
B 767-400	(up to 261 seats)	1.001,00
B 767-400	(up to 305 seats)	1.157,00
B 777-200		1.242,00
B 777-300	(up to 394 seats)	1.424,00
DC-10 UG	(up to 310 seats)	1.167,00
DC-10 UG	(up to 345 seats)	1.286,00
DC-10 LG	(up to 345 seats) with ULD	1.293,00
DC-10 LG	(up to 380 seats) with ULD	1.412,00
DC-10 LG	(up to 380 seats) manual load	1.757,00
IL 86	(up to 350 seats)	1.294,00
IL 96-300		854,00
L 1011-100/200 LG	(up to 280 seats) with ULD	1.052,00
L 1011-100/200 LG	(up to 330 seats) with ULD	1.232,00
L 1011-100/200 LG	(up to 400 seats) with ULD	1.475,00
L 1011-100/200 LG	(up to 400 seats) manual load	1.832,00
L 1011-500 UG	(up to 280 seats) with ULD	1.048,00
L 1011-500 UG	(up to 280 seats) manual load	1.326,00
MD-11	(up to 323 seats)	1.238,00
MD-11	(up to 410 seats)	1.524,00
TU 204	(up to 214 seats)	459,00

4.3.1.2.3 Wide-body aircraft mixed version

Basic charges (Part B according to MoU)

	<i>Freight share</i>	<i>Maximum load in kg</i>	<i>Pallet load up to</i>	<i>per aircraft handling in €</i>
<i>B 747-100/200/300</i>	<i>25 %</i>	<i>25.875</i>	<i>7</i>	1.218,00
<i>B 747-400</i>	<i>25 %</i>	<i>25.875</i>	<i>7</i>	1.264,00

4.3.2 Cargo Aircraft

List of services acc. to Airport User Regulations (FBO, code 5.1.1, section 2.5.3)

- Central baggage system (Operation of system), crew baggage only
- 400-Hertz ground power supply (including mobile back-up-equipment) up to 4 hours
- Facilities for fresh water supply and toilet servicing

4.3.2.1 Manual Load

Basic charges (Part B according to MoU)

	Maximum load in kg	per aircraft handling in €
<i>Small aircraft up to 10,000 kg maximum take-off weight</i>		15,00
AN 12	14.500	23,00
ATR 42	4.900	21,00
Avro RJ 85 / BAe 146-200	10.400	40,00
Avro RJ 100 / BAe 146-300	12.500	49,00
DC-9-30	15.500	34,00
EMB 120	4.000	33,00
FK 27	5.400	21,00
IL 76	40.000	39,00
L 382	21.800	34,00

4.3.2.2 Pallet Load

Basic charges (Part B according to MoU)

	Maximum load in kg	per aircraft handling in €
A310	34.900	34,00
B 737-200	14.500	33,00
B 747-100/200/300	103.500	157,00
B 747-400	110.700	157,00
B 757-200	45.000	47,00
DC-8-61/63	54.000	39,00
DC-8-71/73	54.000	39,00
DC-10-30	70.200	101,00
IL 76	40.000	39,00
IL 96	92.000	56,00
L 188	14.500	30,00
L 382	23.000	34,00
MD-11	91.100	101,00
TU 154	19.000	34,00

4.3.3 Operational Stop

List of services acc. to Airport User Regulations (FBO, code 5.1.1, section 2.5.3)

- Central baggage conveyor system for outbound and transfer baggage (Operation of system)
- 400-Hertz ground power supply (including mobile back-up-equipment)
- Facilities for fresh water supply and toilet servicing

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

Small aircraft up to 10,000 kg maximum take-off weight	13,00
A300-600	77,00
A300-B (up to 270 seats)	70,00
A300-B (up to 320 seats)	73,00
A310 (up to 240 seats)	66,00
A310 (up to 285 seats)	69,00
A310 Cargo	34,00
A319	56,00
A320	60,00
A321	61,00
A330	81,00
A340	84,00
AN 12	23,00
ATR 42	24,00
ATR 72	24,00
Avro RJ / BAe 146	35,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

B 737-200/300/400/500	42,00
B 737-600/700/800/900	51,00
B 747-100/200/300	95,00
B 747-100/200/300 Cargo	65,00
B 747-400	137,00
B 747-400 Cargo	65,00
B 747 SP	91,00
B 757	61,00
B 757 Cargo	47,00
B 767-200	74,00
B 767-300	(up to 261 seats) 74,00
B 767-300	(up to 312 seats) 77,00
B 767-400	76,00
B 777	82,00
BAe-ATP	24,00
CRJ / CL 65	24,00
DC-8	39,00
DC-9-20/30/40	36,00
DC-9-50	42,00
DC-10 UG	86,00
DC-10 LG	86,00
DC-10-30 Cargo	43,00
DHC 7	24,00
DHC 8-100	23,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Basic charges (Part B according to MoU)

per aircraft handling
in €

DHC 8-300		24,00
DHC 8-400		25,00
DO 328		17,00
EMB 120		23,00
EMB 135		24,00
EMB 145		24,00
FK 27/28/50/70		24,00
FK 100		36,00
IL 62		49,00
IL 76 Cargo		39,00
IL 86		80,00
IL 96-300		79,00
IL 96 Cargo		79,00
L 1011-100/200 LG	(up to 280 seats)	77,00
L 1011-100/200 LG	(up to 330 seats)	77,00
L 1011-100/200 LG	(up to 400 seats)	79,00
L 1011-500 UG		77,00
L 188		30,00
L 382		34,00
MD-11		93,00
MD-11 Cargo		34,00
MD-80/81/82/83/90		45,00
MD-87/88		36,00
SAAB 2000		19,00

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Basic charges (Part B according to MoU)

*per aircraft handling
in €*

TU 134	25,00
TU 154	45,00
TU 204	98,00
YAK 42	24,00



4.4 Charge for Baggage Feed 100 % Baggage-Screening

		<i>in €</i>
<i>Charge for baggage feed 100% Baggage-Screening local</i>	<i>local pax</i>	0,30
<i>Charge for baggage feed 100% Baggage-Screening transfer</i>	<i>transfer pax</i>	0,04

Charges for Central Ground Handling Infrastructure – Frankfurt Airport 2005

Imprint

Publisher: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Responsible for Contents: FTB-WE, BVD-WI

Layout and Production: Corporate Communications (UKM-IK)

