



**FLUGHAFENENTGELTE NACH § 19b LuftVG
ENTGELTE FÜR ZENTRALE BODENVERKEHRS-
DIENST INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN**

Frankfurt Airport –
Stand 1. Januar 2025
as per January 1, 2025

**AIRPORT CHARGES ACCORDING TO ART. 19b
AIR TRAFFIC ACT (LuftVG)
CHARGES FOR CENTRAL GROUND HANDLING
INFRASTRUCTURE**

Inhalt

Contents

	Seite page
1 Flughafenentgelte <i>Airport charges</i>	2
1.1 <i>Allgemeine Bedingungen</i> <i>General provisions</i>	3
1.2 <i>Lande- und Startentgelte</i> <i>Landing and take-off charges</i>	5
1.3 <i>Passagierentgelte</i> <i>Passenger charges</i>	14
1.4 <i>Sicherheitsentgelte</i> <i>Security charges</i>	16
1.5 <i>Abstellentgelte</i> <i>Parking charges</i>	17
1.6 <i>Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme (Lärmzuschläge)</i> <i>Charges to finance the package of measures (noise surcharges)</i>	20
1.7 <i>Interkont-Incentive</i> <i>Intercont-Incentive</i>	22
1.8 <i>Gültigkeit</i> <i>Validity</i>	24
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>	25
2.1 <i>Allgemeine Bedingungen</i> <i>General provisions</i>	25
2.2 <i>Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (je Abfertigung)</i> <i>Charges for Central Ground Handling Infrastructure (per turnaround)</i>	28
2.3 <i>Passagierbezogene Umlage für die Hilfeleistung auf Flughäfen für behinderte Flugreisende und Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität nach EU-VO Nr. 1107/2006 (PRM)</i> <i>Passenger-related levy for the assistance on airports for disabled passengers and passengers with reduced mobility according to the EU-Regulation No. 1107/2006 (PRM)</i>	30
2.4 <i>Entgelte für die Nutzung des Neutralen Frachtübergabeplatzes in der CargoCity Süd</i> <i>Charges for the use of the Neutral Cargo Transfer Point in the CargoCity South</i>	31
2.5 <i>Entgelt für den Durchsatz von Flugturbinentreibstoffen durch die zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen, Flughafen-Tanklager und Unterflur betankungsanlage</i> <i>Charge for the throughput of flight turbine fuel through the Central Ground Handling Infrastructure facilities, fuel depot and underfloor-refueling facility</i>	32
3 Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post <i>Registration procedures for passengers, cargo and mail</i>	33
Anhang <i>Attachment</i>	35 – 37

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

The official wording is in German.

1 Flughafenentgelte Airport Charges

Präambel

Preamble

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main gültig ab dem 1. Januar 2025

Gemäß § 19b Abs. 3 Nr. 4 S. 2 LuftVG wird die genehmigte und mit Wirkung vom 01.01.2025 gültige Fassung der Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main bekannt gemacht.

Wiesbaden, 19. Dezember 2024

V 4-A – 66m-04-05-01 (2025)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Airport Charges Regulation for Frankfurt Airport, valid from January 1, 2025

Pursuant to Section 19b (3) No. 4 sentence 2 LuftVG, the approved version of the Airport Charges Schedule for Frankfurt Airport, valid from 01.01.2025, is published.

Wiesbaden, December 19, 2024

V 4-A – 66m-04-05-01 (2025)

Hessian Ministry of Economic Affairs, Energy, Transport, Housing and Rural Areas

1.1 Allgemeine Bedingungen General provisions

1.1.1 Schuldnerregelung Debtor clause

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

- a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird;
- b) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing);
- c) der Luftfahrzeughalter;
- d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.
- e) ein Unternehmen, das bei der Fraport AG beantragt, die Rechnung über Flughafenentgelte auf seinen Namen oder seine Firma auszustellen.

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

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

- a) the airline under whose airline code/flight number the respective flight is operated;
- b) the airlines under whose airline codes/flight numbers the respective flight is operated (code sharing);
- c) the aircraft operator; and
- d) the natural or legal person using the aircraft without being the operator or owner.
- e) a company applying to Fraport AG to issue the invoice for airport charges in its name or in the name of its company.

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

1.1.2 Ausnahmeregelungen Provisions on exceptions

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder androher Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine auf die Landung bezogenen Lande- und Startentgelte 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) In the event of emergency landings due to technical malfunctions of the aircraft or due to the use or threatened use of force, no landing and takeoff charges related to the landing are payable - unless the airport is already the scheduled destination airport. Diversionary landings, fueling stops and landings caused by medical emergency are not considered emergency landings. They are therefore subject to the provisions of the Regulation on Airport Charges.
- b) The number of passengers on board the aircraft when departing does not include children under two years of age who are not entitled to occupy a seat of their own or the aircraft crew on duty.

1.1.3 Zahlungszeitpunkt Date of payment

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

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

1.1.4

Umsatzsteuer *Value-added tax (VAT)*

Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits-, Abstellentgelte und Entgelte zur Finanzierung der Maßnahmenprogramme (Lärmzuschläge) sind Entgelte im Sinne von § 10, Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, soweit nicht unter den gesetzlichen Voraussetzungen steuerfreie Umsätze für die Luftfahrt vorliegen und diese Voraussetzungen vom Unternehmer nachgewiesen werden (§§ 4 Nr. 2, 8 UStG).

The landing and take-off, passenger, security and parking charges and charges to finance the package of measures (noise surcharges) constitute payments within the meaning of Sec. 10 (1) of the German Value-Added Tax Act (UStG). The debtor of these charges is therefore obliged to remit VAT in addition to the charges, except in the case of tax-free aviation revenues as defined by law. In the latter case, the company must demonstrate that the statutory prerequisites are fulfilled (§§ 4 No. 2, 8 of the VAT Act (UStG)).

1.1.5

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

Alle nachfolgend genannten Unterlagen sind an die folgende E-Mail-Adresse zu senden:
verkehrsabrechnung@fraport.de

Das Luftfahrtunternehmen hat dem Flughafenunternehmer die zugelassene Höchstflugmasse jedes Luftfahrzeugs durch das Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations sowie das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs oder eine andere von der Zulassungsbehörde bescheinigte Zulassungsurkunde nachzuweisen.

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

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

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

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

1.2 Lande- und Startentgelte

Landing and take-off charges

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

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

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

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

The landing and take-off charge is based on the aircraft's Maximum Take-off Mass (MTOM) as entered in the registration documents, regardless of any criteria that apply to the specific use of the aircraft.

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

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

Je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse pro Landung und pro Start **2,41 €**

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

a) bis 15.000 kg	286,65 €
b) über 15.000 bis 35.000 kg	173,28 €
c) über 35.000 bis 66.000 kg	43,00 €

The landing and take-off charge for ferry flights with more than 66,000 kg and helicopter flights amounts to:

per 1,000 kg of MTOM or fraction thereof per landing and take-off **€2.41**

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

a) for aircraft up to 15,000 kg MTOM	€286.65
b) for aircraft of more than 15,000 and not exceeding 35,000 kg MTOM	€173.28
c) for aircraft of more than 35,000 and not exceeding 66,000 kg MTOM	€43.00

1.2.1
Zahlungspflicht
Financial obligation

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

1.2.3
Massebezogene Entgelte
Mass-related charges

1.2.4

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

Zusätzlich zum massebezogenen Lande- und Startentgelt ist bei allen Flügen ein variables Lande- und Startentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst. Zusätzlich ist sowohl bei der Landung als auch beim Start ein variables Lande- und Startentgelt zu entrichten, das sich nach der an Bord befindlichen Fracht- und Postmenge bemisst.

Pro Passagier an Bord bei Start	1,72 €
Pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start	0,08 €

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

Per departing passenger	€1.72
Per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure	€0.08

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 den Bedingungen von ICAO Annex 16, Kapitel 2, 3 beziehungsweise 4 und höher, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 2, 3 beziehungsweise 4 und höher zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

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

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2021, 2022 und 2023 nach DIN 45643 (2011) 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 at fixed amounts per noise category.

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

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

The noise categorization of aircraft is based on the average take-off and landing noise levels of single aircraft types or aircraft groups as determined according to DIN 45643 (2011) for the years 2021, 2022 and 2023. Aircraft types not listed in the following tables, new or modified aircraft will be categorized at the airport operator's reasonably exercised discretion based on noise certificates presented until such time as sufficient measurements for Frankfurt Main Airport are available.

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

Category 1: SEL up 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

CL35

CRJ7

E145

E35L

E75L

GLEX/GL5T

GLF4/GLF5/GLF6

F2TH

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

Category 2: SEL 77.0 to 77.9 dB(A)

A20N

A21N

A319V

A320V

A321V

B38M/B39M

B461/B462/B463

B712

B736

B739

CRJ9

CRJX

E170

E190

E195

E75S

F100

RJ85

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

Category 3: SEL 78.0 to 78.9 dB(A)

A319

B737/B738

B752/B753

BCS1/BCS3

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

Category 4: SEL 79.0 to 79.9 dB(A)

A318

A320

A321

B733/B734/B735

B762/B763/B764

E290

E295

MD87

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

Category 5: SEL 80.0 to 80.9 dB(A)

A342/A343

B788

B789

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

Category 6: SEL 81.0 to 81.9 dB(A)

A359

B773

B779

B78X

MD82

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

Category 7: SEL 82.0 to 82.9 dB(A)

A306

A333

A338/A339

A345/A346

A35K

B772

B77L

B77W

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

Category 8: SEL 83.0 to 83.9 dB(A)

A310

A332

MD11

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

Category 9: SEL 84.0 to 84.9 dB(A)

A388

B744

B748

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

Category 10: SEL 85.0 to 85.9 dB(A)

AN12

IL62

IL76

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

Category 11: SEL 86.0 to 86.9 dB(A)

B742

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

Category 12: SEL 87.0 to 87.9 dB(A)

-

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

Category 13: SEL 88.0 to 88.9 dB(A)

-

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

Category 14: SEL 89.0 to 89.9 dB(A)

-

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

Category 15: SEL 90.0 to 90.9 dB(A)

-

Kategorie 16: SEL >91,0 dB(A)

Category 16: SEL >91.0 dB(A)

AN124

1.2.6

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3, 16/4 und höher zertifizierten Strahltriebwerken Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Landung

Categorization of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 and 16/4 and higher, propeller-driven aircraft and helicopters upon landing

1.2.7

Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3, 16/4 und höher zertifizierten Strahltriebwerken sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern bei Start Categorization of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 and 16/4 and higher, propeller-driven aircraft and helicopters upon take-off	Kategorie 1: SEL bis 76,9 dB(A) Category 1: SEL up to 76.9 dB(A)	Kategorie 6: SEL 81,0 bis 81,9 dB(A) Category 6: SEL 81.0 to 81.9 dB(A)
	Jets mit MTOM < 34 t, soweit nicht ausdrücklich anderen Lärmklassen zugeordnet	A310
	Jets with MTOM ≤ 34 t, as far as not allocated otherwise	A321/A321_V
	Alle Propellerflugzeuge mit MTOM ≤ 34 t	B739
	All propeller-driven aircraft with MTOM ≤ 34 t	B78X
	Alle Hubschrauber	Kategorie 7: SEL 82,0 bis 82,9 dB(A) Category 7: SEL 82.0 to 82.9 dB(A)
	All helicopters	A339
	B39M	B779
	BCS1/BCS3	Kategorie 8: SEL 83,0 bis 83,9 dB(A) Category 8: SEL 83.0 to 83.9 dB(A)
	CL35	A306
	CRJ7/CRJ9	Kategorie 9: SEL 84,0 bis 84,9 dB(A) Category 9: SEL 84.0 to 84.9 dB(A)
	E145	B772/B773
	E290	B77L
	E295	B77W
	E35L	Kategorie 10: SEL 85,0 bis 85,9 dB(A) Category 10: SEL 85.0 to 85.9 dB(A)
	GLEX/GLST	A332
	GLF4/GLF5/GLF6	B762
	Kategorie 2: SEL 77,0 bis 77,9 dB(A) Category 2: SEL 77.0 to 77.9 dB(A)	B763
	A20N	B764
	B38M	Kategorie 11: SEL 86,0 bis 86,9 dB(A) Category 11: SEL 86.0 to 86.9 dB(A)
	B461	A333
	B712	A345
	B752	A346
	CRJX	A388
	E75L	Kategorie 12: SEL 87,0 bis 87,9 dB(A) Category 12: SEL 87.0 to 87.9 dB(A)
	F2TH	A342/A343
	RJ85	AN12
	Kategorie 3: SEL 78,0 bis 78,9 dB(A) Category 3: SEL 78.0 to 78.9 dB(A)	B748
	B462/B462	MD11
	B736	Kategorie 13: SEL 88,0 bis 88,9 dB(A) Category 13: SEL 88.0 to 88.9 dB(A)
	E170	MD87
	E190	Kategorie 14: SEL 89,0 bis 89,9 dB(A) Category 14: SEL 89.0 to 89.9 dB(A)
	Kategorie 4: SEL 79,0 bis 79,9 dB(A) Category 4: SEL 79.0 to 79.9 dB(A)	MD82
	A318	Kategorie 15: SEL 90,0 bis 90,9 dB(A) Category 15: SEL 90.0 to 90.9 dB(A)
	A21N	B742
A319/A319V	B744	
A320/A320V	IL62	
B734	IL76	
B737	Kategorie 16: SEL > 91,0 dB(A) Category 16: SEL > 91.0 dB(A)	
B753	AN124	
B788		
E195		
E75S		
F100		
Kategorie 5: SEL 80,0 bis 80,9 dB(A) Category 5: SEL 80.0 to 80.9 dB(A)		
A338		
A359		
A35K		
B733		
B735		
B738		
B789		

1.2.8

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

Charges for turbo jet aircraft, propeller-driven aircraft and helicopters upon landing and take-off

Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €

Noise charges during 24 hrs per movement in €

Kategorie

Category

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
85,31	101,17	117,02	132,88	226,45	395,73	565,02	734,30	903,59	1.072,87	1.242,15	1.411,43	1.726,28	2.041,12	3.610,32	28.850,93

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

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

Kategorie

Category

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
55,45	65,76	76,06	86,37	147,19	257,22	367,26	477,30	587,33	697,37	807,40	917,43	1.122,08	1.326,73	2.346,71	18.753,10

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
255,93	303,51	351,06	398,64	679,35	1.187,19	1.695,06	2.202,90	2.710,77	3.218,61	3.726,45	4.234,29	5.178,84	6.123,36	10.830,96	86.552,79

1.2.9

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

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

Das Entgelt für Flugzeuge, die aufgrund ihres Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16/3 zertifiziert sind, erhöht sich um einen Zuschlag in Höhe von jeweils 75 % auf das zu entrichtende Lärmentgelt gemäß Tabelle 1.2.8.

The charge for aircraft that are certified according to ICAO Annex 16/3 due to their noise certificate is increased by a surcharge of 75% in each case on the noise charge payable according to Table 1.2.8.

1.2.10

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

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

Das Entgelt für Flugzeuge, die aufgrund ihres Lärmzeugnisses die Anforderungen der in Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des ICAO-Abkommens festgelegten Vorschriften nur „knapp“ i.S.d. § 48a Nr. 4 LuftVZO erfüllen („Marginals“), erhöht sich um einen Zuschlag in Höhe von 75 % auf das zu entrichtende Lärmentgelt gemäß Tabelle 1.2.8. Für Bewegungen in der Zeit zwischen 20:00 Uhr und 07:59 Uhr (Ortszeit) und von Freitag, 20:00 Uhr bis Montag, 07:59 Uhr wird auf den Zuschlag von 75 % zusätzlich ein Zuschlag in Höhe von jeweils 150 % erhoben.

The charge for aircraft that, due to their noise certificate, meet the requirements set out in Volume I, Part II, Chapter 3 of Annex 16 to the ICAO convention only “marginally” within the meaning of Sec. 48a No. 4 of the German Air Transportation Licensing Act (LuftVZO) (“marginals”) is increased by a surcharge of 75% on the noise charge payable according to Table 1.2.8. A surcharge of 150% is assessed in each case for movements taking place between 20.00 hrs and 07.59 hrs (local time) and between 20.00 hrs on Friday and 07.59 hrs Monday in addition to the 75% surcharge.

1.2.11

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

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

Das Entgelt für Flugzeuge, die aufgrund ihres Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16/2 zertifiziert sind, und für Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch) erhöht sich um einen Zuschlag in Höhe von jeweils 400 % auf das zu entrichtende Lärmentgelt gemäß Tabelle 1.2.8.

The charge for aircraft that are certified according to ICAO Annex 16/2 due to their noise certificate and for non-certified aircraft (military aircraft) is increased by a surcharge of 400% in each case on the noise charge payable according to Table 1.2.8.

1.2.13

Emissionsabhängiges Entgelt, Berechnungsgrundlage

Emission-related charge,
computation basis

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt **3,90 €**

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

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

Berechnungsformel:

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

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

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

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

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke² und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke³.

Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen keine Einträge vorhanden sein, werden die Emissionswerte des Standardtriebwerks für den betreffenden Flugzeugtyp angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Luftfahrzeugtyps zugrunde gelegt. Wenn für ein Luftfahrzeug zwei oder mehr unterschiedliche Triebwerkstypen im Lärmzertifikat vermerkt sind, wird das Triebwerk mit dem höchsten Emissionswert zugrunde gelegt.

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

Sollte es von einem Triebwerkstyp verschiedene UID⁴-Versionen geben, ist dies dem Flughafenunternehmer zu dokumentieren (z. B. Wartungsprotokolle, Flottenlisten in Form einer Excel-Datei). Solange dies nicht geschehen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den höchsten Emissionswert zugrunde, der für den Triebwerkstyp bekannt ist. Excel-Dateien müssen vom Flughafenunternehmer nur dann akzeptiert werden, wenn die übermittelten Informationen plausibel erscheinen; er stellt hierfür ein standardisiertes Formular zur Verfügung. Der Flughafenunternehmer behält sich in jedem Falle das Recht vor, weitere Nachweise wie zum Beispiel Wartungsprotokolle einzufordern.

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

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

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

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

² ICAO Aircraft Engine Emission Databank

³ FOI Swedish Defence Research Agency Database

⁴ UID: Unique Identification Number

The emission-based charge amounts to **€3.90**

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

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

Formula:

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

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

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

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

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

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

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

If contradictory engine data exists for an aircraft, the highest known emission value for that aircraft type will be used as the basis. If two or more different engine types are recorded in the noise certificate for an aircraft, the engine with the highest emission value is taken as the basis.

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

Should there be various UID⁴ versions of an engine type, this must be documented to the airport operator (e.g. through maintenance logs, fleet lists in the form of an Excel file). Until such time as this documentation is provided, the airport operator will base the calculation of charges on the highest emission value known for the engine type in each case. Excel files need only be accepted by the airport operator if the information submitted appears plausible; the airport operator will provide a standardized form for this purpose. In any case, the airport operator reserves the right to request further evidence, such as maintenance logs.

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

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

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

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

² ICAO Aircraft Engine Emission Databank

³ FOI Swedish Defence Research Agency Database

⁴ UID: Unique Identification Number

1.3 Passagierentgelte

Passenger charges

1.3.1

Zahlungspflicht
Financial obligation

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

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

1.3.2

Passagiermengenbezogene Entgelte
Passenger-related charges

Die Passagierentgelte betragen je Passagier:

The passenger charges are as follows per departing passenger:

im innerdeutschen und europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für originäre Zusteiger for originating passengers on domestic flights, European flights (EU) and flights to Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland	23,50 €
im europäischen Verkehr (restliche europäische Länder) für originäre Zusteiger for originating passengers on European flights (non-EU)	29,55 €
im interkontinentalen Verkehr für originäre Zusteiger for originating passengers on intercontinental flights	32,55 €
für Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen for transfer and transit passengers to all destinations	15,96 €

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

The relevant list of countries appears in **Attachment 1**.

1.3.3

Definition Kappungsgrenze
Definition of passenger fee cap

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

Bei einem Sitzladefaktor von

> 83,0 % – 90,0 %	9,50 €	pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF
> 90,0 %	15,00 €	pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF

Die pro Flugzeugtyp festgelegte standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzplätzen ist in **Anhang 2** aufgelistet. Passagierflüge mit Fluggerät, das in diesem Anhang nicht aufgeführt ist, werden nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Sitzplatzkonfiguration berücksichtigt. Die Erstattung erfolgt zu Beginn des jeweiligen Folgejahres zinslos als Gutschrift, soweit mindestens 730 Starts im Kalenderjahr durchgeführt wurden. Abhängig von der Höhe des Erstattungsbetrags wird zum Halbjahr eine Gutschrift in Höhe von 75 % des Anspruchsbetrags vorgenommen, sofern der Gutschriftsbetrag 10.000,00 € überschreitet.

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

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

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

Seat load factor

> 83.0% – 90.0%	€9.50	per departing passenger exceeding the SLF
> 90.0%	€15.00	per departing passenger exceeding the SLF

The standardized number of seats offered as determined per aircraft type is listed in **Attachment 2**. Passenger flights with aircraft not shown in this attachment will be taken into account at the airport operator's reasonably exercised discretion, taking into consideration the actual seat configuration. The refund will be made interest-free at the beginning of the following year by means of a credit note, provided that an airline has conducted a minimum of 730 take-offs in the calendar year. Depending on the amount of the refund, a credit amounting to 75% of the sum calculated will be applied at midyear if the sum to be credited exceeds €10,000.

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

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

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

1.3.4

Definition Transferfluggäste

Definition of transfer passengers

Transfer passengers are passengers who interrupt their travel by air at Frankfurt Main Airport and proceed on a different aircraft (with a different flight number) on the same calendar day as their day of arrival. The airport of departure and the destination must not be the same.

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

1.3.5

Definition Transitfluggäste

Definition of transit passengers

Transit passengers are passengers who interrupt their travel by air at Frankfurt Main Airport and proceed on the same aircraft on which they arrived.

1.4 Sicherheitsentgelte Security charges

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

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

Pro Passagier an Bord bei Start Per departing passenger	1,57 €
Pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start Per 100 kg or fraction thereof on board the aircraft upon arrival and departure	0,26 €

1.5 *Abstellentgelte*

Parking charges

1.5.1 *Zahlungspflicht* *Financial obligation*

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

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

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

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

1.5.2

*Flugzeuggrößenbezogene
 Basisentgelte
 Base charges related
 to size of aircraft*

Für jeden Abstellvorgang wird **pro angefangene Stunde** ein Grundentgelt berechnet. Ausgenommen ist die Zeit von 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr Ortszeit. In diesem Zeitraum wird kein Abstellentgelt erhoben. Das Grundentgelt beträgt für Luftfahrzeuge:

A basic charge is assessed for each parking event **for every hour or portion thereof**. The period from 22.00 to 05.59 local time is excluded. No parking charge is charged during this period. The charges are as follows for aircraft:

in €		
von 00:00 bis 23:59 Uhr Ortszeit		
from 00:00 until 23:59 hrs local time		
Positionsgruppe 1	bis zu 10 Stunden	13,03
Aircraft stand size 1	up to 10 hours	
	ab der 11. Stunde bis 24 Stunden (maximaler Tagessatz)	130,30
	> 10 hours up to 24 hours (max. daily rate)	
	je weitere angefangene 24 Stunden (Tagespauschale)	130,30
	> 24 hours per 24 hours or portion thereof (lump-sum daily rate)	
von 06:00 bis 21:59 Uhr Ortszeit		
from 06:00 until 21:59 hrs local time		
Positionsgruppe 2	bis zu 2 Stunden	29,98
Aircraft stand size 2	up to 2 hours	
Positionsgruppe 3	bis zu 3 Stunden	41,70
Aircraft stand size 3	up to 3 hours	
Positionsgruppe 4	bis zu 4 Stunden	56,02
Aircraft stand size 4	up to 4 hours	
Positionsgruppe 5	bis zu 5 Stunden	59,94
Aircraft stand size 5	up to 5 hours	
Positionsgruppe 6	bis zu 5 Stunden	65,15
Aircraft stand size 6	up to 5 hours	
Positionsgruppe 7	bis zu 5 Stunden	69,05
Aircraft stand size 7	up to 5 hours	
Positionsgruppe 8	bis zu 5 Stunden	74,28
Aircraft stand size 8	up to 5 hours	
Positionsgruppe 9	bis zu 5 Stunden	78,19
Aircraft stand size 9	up to 5 hours	

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

If the times listed under 1.5.2 are exceeded (with the exception of aircraft stand size 1), the charge for **each additional hour or portion thereof** from 06:00 hrs until 21:59 hrs local time is as follows per aircraft:

in €	
Positionsgruppe 2 Aircraft stand size 2	46,90
Positionsgruppe 3 Aircraft stand size 3	61,24
Positionsgruppe 4 Aircraft stand size 4	76,23
Positionsgruppe 5 Aircraft stand size 5	84,70
Positionsgruppe 6 Aircraft stand size 6	88,61
Positionsgruppe 7 Aircraft stand size 7	92,50
Positionsgruppe 8 Aircraft stand size 8	97,09
Positionsgruppe 9 Aircraft stand size 9	100,99

1.5.3
*Flugzeuggrößenbezogene
 Zeitzuschläge*
*Time surcharges related to
 size of aircraft*

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

No additional charges are assessed for parking on the apron.
 The following additional charges apply to **each event** of parking on a terminal position:

in €	
Positionsgruppe 2 Aircraft stand size 2	32,57
Positionsgruppe 3 Aircraft stand size 3	58,63
Positionsgruppe 4 Aircraft stand size 4	91,22
Positionsgruppe 5 Aircraft stand size 5	117,25
Positionsgruppe 6 Aircraft stand size 6	120,52
Positionsgruppe 7 Aircraft stand size 7	123,79
Positionsgruppe 8 Aircraft stand size 8	130,29
Positionsgruppe 9 Aircraft stand size 9	162,87

1.5.4
Gebäudezuschlag
Surcharges for pier stands

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.

1.5.5
Ausnahmeregelungen
Provisions on exceptions

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

1.6.1

*Zahlungspflicht
Financial obligation*

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

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

1.6.2

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

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

For all flights, a charge to finance the package of measures is due based on the number of passengers on board the aircraft both upon landing and take-off according to the freight and mail tonnage on board.

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

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

1.6.3

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

Die Entgelte für den Lärmzuschlag werden pro Landung und pro Start gemäß der Bedingungen aus 1.2.5 und die Einstufung des Fluggeräts gemäß 1.2.6 und 1.2.7 berechnet. Die Lärmzuschläge in den Nachtzeiten werden additiv zu den ganztägigen Zuschlägen erhoben.

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

1.6.4

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

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

Lärmzuschlag ganztägig pro Bewegung in €

Noise surplus charge during 24 hrs per movement in €

Kategorie															
Category															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	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 Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch) bei Landung und bei Start

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

Lärmzuschlag ganztägig pro Bewegung in €

Noise surplus charge during 24 hrs per movement in €

Kategorie															
Category															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	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 Ausnahme genehmigung 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 Interkont-Incentive

Intercont-Incentive

Das Interkont-Incentive hat zum Ziel, die Steigerung des Passagervolumens im Interkontinental-Verkehr gegenüber dem Jahr 2024 am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main zu fördern. Insbesondere die Hub-Funktion in Frankfurt soll dadurch weiter gestärkt und ausgebaut werden.

Im Rahmen des Interkont-Incentives erhalten Passagierairlines Vergütungen für ihren Beitrag zum Wachstum des Interkontinental-Verkehrs gemäß den folgenden Vorgaben.

The objective of the Intercont Incentive is to promote the increase in passenger volumes in intercontinental traffic compared to 2024 at Frankfurt Airport. In particular, the hub function in Frankfurt is to be further strengthened and expanded as a result.

As part of the intercontinental incentive, passenger airlines receive remuneration for their contribution to the growth of intercontinental traffic in accordance with the following guidelines.

1.7.1

Allgemeine Voraussetzungen General requirements

Voraussetzung für Leistungen der Fraport AG gemäß dem Interkontinental-Incentive ist, dass die berechnete Luftverkehrsgesellschaft im Jahre 2025 mehr als 7.500 abfliegende originäre Interkontinentalpassagiere und/oder mehr als 7.500 abfliegende Transfer-/Transitinterkontinentalpassagiere am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main befördert hat.

Die Auslöseschwelle für das Incentive ist die, im Vergleich zum Basisjahr (2024), je Luftverkehrsgesellschaft individuelle Überschreitung, des seitens der Fraport AG jeweilig festgelegten Wachstumspfad im Incentivejahr (2025) für originäre Interkontinentalpassagiere sowie für Transfer-/Transit-Interkontinentalpassagiere. Die Definition der Interkontinentaldestinationen sind in Anhang 1 beschrieben.

Incentive für abfliegende Interkontinentalpassagiere (Originär):

Eine Luftverkehrsgesellschaft, deren Anzahl an abfliegenden originären Interkontinentalpassagieren im Jahr 2025 um mindestens 3,8 % (Wachstumspfad), im Vergleich zu ihren individuellen im Jahr 2024 beförderten originären Interkontinentalpassagieren, überschritten wird, erhält für jeden darüber hinaus beförderten Passagier einen Betrag von 15,00 € im Folgejahr als Gutschrift zurück. Das notwendige individuelle Wachstum in Prozent ist für alle Airlines gleich.

Incentive für abfliegende Interkontinentalpassagiere (Transfer/Transit):

Eine Luftverkehrsgesellschaft, deren Anzahl an abfliegenden Interkontinentalpassagieren (Transfer/Transit) im Jahr 2025 um mindestens 1,3 % (Wachstumspfad), im Vergleich zu ihren individuellen im Jahr 2024 beförderten abfliegenden Interkontinentalpassagieren (Transfer/Transit), überschritten wird, erhält für jeden darüber hinaus beförderten Passagier einen Betrag von 7,50 € im Folgejahr als Gutschrift zurück. Das notwendige individuelle Wachstum in Prozent ist für alle Airlines gleich.

Bei Luftverkehrsgesellschaften, die den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main im Jahr 2024 nicht angefliegen haben oder die keine Interkontinentalverbindungen angeboten hatten (Neukunden im Sinne des Programms), gilt das jeweilige Jahr als Basisjahr, in dem erstmalig unter dem Incentiveprogramm geflogen wird. Im Falle der Neukunden wird im Basisjahr jeder beförderte abfliegende originäre Interkontinentalpassagier und/oder Interkontinentalpassagier (Transfer/Transit) als Wachstumspassagier anerkannt und der jeweilige vorgenannte Incentivebetrag berücksichtigt, sofern die Mindestpassagieranzahl befördert wurde.

Luftverkehrsgesellschaften, die im Sinne des § 15 AktG miteinander verbundenen sind, werden ausschließlich als Gruppe gewertet. Im Falle einer Gruppenberechnung wird nur ein Antrag pro Unternehmensgruppe berücksichtigt, Anträge einzelner Gruppengesellschaften sind ausgeschlossen. Der Antrag muss die einbezogenen Gesellschaften nennen und angeben, an welche Luftverkehrsgesellschaft aus der Gruppe der Gesamtbetrag auszuzahlen ist.

Bei Verschmelzung einer Luftverkehrsgesellschaft mit einer anderen Luftverkehrsgesellschaft seit dem Jahr 2024 bis zum 31.12.2025 erfolgt für diese Luftverkehrsgesellschaften eine Gruppenberechnung.

The prerequisite for payments by Fraport AG in accordance with the intercontinental incentive is that the eligible airline has transported more than 7,500 departing original intercontinental passengers and/or more than 7,500 departing transfer/transit intercontinental passengers at Frankfurt Airport in 2025.

The trigger threshold for the incentive is the individual exceedance, compared to the base year (2024), per airline of the growth path defined by Fraport AG in the incentive year (2025) for original intercontinental passengers and for transfer/transit intercontinental passengers. The definition of intercontinental destinations is described in Attachment 1 Airport Charges Schedule.

Incentive for departing intercontinental passengers (originating):

An airline whose number of departing originating intercontinental passengers is exceeded by at least 3.8% (growth path) in 2025, compared to its individual originating intercontinental passengers carried in 2024, will receive an amount of €15.00 back as a credit in the following year for each passenger carried in excess of this. The necessary individual growth in percent is the same for all airlines.

Incentive for departing intercontinental passengers (transfer/transit):

An airline whose number of departing intercontinental passengers (transfer/transit) is exceeded by at least 1.3% (growth path) in 2025, compared to its individual departing intercontinental passengers (transfer/transit) carried in 2024, will receive an amount of € 7.50 back as a credit in the following year for each additional passenger carried. The necessary individual growth in percent is the same for all airlines.

In the case of airlines that have not flown to Frankfurt Airport in 2024 or that have not offered any intercontinental connections (new customers within the meaning of the program), the respective year in which flights are operated under the incentive program for the first time is considered the base year. In this case of new customers, each departing original intercontinental passenger and/or intercontinental passenger (transfer/transit) carried is recognized as a growth passenger in the base year and the respective incentive amount mentioned above is taken into account, provided that the minimum number of passengers was carried.

Airlines that are affiliated with each other within the meaning of Section 15 of the German Stock Corporation Act (AktG) are exclusively counted as a group. In the case of a group calculation, only one application per group of companies will be considered; applications from individual group companies are excluded. The application must name the companies included and state to which airline from the group the total amount is to be paid.

If an airline merges with another airline between 2024 and 31.12.2025, a group calculation will be made for these airlines.

1.7.2

**Voraussetzungen
der Zahlung**

Requirements for payment

Eine Zahlung erfolgt nur an Luftverkehrsgesellschaften, die im Jahre 2025 mehr als 7.500 abfliegende originäre Interkontinentalpassagiere und/oder mehr als 7.500 abfliegende Interkontinentalpassagiere (Transfer/Transit) befördert und einen Antrag auf Teilnahme fristgerecht gestellt haben. Die Teilnahme am Interkont-Incentive für das Jahr 2025 ist bis zum 31.12.2025 per E-Mail an incentive@fraport.de zu melden.

Es erfolgt eine Gutschrift bis zum 31.03.2026.

A payment will only be made to airlines that have carried more than 7,500 departing original intercontinental passengers and/or more than 7,500 departing intercontinental passengers (transfer/transit) in 2025 and have submitted an application for participation by the deadline. Participation in the Intercontinental Incentive for the year 2025 must be reported by e-mail to incentive@fraport.de by 31.12.2025.

Payments will be made by 31 March 2026.

1.8 Gültigkeit Validity

Die Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main tritt nach Genehmigung durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum am 1. Januar 2025 in Kraft.

The Rules on Airport Charges for Frankfurt Airport enter into force on 1 January 2025, following the approval of the Hessian Ministry for Economic Affairs, Energy, Transport, Housing and Rural Areas.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

gez. ppa.
signed
Alexander Laukenmann

gez. i.V.
signed
Bettina Bruhn

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 provisions

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

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

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

The Central Ground Handling Infrastructure Facilities (in short Central GH-Infrastructure) for the provision of ground handling services are defined in part 2, sector 2.5.4. of the currently applicable Airport User Regulations for Frankfurt Airport (Guidelines G 5.1.1) in accordance with § 6 (1) of the German Regulation on Ground Handling Services at Airports (BADV).

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

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

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

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

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“ ist gültig ab dem 1. Januar 2025.

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

The present list of „Charges for Central Ground Handling Infrastructure“ is valid as of January 1, 2025.

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

2.1.1
Rechtsgrundlage
Legal basis

2.1.2
Genehmigungspflicht
Obligation to obtain
a permit

2.1.3
Gültigkeit
Validity

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 Entgeltsschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, soweit nicht unter den gesetzlichen Voraussetzungen steuerfreie Umsätze für die Luftfahrt vorliegen und diese Voraussetzungen vom Unternehmer nachgewiesen werden (§§ 4 Nr. 2, 8 UStG).

The charges for Central GH-Infrastructure constitute payments within the meaning of Sec. 10 (1) of the German Value-Added Tax Act (UStG). The debtor of these charges is therefore obliged to remit VAT in addition to the charges, except in the case of tax-free aviation revenues as defined by law. In the latter case, the company must demonstrate that the statutory prerequisites are fulfilled (§§ 4 No. 2, 8 of the VAT Act (UStG)).

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
- Zollgepäcksmellager
- Gepäck-Fehlerbahn, Rush- und Umbuchungsbearbeitung sowie Baggage Tracing
- Neutraler Frachtübergabepplatz (NFÜP)

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

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

2.2 Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (je Abfertigung)

Charges for Central Ground Handling Infrastructure (per turnaround)

Für Passagierflüge ist ein Entgelt je Abfertigung (bestehend aus Landung und Start) zu zahlen. Dieses setzt sich zusammen aus einem MTOM-bezogenen Entgelt je Flugzeugtyp und Positionierung am Gebäude oder auf dem Vorfeld (siehe 2.2.1) sowie einem Pax-variablen Anteil (siehe 2.2.2). Bei Landungen und Starts von Geschäftsflügen, Regierungsflügen, Überführungsflügen und Cargoflügen mit einer Höchstabflugmasse über 10.000 kg wird das MTOM-variable Entgelt für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen der Klasse 0 berechnet.

For passenger flights a charge per turnaround (consisting of start and landing) has to be paid. This charge is composed out of a MTOM-related charge depending on the aircraft type and the positioning at the building or on the apron (see 2.2.1) and a passenger-related charge (see 2.2.2). For all turnarounds of business flights, Government flights, ferry flights and cargo flights with MTOM above 10,000 kg the MTOM related charge of Class 0 is levied.

2.2.1 MTOM-variables Entgelt für zentrale Bodenverkehrsdienst- Infrastruktureinrichtungen (je Abfertigung)		Bezeichnung Klasse	Flugzeugtypen Aircraft types	Preis je Abfertigung Vorfeld Charge per turnaround apron positioning	Preis je Abfertigung Gebäude Charge per turnaround building positioning
MTOM-variable charge for Central Ground Handling Infrastructure Facilities (per turn-around)		Indication Class		in €	in €
	Klasse 0	Ferry, Frachter		112,00	112,00
	Class 0	Ferry flights, all-cargo flights			
	Klasse 1	CRJ9, CRJX, DH8D, E170, E190, E195, E75L, E75S, E290		195,00	223,00
	Class 1				
	Klasse 2	A20N, A21N, A318, A319, A320, A321, A32A, A32B, B38M, B737, B738, BCS1, BCS3		396,00	431,00
	Class 2				
	Klasse 3	B752, B753, B763		1.292,00	1.344,00
	Class 3				
	Klasse 4	A332, A333, A343, A359, B764, B772, B77L, B77W, B788, B789, B78X		2.144,00	2.433,00
	Class 4				
	Klasse 5	B744, B748,		3.012,00	3.430,00
	Class 5				
	Klasse 6	A388		4.402,00	5.320,00
	Class 6				

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.

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 0,07 € für die Entnahme von Gefahrgut aus aufgegebenem Gepäck berechnet.

The passenger-variable charge will be invoiced per departing local and departing transfer passenger. Additionally €0,07 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): 5,73 €
 Passenger-variable charge per departing local and departing transfer passenger (without surcharge/deduction)

2. Umlage der Kosten für Kofferöffnungen und Gefahrgutentnahme aus aufgegebenem Reisegepäck: 0,07 €
 Levy for the removal of dangerous goods out of checked-in baggage

Passagierabhängiges Entgelt für zentrale BVD-Infrastruktureinrichtungen inklusive DG Kostenumlage: 5,80 €
 Passenger-related charge for Central Ground Handling Infrastructure Facilities incl. DG levy

Je nach Auslastung des Fluggerätes werden Zu- oder Abschläge verrechnet. Hierzu wird die Passagierzahl des betreffenden Flugereignisses durch die höchste in den Zulassungsunterlagen verzeichnete Abflugmasse des Luftfahrzeugs (MTOM) dividiert.

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 Maximum Take-off Mass of the aircraft (MTOM) recorded in the certification documents of the aircraft.

<i>Pax je MTOM</i> <i>Pax per MTOM</i>	<i>Zu- bzw. Abschlag</i> <i>Surcharge/Deduction</i>	<i>Pax-Entgelt</i> <i>inkl. Zu-/Abschlag</i> <i>Pax Charge</i> <i>incl. Surcharge or Deduction</i>
	<i>in €</i>	<i>in €</i>
<i>ab/from</i> 0	11,17	16,90
<i>ab/from</i> 0,25	7,32	13,05
<i>ab/from</i> 0,40	5,02	10,75
<i>ab/from</i> 0,55	2,91	8,64
<i>ab/from</i> 0,70	1,16	6,89
<i>ab/from</i> 0,85	0,61	6,34
<i>ab/from</i> 1,00	0,00	5,73
<i>ab/from</i> 1,15	- 0,38	5,35
<i>ab/from</i> 1,30	- 1,00	4,73
<i>ab/from</i> 1,50	- 1,41	4,32
<i>ab/from</i> 1,70	- 1,67	4,06
<i>ab/from</i> 1,90	- 1,82	3,91
<i>ab/from</i> 2,10	- 1,93	3,80

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

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

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

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

Umlage je abfliegendem Passagier (Originär- und Transferpassagier).
Levy per departing passenger (local and transfer passenger).

1,82 €

2.4 Entgelte für die Nutzung des Neutralen Frachtübergabeplatzes in der CargoCity Süd

Charges for the use of the Neutral Cargo Transfer Point in the CargoCity South

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

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

*BADV = German Regulation on Ground Handling Services at Airports

Paletten pro Einheit Pallets per unit	17,91 €
Container pro Einheit Container per unit	16,37 €
Frachtwagen pro Einheit* Cargo trailer per unit*	8,41 €
Leergut (Leercontainer und sog. Stacker – als Leergut gekennzeichnete, gestapelte Palettenbleche →) pro Einheit Empties (Empty container and stacking plates – stacker – marked as empties) per unit	11,06 €

*Leere Frachtwagen sind von der Berechnung ausgenommen.

*Empty cargo trailer without charging.

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

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

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

Durchsatzentgelt (je Kubikmeter)	6,50 €
Charge for the throughput (per cubic meter)	

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

Zu melden sind bei Landung beziehungsweise Start an Bord befindliche

a) Passagiere

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

b) Fracht und Post

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

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

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

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

Bei Reklamationen von Rechnungen wird zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung um Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, 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

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

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

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

* 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 – Seats offered – (basis for calculation)

Airbus		Boeing				Sonstige Others			
Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot
A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats
A20N	170	B38M	185	B77L	293	AT43	50	E195	112
A21N	198	B39M	177	B77W	358	AT45	48	E290	95
A306	264	B733	135	B788	248	AT75	65	E295	127
A310	202	B734	170	B789	263	AT76	72	E550	12
A318	117	B735	113	B78X	324	B462	95	E75L	88
A319	131	B736	122			BCS1	113	E75S	81
A320	163	B737	122			BCS3	136	F100	107
A321	194	B738	185			CRJ2	49	GLF4	19
A332	256	B739	175			CRJ7	66	J328	32
A333	266	B744	371			CRJ9	81	MD82	164
A338	235	B748	364			CRJX	100	RJ85	89
A339	307	B752	181			D328	32	SB20	50
A343	280	B753	267			DH8D	70	SF34	33
A346	285	B762	249			E135	30		
A359	301	B763	245			E145	46		
A35K	330	B764	245			E170	75		
A388	496	B772	280			E190	98		

Anhang 3 Attachment 3

Positionierungsgruppen für Abstellentgelte Aircraft stand sizes for aircraft parking charges	Positionierungsgruppe 1 Aircraft stand size 1 Alle Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“ All parking positions in the “General Aviation Area”	Positionierungsgruppe 2 Aircraft stand size 2 max. Spannweite 30 m, max. Länge 32 m max. wing span 30 m, max. length 32 m	Positionierungsgruppe 3 Aircraft stand size 3 max. Spannweite 38 m, max. Länge 47 m max. wing span 38 m, max. length 47 m	Positionierungsgruppe 4 Aircraft stand size 4 max. Spannweite 48 m, max. Länge 58 m max. wing span 48 m, max. length 58 m		
	Abrechnung nur für Fluggerät der allgemeinen Luftfahrt, soweit dieses in Positionierungsgruppe 2 eingestuft ist und auf den Positionen V701-V708, V711-V719 und V721.* abgestellt wird. Applicable only for General Aviation Air craft allocated to aircraft stand size 2 and parked on positions V701-V708, V711-V719 und V721.*	AN148 AN26 AN30/32 ATP AT43 AT44 AT45 AT72 A748 B461-3 B732 B735 CRJ1/2/7 DHCS DHCS DH8A-D E170	E175 F27 F50 F60 F70 RJ1H RJ70/85 SB20 SF34 SH33 SH36 SSJ100 YK40	AN12 AN28 AN72 A318 A319 A320 A320N A321 A321N BA11 B712 B721 B733 B734 B736 B737 B738	B739 B738M B739M CRJ9 BCS1 BCS3 CRJX E190 E195 E290 E295 F100 L188 MD-81-83 MD-87/88 T134 YK42	AN22 A30B A306 A310 B701 B703 B752 B753 B762 B763 C130 C160 IL18 T154M
Positionierungsgruppe 5 Aircraft stand size 5 max. Spannweite 52 m max. Länge 62 m max. wing span 52 m max. length 62 m	Positionierungsgruppe 6 Aircraft stand size 6 max. Spannweite 61 m max. Länge 64 m max. wing span 61 m max. length 64 m	Positionierungsgruppe 7 Aircraft stand size 7 max. Spannweite 65 m max. Länge 71 m max. wing span 65 m max. length 71 m	Positionierungsgruppe 8 Aircraft stand size 8 max. Spannweite 65 m max. Länge 76 m max. wing span 65 m max. length 76 m	Positionierungsgruppe 9, Code F Aircraft stand size 9, Code F Spannweite > 65 m Länge > 76 m wingspan > 65 m length > 76 m		
B764 IL86 MD-11	A332 A333 A342 A343 B772 B788 B789 IL96	A338 A339 A345 A359 B741-4 B77L B772-Frachter B772-Freighter B787X	A35K A346 B773 B77W	A380 B747-8 B779		

*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.

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:

Aviation, Finance Value Lead Aviation, Finance Value Lead

Bettina Bruhn (Leiterin)
AVN-FL ist seit dem 1.12.24 AVN-EG
b.bruhn@fraport.de

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

Benedikt Boldt
AVN-EG
Fon: +49 (0) 160 1112552
b.boldt@fraport.de

Tanja Watzke
AVN-EG
Fon: +49 (0) 151 20531473
t.watzke@fraport.de

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

Rechnungswesen **Fakturierung** Accounting Billing

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Impressum/Imprint:

Herausgeber/Editor: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Verantwortlich für den Inhalt/Responsible for contents: AVN-EG, BVD-IE

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
AVN-EG, BVD-IE
60547 Frankfurt am Main

www.fraport.de