

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

Frankfurt Airport – gültig ab 1. Januar 2008

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

Frankfurt Airport – effective as of January 1, 2008



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

Für Fragen

zu den Flughafenentgelten:

For questions concerning airport charges please contact:

**Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau
Wirtschaftliche Steuerung
Flughafenentgelte**

*Traffic and Terminal Management,
Airport Expansion
Airport Charges*

Rolf-Dieter Rolshausen

FBA-WE

Fon: +49 (0) 69 690-66634

Fax: +49 (0) 69 690-70593

rd.rolshausen@fraport.de

Gert von Dolgow

FBA-W

Fon: +49 (0) 69 690-70654

Fax: +49 (0) 69 690-59961

g.vondolgow@fraport.de

Vera Beninga

FBA-WE

Fon: +49 (0) 69 690-61750

Fax: +49 (0) 69 690-70593

v.beninga@fraport.de

Andrea Hermann

FBA-WE

Fon: +49 (0) 69 690-61874

Fax: +49 (0) 69 690-70593

a.hermann@fraport.de

Martin Schmelz

FBA-WE

Fon: +49 (0) 69 690-20240

Fax: +49 (0) 69 690-70593

m.schmelz@fraport.de

Für Fragen

zur Abrechnung von Flughafenentgelten:

For questions concerning invoices on airport charges please contact:

**Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau
Wirtschaftliche Steuerung
Rechnungswesen**

*Traffic and Terminal Management,
Airport Expansion
Financial Accounting*

Peter Huth

FBA-WR

Fon: +49 (0) 69 690-73031

Fax: +49 (0) 69 690-59755

p.huth@fraport.de

Petra Brück-Jung

FBA-WR

Fon: +49 (0) 69 690-71473

Fax: +49 (0) 69 690-33291

p.brueck-jung@fraport.de

Für Fragen

zur Zentralen BVD-Infrastruktur:

For questions concerning Central Ground Handling Infrastructure please contact:

**Bodenverkehrsdienste
Zentrale BVD-Infrastruktur
Entgelte**

*Ground Services
Central Ground Handling Infrastructure
Financial Accounting*

Eva Engel

BVD-IE

Fon: +49 (0) 69 690-20009

Fax: +49 (0) 69 690-58002

e.engel@fraport.de

Brigitta Melius

BVD-IE

Fon: +49 (0) 69 690-20126

Fax: +49 (0) 69 690-58002

b.melius@fraport.de

Für Fragen zur Abrechnung
der Zentralen BVD-Infrastruktur:

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

Dennis Butscheidt

BVD-W

Fon: +49 (0) 69 690-60515

Fax: +49 (0) 69 690-59943

d.butscheidt@fraport.de

Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.

Errors, omissions and modifications excepted.

Inhalt

Contents

	Seite <i>page</i>
1 Flughafenentgelte <i>Airport Charges</i>	2
1.1 Allgemeine Bedingungen <i>General Conditions</i>	3
1.2 Lande- und Startentgelte <i>Landing and Take-Off Charges</i>	4
1.3 Passagierentgelte <i>Passenger Charges</i>	12
1.4 Sicherheitsentgelte <i>Security Charges</i>	14
1.5 Abstellentgelte <i>Parking Charges</i>	15
1.6 Gültigkeit <i>Validity</i>	17
2 Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post <i>Registration Procedures for Passengers, Cargo and Mail</i>	18
3 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV) <i>Charges for Central Ground Handling Infrastructure (according to § 6 BADV)</i>	23
3.1 Allgemeine Bedingungen <i>General Conditions</i>	24
3.2 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen (je Abfertigung) <i>Charges for Central Ground Handling Infrastructure (per turnaround)</i>	27
3.3 Passagierbezogenes Entgelt für Gepäckzuführung bei Reisegepäckkontrolle (Sicherheit) <i>Passenger-related charge for feeding baggage into the hold baggage screening system (security)</i>	29

1 Flughafenentgelte

Airport Charges

Präambel

Preamble

Die nachfolgende Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main wird hiermit bekanntgegeben. NfL I-6/07 und NfL I-172/07 werden mit Wirkung vom 1. Januar 2008 aufgehoben.

We hereby publish the following Airport Charges Regulation for Frankfurt Airport. NfL I-6/07 and NfL I-172/07 are abolished as per January 1, 2008.

Wiesbaden, den 29. November 2007
V 5 – 66m 04-03-10-01
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung

i. A. Prof. Dr. Herrmann

1.1 Allgemeine Bedingungen General Conditions

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

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

1.1.1

Schuldnerregelung Debtor Clause

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

Debtors of the landing and take-off, passenger, security and parking charges are as joint debtors

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

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

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder ange drohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Lande-, Start-, Passagier- und Sicherheitsentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen.
 - b) In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.
- a) *No landing and take-off, passenger and security charges shall be payable for emergency landings due to technical failures of the aircraft or due to hijacking, unless the destination airport as scheduled is concerned. Divisionary landings and fueling stops are no emergency landings.*
 - b) *The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat nor the aircraft crew on duty.*

1.1.2

Ausnahmeregelungen Regulation of Exceptions

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

The landing and take-off, passenger, security and parking charges shall be payable in Euro prior to take-off; under certain conditions they may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

1.1.3

Zahlungszeitpunkt Date of Payment

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

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

1.1.4

Umsatzsteuer Value Added Tax (VAT)

1.2 Lande- und Startentgelte Landing and Take-Off Charges

1.2.1

Zahlungspflicht

Financial Obligation

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

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

1.2.2

Massebezogene Entgelte, Berechnungsgrundlage

Mass-related Charges, Computation Basis

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

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

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

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

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

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

Das Entgelt für Landungen und Starts von Luftfahrzeugen beträgt:
 je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse
 pro Landung und pro Start für Passagier-, Fracht- und Postflüge € 0,88

1.2.3
**Massebezogene
 Entgelte**
 Mass-Related Charges

je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse
 pro Landung und pro Start für Überführungsflüge und Flüge mit Hubschraubern € 1,60

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

€ 150,00

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

€ 0.88

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

€ 1.60

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

€ 150.00

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

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**

pro Passagier an Bord bei Start € 0,73

pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start € 0,12

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

per passenger aboard the aircraft upon departure € 0.73

per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure € 0.12

1.2.5

**Lärmbezogene Entgelte
 (L/S-Lärmkomponente),
 Berechnungsgrundlage
 Noise-Related Charges
 (Noise Component),
 Computation Basis**

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

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

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

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2004, 2005 und 2006 nach DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel der einzeln betrachteten oder als Gruppen zusammengefassten Flugzeugtypen. In den Tabellen nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Frankfurt Main zur Verfügung stehen.

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

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

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

The allocation of aircraft to noise categories is based on the average take-off noise levels according to DIN 45643 for the years 2004, 2005 and 2006 of single aircraft types or aircraft groups. Aircraft types not listed in the following charts will be allocated to the discretion of the airport operator until satisfactory measurements are available for Frankfurt Airport.

Kategorie 0: LAZ bis 68,9 dB(A)

Category 0: LAZ to 68.9 dB(A)

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

All chapter 3 or 4 jets with MTOM ≤ 34 t, as far as not allocated otherwise

Alle Propellerflugzeuge mit MTOM ≤ 34 t

All propeller-driven aircraft with MTOM ≤ 34 t

Alle Hubschrauber

All helicopters

B 712

B 737-600

BAe 146/Avro RJ

CRJ 7

CRJ 9

E 190

Fokker 70

GLEX

GLST

Gulfstream IV/V

MD-90

Kategorie 1: LAZ 69,0 bis 71,9 dB(A)

Category 1: LAZ 69.0 to 71.9 dB(A)

A318, A319, A320

B 737-300, -500, -700, -800

B 757-200, -300

E 170

Fokker 100

Kategorie 2: LAZ 72,0 bis 74,9 dB(A)

Category 2: LAZ 72.0 to 74.9 dB(A)

A300

A310

A321

B 737-400

B 767

IL 76 Reengined

TU 204

YK 42/142

Kategorie 3: LAZ 75,0 bis 77,9 dB(A)

Category 3: LAZ 75.0 to 77.9 dB(A)

A330

A340-200, -300, -500, -600

A380

AN 12

B 737-200 Hushkit

B 777

DC-87

DC-9 Hushkit

IL 96

L 1011 Tristar

MD-11

MD-87

Kategorie 4: LAZ 78,0 bis 80,9 dB(A)

Category 4: LAZ 78.0 to 80.9 dB(A)

B 747-S

B 747-400

DC-10

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

TU 154 M

Kategorie 5: LAZ 81,0 bis 83,9 dB(A)

Category 5: LAZ 81.0 to 83.9 dB(A)

B 747-100, -200, -300

B 727 Hushkit

Kategorie 6: LAZ 84,0 bis 86,9 dB(A)

Category 6: LAZ 84.0 to 86.9 dB(A)

-

Kategorie 7: LAZ 87,0 dB(A) und darüber

Category 7: LAZ 87.0 dB(A) and higher

AN 124

IL 76

1.2.6

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

Allocation of Turbo Jet Aircraft Certified According to ICAO Annex 16/3 and 16/4, Propeller-driven Aircraft and Helicopters

L/S-Lärmkomponente ganztägig pro Landung und pro Start in €
Noise charges during 24 hrs per landing and per take-off in €

Kategorie 0	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
Category 0	Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
0,00	12,00	31,00	75,00	270,00	610,00	6.750,00	14.250,00

**Zusätzliche L/S-Lärmkomponente Nachtrandzeit pro Landung und pro Start
 (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59 Uhr Ortszeit) in € :**
*Additional night surplus charge in night time 1 per landing and per take-off
 (22.00 – 22.59 and 05.00 – 05.59 hrs local time) in €*

Kategorie 0	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
Category 0	Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
35,00	35,00	90,00	170,00	310,00	1.250,00	13.500,00	28.500,00

**Alternativ : Zusätzliche L/S-Lärmkomponente Nachtkernzeit pro Landung und pro Start
 (23.00 – 04.59 Uhr Ortszeit) in €**
*Alternative : Additional night surplus charge in night time 2 per landing and per take-off
 (23.00 – 04.59 hrs local time) in €*

Kategorie 0	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
Category 0	Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
43,75	43,75	112,50	212,50	387,50	1.562,50	16.875,00	35.625,00

Kategorie 0: LAZ bis 68,9 dB(A)
 Category 0: LAZ to 68.9 dB(A)

-

Kategorie 1: LAZ 69,0 bis 71,9 dB(A)
 Category 1: LAZ 69.0 to 71.9 dB(A)

C 160

Kategorie 2: LAZ 72,0 bis 74,9 dB(A)
 Category 2: LAZ 72.0 to 74.9 dB(A)

-

Kategorie 3: LAZ 75,0 bis 77,9 dB(A)
 Category 3: LAZ 75.0 to 77.9 dB(A)

B 737-200

C 130

Kategorie 4: LAZ 78,0 bis 80,9 dB(A)
 Category 4: LAZ 78.0 to 80.9 dB(A)

Alle Kapitel-2-Jets mit MTOM ≤ 34 t

All Chapter-2-Jets with MTOM ≤ 34 t

B 747-5

C 17

DC 9

KC 10

TU 154 M

Kategorie 5: LAZ 81,0 bis 83,9 dB(A)
 Category 5: LAZ 81.0 to 83.9 dB(A)

B 747-100, -200, -300

DC 85

DC 86

IL 62

Kategorie 6: LAZ 84,0 bis 86,9 dB(A)
 Category 6: LAZ 84.0 to 86.9 dB(A)

-

Kategorie 7: LAZ 87,0 dB(A) und darüber
 Category 7: LAZ 87.0 dB(A) and higher

AN 124

BAC 111

C 5

IL 76

1.2.7

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

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

L/S-Lärmkomponente ganztägig pro Landung und pro Start in €
 Noise charges during 24 hrs per landing and per take-off in €

Kategorie 0	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
Category 0	Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
0,00	12,00	31,00	75,00	270,00	610,00	6.750,00	14.250,00

Zusätzliche L/S-Lärmkomponente pro Landung und pro Start in €*
 Additional surplus charges per landing and per take-off in €*

Kategorie 0	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Kategorie 6	Kategorie 7
Category 0	Category 1	Category 2	Category 3	Category 4	Category 5	Category 6	Category 7
43,75	43,75	112,50	212,50	387,50	1.562,50	16.875,00	35.625,00

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

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

1.2.8**Emissionsbezogenes
Entgelt, Berechnungs-
grundlage
Emission-Related
Charge, Computation
Basis**

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt

€ 3,00

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

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

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

Berechnungsformel:

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

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

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

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

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO_x des Luftfahrzeugs.

Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

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

Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen keine oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Flugzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt.

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

Der Einsatz eines Triebwerkstyps mit niedrigeren Emissionswerten (zum Beispiel durch unterschiedliche UID-Nummern oder durch eine „re-rated“ gekennzeichnete Version eines Triebwerks) ist dem Flughafenunternehmer durch Vorlage des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung mit dem entsprechenden ICAO-Zertifikat oder dem Herstellernachweis nachzuweisen. Solange dies nicht nachgewiesen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den höchsten Emissionswert zugrunde, der für den Luftfahrzeug- beziehungsweise Triebwerkstyp bekannt ist.

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

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

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

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

³ FOI Swedish Defence Research Agency Database (http://www.foi.se/FOI/templates/Page____4618.aspx)

The emission-related charge amounts to

€ 3.00

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

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

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

Formula:

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

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

$a = 1;$ 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 per aircraft = a x NO_x per aircraft.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

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

³ http://www.foi.se/FOI/templates/Page____4618.aspx

1.3 Passagierentgelte

Passenger Charges

1.3.1

Zahlungspflicht

Financial Obligation

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

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

1.3.2

Passagiermengen- bezogene Entgelte

Passenger-Related Charges

Das Passagierentgelt pro abfliegendem Passagier beträgt	in €
<i>The Passenger charge per departing passenger is</i>	
<i>im innerdeutschen Verkehr für originäre Zusteiger</i>	13,65
<i>for domestic flights, local boarding</i>	
<i>im europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für originäre Zusteiger</i>	15,20
<i>for European flights (incl. Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland), local boarding</i>	
<i>im europäischen Verkehr (restliche europäische Länder) für originäre Zusteiger</i>	16,75
<i>for European flights (Non-EU), local boarding</i>	
<i>im interkontinentalen Verkehr für originäre Zusteiger</i>	18,80
<i>for intercontinental flights, local boarding</i>	
<i>für Transfer- und Transitpassagiere</i>	9,80
<i>for transfer and transit passengers to all destinations</i>	

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

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

1.3.3

Definition Kappungs- grenze

Definition of Passenger Fee Cap

Für die Laufzeit dieser Entgeltordnung kommt eine Kappungsgrenze für Passagierflüge zur Anwendung. Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (Anzahl der abfliegenden Passagiere dividiert durch die pro Flugzeugtyp standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzen auf Passagierflügen) bezogen auf alle abgehenden Passagierflüge eines Kalenderjahres über 80 % (Kappungsgrenze), so erfolgt für die darüber hinausgehende Anzahl der abfliegenden Passagiere eine Rückerstattung von € 9,25 pro Passagier. 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 50 Flüge im Kalenderjahr durchgeführt wurden. Abhängig von der Höhe des Erstattungsbetrages werden quartalsweise Gutschriften in Höhe von 75 % des Anspruchsbetrages vorgenommen, sofern der Gutschriftsbetrag € 10.000,00 überschreitet.

*A passenger fee cap will be applied on passenger flights for the duration of this Airport Charges Regulation. If the seat load factor of an airline based upon all departing passenger flights (number of departing passengers divided by the standardized number of offered seats on passenger flights) is higher than 80% for one calendar year, an amount of EUR 9.25 will be refunded per departing passenger exceeding the 80%. The fixed standardized number of offered seats per aircraft type is listed in **appendix 2**. Passenger flights with aircraft not shown in the appendix will be classified to the discretion of the airport operator taking into consideration the actual seat configuration. The reimbursement will be made interest-free at the beginning of the following year by credit note, if an airline has conducted a minimum of 50 flights per calendar year with passengers on board. Reimbursements will be made on a quarterly basis for 75% of the calculated amount if the latter exceeds € 10,000.*

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

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

1.3.4

Definition Transferfluggäste

Definition of Transfer Passengers

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

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

1.3.5

Definition Transitfluggäste

Definition of Transit Passengers

1.4 Sicherheitsentgelte

Security Charges

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

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

pro Passagier an Bord bei Start	€ 1,20
<i>per passenger aboard the aircraft upon departure</i>	
pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start	€ 0,24
<i>per 100 kg or fraction thereof aboard the aircraft upon arrival and departure</i>	

1.5 Abstellentgelte Parking Charges

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Abstellentgelts wird nach der von dem Luftfahrzeug benötigten Positionsgröße (siehe Anhang 3) und der Dauer des Abstellvorgangs bemessen. Die Dauer des Abstellvorgangs bemisst sich an der Zeit zwischen On-Block und Off-Block des Fluggeräts. Für die Benutzung einer Gebäudeposition wird ein von der Flugzeuggröße abhängiger Zuschlag erhoben.

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

1.5.1 Zahlungspflicht Financial Obligation

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

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

1.5.2 Flugzeuggrößen- bezogene Basisentgelte Basic Charges Related to Size of Aircraft

		in €
von 00.00 bis 23.59 Uhr Ortszeit		
<i>from 00.00 until 23.59 hrs local time</i>		
Positionsgruppe 1	<i>bis zu 10 Stunden</i>	6,00
<i>Aircraft stand size 1</i>	<i>up to 10 hours</i>	
	<i>ab der 11. Stunde bis 24 Stunden (maximaler Tagessatz)</i>	60,00
	<i>> 10 hours up to 24 hours (max. daily rate)</i>	
	<i>je weitere angefangene 24 Stunden (Tagespauschale)</i>	60,00
	<i>> 24 hours per 24 hours or part thereof (lump sum rate)</i>	
von 06.00 bis 21.59 Uhr Ortszeit		
<i>from 06.00 until 21.59 hrs local time</i>		
Positionsgruppe 2	<i>bis zu 2 Stunden</i>	17,00
<i>Aircraft stand size 2</i>	<i>up to 2 hours</i>	
Positionsgruppe 3	<i>bis zu 3 Stunden</i>	26,00
<i>Aircraft stand size 3</i>	<i>up to 3 hours</i>	
Positionsgruppe 4	<i>bis zu 4 Stunden</i>	35,00
<i>Aircraft stand size 4</i>	<i>up to 4 hours</i>	
Positionsgruppe 5	<i>bis zu 5 Stunden</i>	40,00
<i>Aircraft stand size 5</i>	<i>up to 5 hours</i>	
Positionsgruppe 6	<i>bis zu 5 Stunden</i>	42,00
<i>Aircraft stand size 6</i>	<i>up to 5 hours</i>	
Positionsgruppe 7	<i>bis zu 5 Stunden</i>	44,00
<i>Aircraft stand size 7</i>	<i>up to 5 hours</i>	
Positionsgruppe 8	<i>bis zu 5 Stunden</i>	46,00
<i>Aircraft stand size 8</i>	<i>up to 5 hours</i>	
Positionsgruppe 9	<i>bis zu 5 Stunden</i>	48,00
<i>Aircraft stand size 9</i>	<i>up to 5 hours</i>	
von 22.00 bis 05.59 Uhr Ortszeit		
<i>from 22.00 until 05.59 hrs local time</i>		
Positionsgruppe 2		10,00
<i>Aircraft stand size 2</i>		
Positionsgruppe 3		16,00
<i>Aircraft stand size 3</i>		
Positionsgruppe 4		22,00
<i>Aircraft stand size 4</i>		
Positionsgruppe 5		25,00
<i>Aircraft stand size 5</i>		
Positionsgruppe 6		26,50
<i>Aircraft stand size 6</i>		
Positionsgruppe 7		28,00
<i>Aircraft stand size 7</i>		
Positionsgruppe 8		29,50
<i>Aircraft stand size 8</i>		
Positionsgruppe 9		31,00
<i>Aircraft stand size 9</i>		

1.5.3
**Flugzeuggrößen-
bezogene Zeitzuschläge**
*Surplus Charges Related
to Size of Aircraft*

Bei Überschreitung der in 1.5.2 genannten Zeiten (mit Ausnahme von Positionsgruppe 1) beträgt das Entgelt **pro angefangene zusätzliche Stunde** in der Zeit von 06.00 bis 21.59 Uhr Ortszeit für Luftfahrzeuge der folgenden Positionsgruppen:

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

	<i>in €</i>
Positionsgruppe 2 <i>Aircraft stand size 2</i>	33,00
Positionsgruppe 3 <i>Aircraft stand size 3</i>	44,00
Positionsgruppe 4 <i>Aircraft stand size 4</i>	55,00
Positionsgruppe 5 <i>Aircraft stand size 5</i>	61,00
Positionsgruppe 6 <i>Aircraft stand size 6</i>	64,00
Positionsgruppe 7 <i>Aircraft stand size 7</i>	67,00
Positionsgruppe 8 <i>Aircraft stand size 8</i>	70,00
Positionsgruppe 9 <i>Aircraft stand size 9</i>	73,00

1.5.4
Gebäudezuschlag
*Surcharges for Pier
Stands*

Für Abstellvorgänge auf dem Vorfeld wird kein weiteres Zusatzentgelt berechnet.

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

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

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

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

1.5.5
Ausnahmeregelungen
Regulation of Exceptions

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

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

1.6 Gültigkeit Validity

Die Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt Main tritt nach Genehmigung durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in Kraft. Sie wird wirksam zum 1. Januar 2008.
This airport charges regulation for Frankfurt Main Airport comes into effect by the approval of the Hessian Ministry of Economics, Transport and Regional Development. This regulation will be effective as per January 1, 2008.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

gez. ppa.
signed
M. Bien

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

2 **Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post**

Registration Procedures for Passengers, Cargo and Mail

Zu melden sind bei Landung beziehungsweise Start an Bord befindliche

a) Passagiere

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

b) Fracht und Post

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

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

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

Die Erhebung und Weitergabe der Daten des amtlichen Flugberichts an das Statistische Bundesamt ist durch das Gesetz über die Luftfahrtstatistik geregelt. Die Meldung ist spätestens am Tage 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 Annahme von Reklamationen beträgt drei Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlingsagenten beziehungsweise mit der Verkehrsabrechnung der Fraport AG in Verbindung.

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

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

a) Passengers

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

b) Cargo and Mail

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

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

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

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

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

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

Anhang 1

Appendix 1

Länderliste

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

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

List of Countries

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

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

Anhang 2 Appendix 2

Kappungsgrenze Passagierentgelte 2008 – Sitzplatzangebot (Berechnungsgrundlage)

Fee Cap on Passenger Charges 2008 – Seat Configuration (Calculation Basis)

Airbus		Boeing				Sonstige Others					
Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot	Flugzeug- typ	Standard- Sitzplatz- angebot
A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats	A/C Type	Standard Seats
A306	265	B 712	105	B 752	202	A 140	50	DC-93	115	MD-11	283
A308	295	B 732	117	B 753	257	AT 43	46	DH 8A	37	MD-81	146
A310	228	B 733	117	B 762	203	AT 45	46	DH 8C	50	MD-82	146
A318	114	B 734	148	B 763	238	AT 72	67	DH 8D	72	MD-83	164
A319	121	B 735	99	B 764	238	B 461	80	E 135	37	MD-87	114
A320	145	B 736	107	B 772	267	B 462	84	E 145	49	MD-88	146
A321	172	B 737	127	B 773	335	B 463	89	E 170	72	MD-90	149
A332	257	B 738	180			CRJ 1	50	F 100	99	RJ 1H	104
A333	250	B 741	371			CRJ 2	50	F 50	50	RJ 85	86
A342	253	B 742	371			CRJ 7	70	F 70	77	SB 20	50
A343	253	B 743	371			CRJ 9	70	IL 96	235	TU 154 M	152
A345	253	B 744	371			D 328	33	J 328	31	TU 204	177
A346	340	B 745	321			DC-10	277	L 101	307	YK 42	103

Anhang 3 Appendix 3

Positionierungsgruppen für Abstellentgelte Stand Sizes for Aircraft Parking

Positionierungsgruppe 1 <i>Aircraft stand size 1</i>	Positionierungsgruppe 2 <i>Aircraft stand size 2</i>	Positionierungsgruppe 3 <i>Aircraft stand size 3</i>	Positionierungsgruppe 4 <i>Aircraft stand size 4</i>	
Alle Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“ All parking positions in the “General Aviation Area“	max. Spannweite 30 m, max. Länge 32 m max. wing span 30 m, max. length 32 m	max. Spannweite 38 m, max. Länge 47 m max. wing span 38 m, max. length 47 m	max. Spannweite 48 m, max. Länge 58 m max. wing span 48 m, max. length 58 m	
Abrechnung nur für Fluggerät der allgemeinen Luftfahrt, soweit dieses in Positionierungsgruppe 2 eingestuft ist und auf den Positionen S 401 bis S 452 abgestellt wird. ^{1, 2} Applicable only for General Aviation Aircraft allocated to aircraft stand size 2 and parked on positions S 401 to S 452. ^{1, 2}	AN 26 AN 30 AN 32 ATP AT 43 AT 44 AT 45 AT 72 A748 B 461 B 462 B 463 B 732 B 735 CRJ 1 CRJ 2 CRJ 7 DHC 5 DHC 7	DH 8A DH 8B DH 8C DH 8D E 170 F 27 F 28 F 50 F 60 F 70 RJ 1H RJ 70 RJ 85 SB 20 SF 34 SH 33 SH 36 YK 40	AN 12 AN 28 AN 72 A318 A319 A320 A321 BA 11 B 712 B 721 B 722 B 733 B 734 B 736 B 737 B 738 B 739 DC-91 DC-92	
		DC-93 DC-94 DC-95 E 190 F 100 L 188 MD-81 MD-82 MD-83 MD-87 MD-88 MD-90 TU 134 YK 42	AN 22 A30B A306 A310 B 701 B 703 B 752 B 753 B 762 B 763 C 130 C 160 DC-85 DC-86 DC-87 IL 18 IL 62 TU 154 M TU 204	
Positionierungsgruppe 5 <i>Aircraft stand size 5</i>	Positionierungsgruppe 6 <i>Aircraft stand size 6</i>	Positionierungsgruppe 7 <i>Aircraft stand size 7</i>	Positionierungsgruppe 8 <i>Aircraft stand size 8</i>	Positionierungsgruppe 9, Code F <i>Aircraft stand size 9, Code F</i>
max. Spannweite 52 m max. Länge 62 m max. wing span 52 m max. length 62 m	max. Spannweite 61 m max. Länge 64 m max. wing span 61 m max. length 64 m	max. Spannweite 65 m max. Länge 71 m max. wing span 65 m max. length 71 m	max. Spannweite 65 m max. Länge 76 m max. wing span 65 m max. length 76 m	Spannweite > 65 m Länge > 76 m wingspan > 65 m length > 76 m
B 764 DC-10 IL 76 IL 86 L 1011 MD-11	A332 A333 A342 A343 B 745 B 771 B 772 B 772-ER IL 96	A345 B 741 B 742 B 743 B 744 B 772-LR B 777-Frachter B 777-Freighter	A346 AN 124 B 773 B 773-ER	A380

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

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

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

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

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

3.1 Allgemeine Bedingungen General Conditions

3.1.1

Rechtsgrundlage *Legal Basis*

In Abschnitt 2.5.3 der geltenden Flughafenbenutzungsordnung (Richtlinie G.5.1.1) für den Flughafen Frankfurt Main sind zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten (kurz: Zentrale BVD-Infrastruktur) gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) definiert.
The Central Ground Handling Infrastructure Facilities (in short Central GH-Infrastructure) for the provision ground handling services are defined in sector 2.5.3 of the effective Airport User Regulations for Frankfurt Airport (Guidelines G 5.1.1) in accordance with § 6 of German Ordinance on Ground Handling Services at Airports (BADV).

3.1.2

Genehmigungspflicht *Obligation to obtain a permit*

Dienstleister und Selbstabfertiger haben diese Zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen zu nutzen und dafür ein Entgelt zu zahlen, das nicht nach § 43 a LuftVZO genehmigungspflichtig ist.
For the use of the Central GH-Infrastructure charges must be paid which are not subject to the obligation to obtain a permit pursuant to § 43 a LuftVZO.

3.1.3

Gültigkeit *Validity*

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen“ ist gültig ab dem 1. Januar 2008 bis auf Widerruf.
This tariff of "Charges for Central Ground Handling Infrastructure" is valid as of January 1, 2008 until recalled.

3.1.4

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.

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.*

3.1.5

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.

3.1.6

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.

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

The charges for Central GH-Infrastructure are a payment in the sense of Article 10 paragraph 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay value added tax additionally.

3.1.7

Umsatzsteuer

Value Added Tax (VAT)

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 this computation for Central GH-Infrastructure are helicopter flights.

3.1.8

Ausnahmeregelungen

Regulation of Exceptions

Zu den Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gehören unter anderem gemäß der Flughafenbenutzungsordnung (FBO, Schlüssel 5.1.1, Abschnitt 2.5.3)

3.1.9

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, Abschnitt 2.5.3)

- 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 drei Stunden; bei Frachtflugzeugen bis zu vier Stunden (einschließlich mobilem Ersatzgerät bei Ausfall)
- Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung
- Kommunikationsnetz und zentrale Informations-Technologie-Einrichtungen zur Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen
- Zentrale Anlagen der Hydranten-Betriebs-Gesellschaft HBG* zur Treibstoffversorgung der Flugzeuge.
- Zollgepäcksammlager
- Gepäck-Fehlerbahn, Rush- und Umbuchungsbearbeitung sowie Baggage Tracing
- Neutraler Frachtübergabepplatz (NFÜP)*

* Nicht Bestandteil des hier genannten Entgelts.

3.1.9**Leistungsumfang****Scope of Supply
and Services**

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, sector 2.5.3) 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 Hand-Over Point (NCHOP)*

* Not component of charges here listed.

3.2 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, das sich aus einem Basisentgelt und einem variablen Entgelt zusammensetzt. Das Basisentgelt variiert je nach Flugzeugtyp und der Positionierung des Flugzeugs am Gebäude (mit Passagierbrücken) oder auf dem Vorfeld. Das variable Entgelt wird auf Basis der abfliegenden Passagiere (originäre Zustieger und Transferpassagiere) mit einem Entgeltsatz je abfliegendem Passagier berechnet.

Für Nur-Frachtflüge, Postflüge, Überführungsflüge und technische Landungen wird zur Abdeckung der Vorhaltekosten ein einheitliches Entgelt je Abfertigung erhoben.

For passenger flights a charge per turnaround (consisting of start and landing) have to be paid implying a basic charge and a variable charge. The basic charge varies on aircraft type and positioning of the aircraft either at the building (with passenger bridges) or on apron positions. The variable amount will be charged on the basis of the number of departing passengers (local boarding passengers and transfer passengers) with a rate per departing passenger.

All-Cargo flights, postal flights, ferry flights and technical landings are charged with a standard charge to cover the lead-costs for infrastructure.

ICAO	Position	
	Vorfeld	Gebäude
	Apron	Building
	in €	in €
A140	157,00	157,00
A306	1.091,00	1.133,00
A30B	1.091,00	1.133,00
A310	1.091,00	1.133,00
A318	396,00	409,00
A319	396,00	409,00
A320	396,00	409,00
A321	396,00	409,00
A332	1.905,00	2.163,00
A333	1.905,00	2.163,00
A342	1.905,00	2.163,00
A343	1.905,00	2.163,00
A346	1.905,00	2.163,00
A380*	2.622,00	2.985,00
AT 43	157,00	157,00
AT 44	157,00	157,00
AT 45	157,00	157,00
AT 72	157,00	157,00
B 461	212,00	212,00
B 462	212,00	212,00
B 463	212,00	212,00
B 712	396,00	409,00
B 722	396,00	409,00
B 732	396,00	409,00
B 733	396,00	409,00
B 734	396,00	409,00
B 735	396,00	409,00
B 736	396,00	409,00
B 737	396,00	409,00
B 738	396,00	409,00
B 741	2.622,00	2.985,00
B 742	2.622,00	2.985,00
B 743	2.622,00	2.985,00
B 744	2.622,00	2.985,00
B 745	2.622,00	2.985,00
B 752	1.091,00	1.133,00
B 753	1.091,00	1.133,00

ICAO	Position	
	Vorfeld	Gebäude
	Apron	Building
	in €	in €
B 762	1.091,00	1.133,00
B 763	1.091,00	1.133,00
B 764	1.905,00	2.163,00
B 772	1.905,00	2.163,00
B 773	1.905,00	2.163,00
CRJ 1	157,00	157,00
CRJ 2	157,00	157,00
CRJ 7	212,00	212,00
D 328	157,00	157,00
DC-10	1.905,00	2.163,00
DH 8C	157,00	157,00
DH 8D	212,00	212,00
E 135	157,00	157,00
E 145	157,00	157,00
E 170	212,00	212,00
F 100	212,00	212,00
F 50	157,00	157,00
F 70	212,00	212,00
IL 96	1.905,00	2.163,00
J 328	157,00	157,00
L 101	1.905,00	2.163,00
MD-11	1.905,00	2.163,00
MD-81	396,00	409,00
MD-82	396,00	409,00
MD-83	396,00	409,00
MD-87	396,00	409,00
MD-88	396,00	409,00
MD-90	396,00	409,00
RJ 1H	212,00	212,00
RJ 70	212,00	212,00
RJ 85	212,00	212,00
SB 20	157,00	157,00
TU 154	1.091,00	1.133,00
TU 204	1.091,00	1.133,00
TU 214	1.091,00	1.133,00
YK 42	396,00	409,00

3.2.1 Basisentgelt für Passagierflüge Basic Charge for Passenger Flights

* Vorläufig bis zur Aufnahme des Regel-Flugbetriebs.

Interim charges until scheduled flight plan.

zu/to 3.2.1

**Variables Entgelt für
Passagierflüge****Variable Charge
for Passenger Flights**

	<i>in €</i>
<i>(abfliegende Passagiere = abfliegende Originär- und abfliegende Transferpassagiere)</i> <i>(departing passenger = local boarding & transfer passenger)</i>	
Entgelt je abfliegendem Passagier:	0,74
<i>Charge per departing passenger:</i>	

3.2.2

**Entgelt für
Nicht-Passagierflüge**
**Charge for
Non-Passenger Flights**

	<i>in €</i>
<i>(z.B. Nur-Fracht-, Post- & Überführungsflüge, technische Landungen)</i> <i>(e.g.all-cargo-flights, postal flights, ferry flights & technical landings)</i>	
Entgelt je Abfertigung:	69,00
<i>Charge per turnaround:</i>	

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

Aircrafts which are not listed in 3.2.1. will be charged according to the submitted registration documents and existing flight itinerary.

3.3 Passagierbezogenes Entgelt für Gepäckzuführung bei Reisegepäckkontrolle (Sicherheit)

Passenger-related charge for feeding baggage into the hold baggage screening system (security)

Für die Leistungen im Rahmen der 100-%igen Reisegepäckkontrolle wird jeweils ein Entgelt je abfliegendem Originärpassagier (Lokal Passagier) sowie je abfliegendem Transferpassagier erhoben.

For the services in the context of the 100 % screening of baggage a charge per departing passenger divided into local boarding passenger and transfer passenger will be imposed.

		<i>in €</i>
<i>Passagierbezogenes Entgelt für Gepäckzuführung bei Reisegepäckkontrolle (Sicherheit) Lokal</i>		
<i>Passenger-related charge for feeding baggage into the hold baggage screening system (security) local</i>	<i>Originärpassagier</i>	<i>1,01</i>
	<i>local passenger</i>	

		<i>in €</i>
<i>Passagierbezogenes Entgelt für Gepäckzuführung bei Reisegepäckkontrolle (Sicherheit) Transfer</i>		
<i>Passenger-related charge for feeding baggage into the hold baggage screening system (security) transfer</i>	<i>Transferpassagier</i>	<i>0,20</i>
	<i>transfer passenger</i>	

Impressum/Imprint

Herausgeber/Editor: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

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

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

12/07/0,7S/APC