



Flughafenentgeltordnung 2010

Frankfurt Airport – gültig ab 1. Oktober 2010

Die Fraport AG bittet, folgende Änderungen der Entgeltordnung ab 01. Oktober 2010 für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main, bisherige NfL I 299/08 vom 18. Dezember 2008, in den „Nachrichten für Luftfahrer“ zu veröffentlichen. Zur besseren Übersicht ist die vollständige Fassung der beantragten Entgeltordnung wiedergegeben.

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main,
gültig ab 01. Oktober 2010

Lande- und Startentgelte, masseabhängig

Lande- und Startentgelte, variabel

Lande- und Startentgelte, lärmabhängig (L/S-Lärmkomponente)

Lande- und Startentgelte, emissionsabhängig (L/S-Emissionskomponente)

Passagierentgelte

Sicherheitsentgelte

Abstellentgelte

1.1 Allgemeine Bedingungen

1.1.1 Schuldnerregelung

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

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

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

1.1.2 Ausnahmeregelungen

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start-, Passagier- und Sicherheitsentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstops 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 im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.

1.1.3 Zahlungszeitpunkt

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.

1.1.4 Umsatzsteuer

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.

1.2. Lande- und Startentgelte

1.2.1 Zahlungspflicht

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

1.2.2 Massebezogene Entgelte, Berechnungsgrundlage

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

Die 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 der in den Zulassungsunterlagen verzeichneten

Abflugmasse des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen. Saisonal reduzierte Höchstabflugmassen werden nicht anerkannt.

1.2.3 Massebezogene Entgelte

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 0,78 €

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

Abweichend von der Berechnung des vorgenannten Entgelts werden bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis einschließlich 35.000 kg Mindestlande- und Startentgelt berechnet (ausgenommen für Hubschrauber). Diese betragen pro Landung und pro Start:

a) bis 15.000 kg 200,00 €

b) über 15.000 bis 35.000 kg 150,00 €

1.2.4 Passagier-, fracht- und postmengenbezogene Entgelte (variable Lande- und Startentgelte), Berechnungsgrundlage

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

pro Passagier an Bord bei Start 1,02 €

pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start 0,14 €

1.2.5 Lärmbezogene Entgelte (L/S-Lärmkomponente), Berechnungsgrundlage

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 bzw. 4, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 2, 3 bzw. 4 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

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

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der für die Jahre 2006, 2007 und 2008 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.

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

Kategorie 1: LAZ bis 68,9 dB(A)	Kategorie 2: LAZ 69,0 bis 70,4dB(A)
Jets mit MTOM \leq 34 t, soweit nicht ausdrücklich in anderen Lärmklassen zugeordnet Alle Propellerflugzeuge mit MTOM \leq 34 t Alle Hubschrauber B 712 B 736 BAe 146 / Avro RJ CRJ7 CRJ9 Fokker 70 Gulfstream IV/V GLEX/GL5T	A 318 B 737 B 752 E 170 E 190 Fokker 100 MD90
Kategorie 3: LAZ 70,5 bis 71,9 dB(A)	Kategorie 4: LAZ 72,0 bis 73,4 dB(A)
A 319, A 320 A 321 B 733 B 735 B 738 B 753	A 306 A 30B A 310 B 734 TU 204
Kategorie 5: LAZ 73,5 bis 74,9 dB(A)	Kategorie 6: LAZ 75,0 bis 76,4 dB(A)
B 762 L 1011 Tristar TU 154 YK 42/142	A 332, A 333 A 345, A 346 B72L, B73E B 763 B 764 B 772, B773 B77L, B77W IL 76 Reengined IL 96
Kategorie 7: LAZ 76,5 bis 77,9 dB(A)	Kategorie 8: LAZ 78,0 bis 79,4 dB(A)
A 342, A343 AN 12 B 747-S DC 87 DC 9 Hushkit MD 11 MD 80 bis MD 83, MD 88 MD 87	A 388 B 727 Hushkit B 737-200 Hushkit DC 10
Kategorie 9: LAZ 79,5 bis 80,9 dB(A)	Kategorie 10: LAZ 81,0 bis 82,4dB(A)
B 744	B 741 B 742 B 743
Kategorie 11: LAZ 82,5 bis 83,9 dB(A)	Kategorie 12: LAZ 84,0 dB(A) und darüber
B707/720	AN 124 IL 76

L/S-Lärmkomponente gantzätig pro Landung und pro Start in €											
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 7	Kat. 8	Kat. 9	Kat. 10	Kat. 11	Kat. 12
21,20	30,00	37,00	50,00	72,00	102,00	110,00	275,00	290,00	1.200,00	8.800,00	17.500,00
Zusätzliche L/S-Lärmkomponente Nachtzeit 1 pro Landung und pro Start (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59) Ortszeit in €											
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 7	Kat. 8	Kat. 9	Kat. 10	Kat. 11	Kat. 12
55,00	72,00	85,00	135,00	190,00	245,00	275,00	670,00	790,00	3.800,00	25.000,00	40.000,00
Alternativ : Zusätzliche L/S-Lärmkomponente Nachtzeit 2 pro Landung und pro Start (23.00 – 04.59) Ortszeit in €											
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 7	Kat. 8	Kat. 9	Kat. 10	Kat. 11	Kat. 12
71,00	90,00	100,00	155,00	215,00	275,00	310,00	770,00	890,00	4.300,00	29.000,00	47.000,00

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

Kategorie 1: LAZ bis 68,9 dB(A)	Kategorie 2: LAZ 69,0 bis 70,4dB(A)
Kategorie 3: LAZ 70,5 bis 71,9 dB(A)	Kategorie 4: LAZ 72,0 bis 73,4 dB(A)
	C 160
Kategorie 5: LAZ 73,5 bis 74,9 dB(A)	Kategorie 6: LAZ 75,0 bis 76,4 dB(A)
TU 154 M	C 130 C 17
Kategorie 7: LAZ 76,5 bis 77,9 dB(A)	Kategorie 8: LAZ 78,0 bis 79,4 dB(A)
B 732 B 747-S	KC 10
Kategorie 9: LAZ 79,5 bis 80,9 dB(A)	Kategorie 10: LAZ 81,0 bis 82,4dB(A)
Jets mit MTOM \leq 34 t, soweit nicht ausdrücklich in anderen Lärmklassen zugeordnet Fokker 28 DC 86 DC 9	B 741 B 742 B 743 DC 85 IL 62
Kategorie 11: LAZ 82,5 bis 83,9 dB(A)	Kategorie 12: LAZ 84,0 dB(A) und darüber
B707/720	AN 124 BAC 111 C 5 C 141 IL 76

L/S-Lärmkomponente ganztägig pro Landung und pro Start in €											
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 7	Kat. 8	Kat. 9	Kat. 10	Kat. 11	Kat. 12
21,20	30,00	37,00	50,00	72,00	102,00	110,00	275,00	290,00	1.200,00	8.800,00	17.500,00
Zusätzliche L/S-Lärmkomponente pro Landung und pro Start in €											
An allen Tagen: 0.00 - 23.59 Uhr Ortszeit (Flüge nur mit Ausnahmegenehmigung gestattet sowie Militärflüge)											
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 7	Kat. 8	Kat. 9	Kat. 10	Kat. 11	Kat. 12
71,00	90,00	100,00	155,00	215,00	275,00	310,00	770,00	890,00	4.300,00	29.000,00	47.000,00

1.2.8 Lärmzuschlag für „Marginals“

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

1.2.9 Emissionsabhängiges Entgelt, Berechnungsgrundlage

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt 3,00 €

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

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

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

Berechnungsformel:

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

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:

$$\begin{aligned} a &= 1; & \text{wenn } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} &\leq 19,6 \text{ g/kN} \\ a &= (Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}) / 19,6 \text{ g/kN}; & \text{wenn } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} &> 19,6 \text{ g/kN mit } a_{\text{max}} = 4. \end{aligned}$$

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 mehrere oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Luftfahrzeugtyps 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 vom 28. Februar 2005 bewertet.

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

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

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

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

1) ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

2) ICAO Aircraft Engine Emission 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)

1.3 Passagierentgelte

1.3.1 Zahlungspflicht

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.

1.3.2 Passagiermengenbezogene Entgelte

Die Passagierentgelte betragen je Passagier

- im innerdeutschen Verkehr für originäre Zusteiger	15,58 €
- im europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für originäre Zusteiger	15,58 €
- im europäischen Verkehr (restliche europäische Länder) für originäre Zusteiger	18,50 €
- im interkontinentalen Verkehr für originäre Zusteiger	20,60 €
- für Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen	10,93 €

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

1.3.3 Definition Kappungsgrenze

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

Bei einem Sitzladefaktor von:

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

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

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

1.3.4 Definition Transferfluggäste

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.

1.3.5 Definition Transitfluggäste

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

1.4 Sicherheitsentgelte

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.

pro Passagier an Bord bei Start	1,21 €
pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start	0,20 €

1.5 Abstellentgelte

1.5.1 Zahlungspflicht

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

Die Höhe des Abstellentgelts wird nach der von dem Luftfahrzeug benötigten Positionsgröße (siehe **Anhang 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.

1.5.2 Flugzeuggrößenbezogene Basisentgelte

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

	von 00.00 Uhr bis 23.59 Uhr Ortszeit	
Positionsgruppe 1	bis zu 10 Stunden	8,00 €
	ab der 11. Stunde bis 24 Stunden (maximaler Tagessatz)	80,00 €
	je weitere angefangene 24 Stunden (Tagespauschale)	80,00 €
	von 06.00 Uhr bis 21.59 Uhr Ortszeit	
Positionsgruppe 2	bis zu 2 Stunden	17,00 €
Positionsgruppe 3	bis zu 3 Stunden	26,00 €
Positionsgruppe 4	bis zu 4 Stunden	35,00 €
Positionsgruppe 5	bis zu 5 Stunden	40,00 €
Positionsgruppe 6	bis zu 5 Stunden	42,00 €
Positionsgruppe 7	bis zu 5 Stunden	44,00 €
Positionsgruppe 8	bis zu 5 Stunden	46,00 €
Positionsgruppe 9	bis zu 5 Stunden	48,00 €

**von 22.00 Uhr
bis 05.59 Uhr Ortszeit**

Positionierungsgruppe 2	10,00 €
Positionierungsgruppe 3	16,00 €
Positionierungsgruppe 4	22,00 €
Positionierungsgruppe 5	25,00 €
Positionierungsgruppe 6	26,50 €
Positionierungsgruppe 7	28,00 €
Positionierungsgruppe 8	29,50 €
Positionierungsgruppe 9	31,00 €

1.5.3 Flugzeuggrößenbezogene Zeitzuschläge

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

Positionierungsgruppe 2	33,00 €
Positionierungsgruppe 3	44,00 €
Positionierungsgruppe 4	55,00 €
Positionierungsgruppe 5	61,00 €
Positionierungsgruppe 6	64,00 €
Positionierungsgruppe 7	67,00 €
Positionierungsgruppe 8	70,00 €
Positionierungsgruppe 9	73,00 €

1.5.4 Gebäudezuschlag

Für Abstellvorgänge auf dem Vorfeld wird kein weiteres Zusatzentgelt berechnet.

Für Abstellvorgänge auf einer Gebäudeposition werden pro Vorgang zusätzlich berechnet

Positionierungsgruppe 2	22,50 €
Positionierungsgruppe 3	45,00 €
Positionierungsgruppe 4	67,50 €
Positionierungsgruppe 5	90,00 €
Positionierungsgruppe 6	92,50 €
Positionierungsgruppe 7	95,00 €
Positionierungsgruppe 8	97,50 €
Positionierungsgruppe 9	125,00 €

1.5.5 Ausnahmeregelung

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.

1.6 Gültigkeit

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 01. Oktober 2010.

Anhang 1

Ländereinteilung 2010

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

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

Anhang 2

Kappungsgrenze Passagierentgelte 2010

– Sitzplatzangebot – (Berechnungsgrundlage)

Airbus		Boeing				Sonstige					
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 306	265	B 712	105	B 752	202	A 140	50	DH 8A	37	MD 82	146
A 30B	295	B 732	117	B 753	255	AT 43	46	DH 8C	50	MD 83	164
A 310	228	B 733	117	B 762	203	AT 45	46	DH 8D	72	MD 87	114
A 318	114	B 734	148	B 763	235	AT 72	67	E 135	37	MD 88	146
A 319	121	B 735	99	B 764	238	B 461	80	E 145	49	MD 90	149
A 320	147	B 736	107	B 772	267	B 462	84	E 170	72	RJ 1H	104
A 321	172	B 737	127	B 773	335	B 463	89	F 100	99	RJ 85	86
A 332	257	B 738	180			CRJ 1	50	F 50	50	SB 20	50
A 333	255	B 741	371			CRJ 2	50	F 70	77	T 154M	152
A 342	253	B 742	371			CRJ 7	70	IL 96	235	T 204	177
A 343	253	B 743	371			CRJ 9	70	J 328	31	YK 42	103
A 345	253	B 744	375			D 328	33	L 101	307		
A 346	340	B 74S	321			DC 10	277	MD 11	283		
						DC 93	115	MD 81	146		

Anhang 3

Positionierungsgruppen Abstellentgelte

Positionierungsgruppe 1 Alle Positionen im Bereich der „Allgemeinen Luftfahrt“	Positionierungsgruppe 2 max. Spannweite 30m max. Länge 32m	Positionierungsgruppe 3 max. Spannweite 38m max. Länge 47m	Positionierungsgruppe 4 max. Spannweite 48m max. Länge 58m
Abrechnung nur für Fluggerät der allgemeinen Luftfahrt, soweit dieses in Positionierungsgruppe 2 eingestuft ist und auf den Positionen S 401 bis S452 abgestellt wird. 1), 2)	AN 26 E 170 AN 30/32 F 27 ATP F 28 AT 43 F 50 AT 44 F 60 AT 45 F 70 AT 72 RJ 1H A 748 RJ 70/85 B 461-463 SB 20 B 732 SF 34 B 735 SH 33 CRJ 1/2/7 SH 36 DHC 5 YK 40 DHC 7 DH8 A-D	AN 12 CRJ 9 AN 28 DC 91-95 AN 72 E 190 A 318 F 100 A 319 L 188 A 320 MD 81-83 A 321 MD 87/88 BA 11 MD 90 B 712 T 134 B 721 YK 42 B 722 B 733 B 734 B 736 B 737 B 738 B 739	AN 22 T 154M A 30B T 204 A 306 A 310 B 701 B 703 B 752 B 753 B 762 B 763 C 130 C 160 DC 85-87 IL 18 IL 62

Positionierungsgruppe 5 max. Spannweite 52m max. Länge 62m	Positionierungsgruppe 6 max. Spannweite 61m max. Länge 64m	Positionierungsgruppe 7 max. Spannweite 65m max. Länge 71m	Positionierungsgruppe 8 max. Spannweite 65m max. Länge 76m
B 764 DC 10 IL 76 IL 86 L 1011 MD 11	A 332 A 333 A 342 A 343 B 74S B 771 B 772 B 772-ER IL 96	A 345 B 741-744 B 772-LR B777-Frachter	A 346 AN 124 B 773 B 773-ER
			Positionierungsgruppe 9 Code F Spannweite > 65m Länge > 76m
			A 380

- 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.