

nach § 43 LuftVZO

Genehmigung durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW vom 18.02.2009.

## A. Landeentgelte

- (1) Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen Köln/Bonn ein Entgelt (Landeentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- (2) Das Entgelt bemisst sich
  - (a) unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW<sup>\*</sup>). Erfolgt die Landung oder der Start des Luftfahrzeuges in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr (Ortszeit) so werden unabhängig vom tatsächlichen Höchstabfluggewicht 12.000 kg als Berechnungs-Untergrenze zugrunde gelegt (Fix-Entgelt).

Eine Reduzierung des Höchstabfluggewichtes gem. AFM wird nur anerkannt, sofern sie der FKB<sup>\*\*</sup> mindestens 4 Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode mitgeteilt wird. Als Nachweis ist ein entsprechendes Zertifikat des Luftfahrtbundesamtes oder einer anderen Zulassungsbehörde vorzulegen. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeuges ist der FKB unverzüglich mitzuteilen.

Erfolgt eine Landung tagsüber und der nachfolgende Start in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (Ortszeit), so findet für die Berechnung des Landeentgeltes fix der Nachtpreis Anwendung (erhöhter MTOW - Satz). Nur-Frachter erhalten an den Tagen Montag bis Freitag, falls der Start und die Landung zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr (Ortszeit) stattfinden, eine Reduktion von 25 % auf den Tagespreis - Landeentgelt fix und

- (b) zusätzlich ein emissionsbezogenes Entgelt je Ereignis/Landung
- (c) zusätzlich ein Entgelt der jeweiligen Lärmklasse [ LK 1 bis 7 ]
- (d) zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste (Passagierentgelt und variables Landeentgelt ).

---

\* ) Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlage wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtypes zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

\*\* ) Flughafen Köln/Bonn GmbH

(3)

- a) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landentgeltes wird unter Berücksichtigung der Bedingungen der ICAO Annex 16, Band 1 sowie des LSL (Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge, Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes vom 01.01.1991) ermittelt und beträgt:

für Kleinflugzeuge bis 2,0 to. MTOW inkl. emissionsabhängiges Entgelt

Für nicht-strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber bei Flügen im innerdeutschen und im grenzüberschreitenden Verkehr				
bis 1,2 t Höchstabfluggewicht		über 1,2 bis 2,0 t Höchstabfluggewicht		bis 2,0 t
die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 6 (-4dB(A)**), Kap. 8, Kap. 10 bzw. den LSL, Kap. VI.2.4, Kap. VIII, Kap.X entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 6 bzw. den LSL, Kap.VI.2.3 entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.6 (-4 dB(A)**), Kap.8, Kap. 10 bzw. den LSL Kap. VIII, Kap.X entsprechen*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 6 entsprechen*)	ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band 1 oder den LSL
je Vorgang				
13,55 €	27,10 €	24,50 €	49,00 €	79,05 €

- \* ) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1; Kap. 6, 8, 10 oder LSL sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 6, 8, 10 sowie LSL zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die Vorlage des entsprechenden Lärmzertifikates der Luftfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug zugelassen ist, durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte der Kategorie „ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band 1 oder LSL“ berechnet.

- \*\* ) Die Grenzwerte des ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden.

für Luftfahrzeuge über 2,0 to. MTOW nur für Passagier-/ und Post-Fluggerät

Für strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge sowie Für nicht-strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber über 2 to. MTOW					
<b>Bei Flügen</b>					
mit Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1 ( für strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge) die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 3 entsprechen*) <b>und</b> die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.3, Kap.5, Kap.6(-4dB(A)**), Kap.8, Kap.10 bzw den LSL Kap.III, Kap.V Kap. VI.2.4,Kap.VIII, Kap. X.2.4. entsprechen*)		die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.2 entsprechen*) <b>und</b> die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.6 bzw. den LSL Kap.VI.2.3 X.2.3. entsprechen*)		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1 oder den LSL	
Wert je angef. to. MTOW nach linear-degressiven Entgeltlisten-Verfahren					
<b>Im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr</b>					
Basiswert pro to. bei 400 to. MTOW					
In Bonusliste enthalten Von 06:00 bis 22:00 h	4,30	Von 06:00 bis 22:00 h	15,76	Von 06:00 bis 22:00 h	24,24
In Bonusliste enthalten Von 22:00 bis 06:00 h	5,15	Von 22:00 bis 06:00 h	47,94	Von 22:00 bis 06:00 h	74,94
Nicht in Bonusliste enthalten Von 06:00 bis 22:00 h	5,83	Von 22:00 bis 06:00 h	8,40		
Nicht in Bonusliste enthalten Von 22:00 bis 06:00 h	8,40				
Degressionswert pro to. MTOW					
In Bonusliste enthalten Von 06:00 bis 22:00 h	0,01095583	Von 06:00 bis 22:00 h	0,03584171	Von 06:00 bis 22:00 h	0,05449256
In Bonusliste enthalten Von 22:00 bis 06:00 h	0,01280794				
Nicht in Bonusliste enthalten Von 06:00 bis 22:00 h	0,01440181	Von 22:00 bis 06:00 h	0,10898512	Von 22:00 bis 06:00 h	0,16450584
Nicht in Bonusliste enthalten Von 22:00 bis 06:00 h	0,01980782				

für Luftfahrzeuge über 2,0 to. MTOW nur für Cargo-Fluggerät

Für strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge sowie Für nicht-strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber über 2 to. MTOW					
<b>Bei Flügen</b>					
mit Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1 ( für strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge) die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap. 3 entsprechen*) <b>und</b> die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.3, Kap.5, Kap.6(-4dB(A)**), Kap.8, Kap.10 bzw den LSL Kap.III, Kap.V Kap. VI.2.4,Kap.VIII, Kap. X.2.4. entsprechen*)		die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.2 entsprechen*) <b>und</b> die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kap.6 bzw. den LSL Kap.VI.2.3 X.2.3. entsprechen*)		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1 oder den LSL	
Wert je angef. to. MTOW nach linear-degressiven Entgeltlisten-Verfahren					
<b>Im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr</b>					
Basiswert pro to. bei 400 to. MTOW					
In Bonusliste enthalten Von 06:00 bis 22:00 h	4,75	Von 06:00 bis 22:00 h	17,41	Von 06:00 bis 22:00 h	26,78
In Bonusliste enthalten Von 22:00 bis 06:00 h	5,60	Von 22:00 bis 06:00 h	52,97	Von 22:00 bis 06:00 h	82,78
Nicht in Bonusliste enthalten Von 06:00 bis 22:00 h	6,44	Von 22:00 bis 06:00 h	52,97	Von 22:00 bis 06:00 h	82,78
Nicht in Bonusliste enthalten Von 22:00 bis 06:00 h	9,28				
Degressionswert pro to. MTOW					
In Bonusliste enthalten Von 06:00 bis 22:00 h	0,01095583	Von 06:00 bis 22:00 h	0,03584171	Von 06:00 bis 22:00 h	0,05449256
In Bonusliste enthalten Von 22:00 bis 06:00 h	0,01280794				
Nicht in Bonusliste enthalten Von 06:00 bis 22:00 h	0,01440181	Von 22:00 bis 06:00 h	0,10898512	Von 22:00 bis 06:00 h	0,16450584
Nicht in Bonusliste enthalten Von 22:00 bis 06:00 h	0,01980782				

Endpreisermittlung pro Luftfahrzeug / MTOW \*)

$$[\text{Basiswert} + (\text{Degressionswert} * (400 - \text{MTOW}))] * \text{MTOW}$$

**\*) € - Preis mit kaufmännischer Rundung. Bei AC über 400 to. wird nur der jeweilige Basissatz angewandt.**

- \* ) Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 2 und Kapitel 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 2 und Kapitel 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 6, 8, 10 oder den LSL sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 6, 8, 10, sowie den LSL zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die Vorlage des entsprechenden Lärmzertifikates der Luftfahrtbehörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug zugelassen ist, durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie „ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band 1, oder LSL“ berechnet.

- \*\* ) Die Grenzwerte des ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden.

Bonusliste in der jeweils gültigen Fassung gemäß BMV: Derzeit alle Flugzeugtypen bis 25 to. MTOW sowie

A 300	B 727-100 (reengined mit 3 Tay-Triebwerken)	F 100
A 310	B 747-400	F 70
A 318	B 737-300 bis -900	Gulfstream IV und V
A 319	B 767	DC 10-30 / MD 11
A 320	B 757	BAe 146 / Avro RJ-Serie
A 321	B 777	DC 8-70
A 330	MD 90	TU 204
A 340	CRJ 700	EM 170 / 175
A 380	CL 90	ERJ 190

Zusätzlich variables Landeentgelt nur für Passagier / Post AC:

Der variable Teil der Landeentgelte, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Passagiere bemisst, **beträgt 0,28 €.**

Für alle Fluggeräte (AC) gelten in den folgenden Preiskategorien am Tag und in der Nacht

Fluggerät der Lärmklasse 1 :	10 € Tag	/	20 € Nacht
Fluggerät der Lärmklasse 2 :	20 € Tag	/	40 € Nacht
Fluggerät der Lärmklasse 3 :	40 € Tag	/	80 € Nacht
Fluggerät der Lärmklasse 4 :	70 € Tag	/	140 € Nacht
Fluggerät der Lärmklasse 5 :	140 € Tag	/	280 € Nacht
Fluggerät der Lärmklasse 6 :	280 € Tag	/	560 € Nacht
Fluggerät der Lärmklasse 7 :	560 € Tag	/	1.120 € Nacht

zusätzlich je Landung.

### Tabelle der Lärmklassen 1 bis 7 :

Klasse 1 < 66,9 dB(A)	Klasse 2 67 - 69,9 dB(A)	Klasse 3 70 - 72,9 dB(A)	Klasse 4 73 - 76,9 dB(A)
Beechcraft 33	ATP Advanced Turboprop	Airbus A318	Airbus A 300 Frachter
Beechcraft 35	ATR 42-100	Airbus A-319	Airbus A 300-600
Cessna 150	ATR-72	Airbus A 320	Airbus A 310
Cessna 152	BAE146	Boeing B 737-600	Airbus A-321
Cessna 172R	BAE146-200	Boeing B 737-700	Airbus A 330-200
Cessna 175	BAE146-300	Boeing B 737-800	Boeing B 737-300
Cessna 177	Beechcraft 40	Boeing B 757-200	Boeing B 737-400
Cessna 182	Beechcraft 90	Boeing B 757-300	Boeing B 737-500
Pilatus PC-9M	Boeing B 712	Dassault-Breguet Falcon 20/50/90	Boeing B 767-200
Pilatus PL12	BD-700 Global Express	Fokker F 70 / 100	Boeing B 767-300
<b>andere &lt; 2to</b>	Canadair CL-600 Challenger	McDonnell Douglas MD-90	Boeing 777-200/300
	Canadair Regional Jet	Piaggio P.180 Avanti	Antonov-26
	Cessna 340	Lockheed Hercules	Antonov-30
	Cessna 404	Lockheed Electra	C 160 Transall
	Cessna 414	SW2/3/4 sowie alle Hubschrauber	
	Cessna 412		
	Cessna 441		
	Cessna 500		
	Cessna 525		
	Cessna 560 Citation V		
	Cessna 560XL Citation Excel		
	Cessna 650 Citation VII		
	DASH 5		
	DASH 8-100		
	DASH 8-300		
	DASH 8-400		
	Dassault-Breguet Falcon 10		
	Dornier 328		
	Dornier 328 J		
	Embraer 120 ER		
	Embraer 145 LR		
	Embraer EMB-135		
	Fokker F.27		
	Gulfstream 4/5		
	HS 25-700/800		
	Learjet 31 - 60		
	PA 31/34/42/46/60		
<b>Klasse 5</b>	<b>Klasse 6</b>	<b>Klasse 7</b>	

77 - 80,9 dB(A)	81 - 85,9 dB(A)	86 dB(A) -
Airbus A 340	Boeing B 747-100	Boeing Sentry Avacs
Boeing B 747-400	Boeing B 747-200	Boeing B 707
Boeing B 747SP	Boeing B 747-300	Bac 111-500
Lokheed Tristar L101	Antonov An-22 Antheus	McDonnell-Douglas DC 8-50/52
McDonnell-Douglas MD80	Antonov-124	Mig 29
McDonnell-Douglas MD81	McDonnell-Douglas DC 8-70/72	MRCA Tornado
McDonnell-Douglas MD82	Ilyuschin Il-96	Ilyuschin Il-76
McDonnell-Douglas MD83	Tupolev-134	Ilyuschin Il-86
McDonnell-Douglas MD87		F4 Phantom
McDonnell-Douglas MD88		
McDonnell-Douglas DC-10-10		
McDonnell-Douglas DC-10-30		
McDonnell Douglas MD-11		
Tupolev Tu-154 M		

Die Zuordnung von Fluggerät erfolgt auf Basis von mittleren Maximalpegeln beim Start am Messpunkt 6 (Lohmar) der letzten 3 bis 6 Jahre. Hier nicht aufgeführtes Fluggerät ( AC ) wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den KÖLN BONN AIRPORT vorliegen.

#### Zusätzlich emissionsbezogenes Entgelt :

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.

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

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG 1-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NOx) und Kohlenwasserstoff- (HC) -Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift

ICAO Annex 16, Volume II.

Berechnungsformel:

$$\text{NOx, Luftfahrzeug [kg]} = (\text{Anzahl Triebwerke} \times \text{Mode Zeit [s]} \times \text{Treibstoffverbrauch [kg/s]} \times \text{Emissionsfaktor [g /kg]}) / 1000$$

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

$a = 1$ ; wenn  $\text{DpHC/Foo} \leq 19,6 \text{ g/kN}$

$a = (\text{DpHC/Foo}) / 19,6 \text{ g/kN}$  ; wenn  $\text{DpHC/Foo} > 19,6 \text{ g/kN}$  mit  $a_{\text{max}} = 4$ .

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs =  $a \times \text{NOx}$  des Luftfahrzeugs.

Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke 2 und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke 3.

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.

#### **Achtung :**

Fluggerät >2to. bis <= 6 to. MTOW werden *pauschal* mit 2 € emissionsbezogenes Entgelt je Landung berechnet unabhängig vom jeweiligen Triebwerk.

<sup>1</sup> ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

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

<sup>3</sup> FOI Swedish Defence Research Agency Database ([http://www.foi.se/FOI/templates/Page\\_\\_\\_\\_4618.aspx](http://www.foi.se/FOI/templates/Page____4618.aspx))

#### für Luftschiffe und Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen und Heißluftballonen ist ein Ankermastentgelt und ein Lande- oder Startentgelt zu entrichten.

- Luftschiffe

Das Ankermastentgelt wird für die Errichtung eines Ankerastes erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden:

- für Luftschiffe pauschal 135,00 €

Der Berechnungszeitraum beginnt mit der Errichtung des Ankerastes und endet mit seinem Abbau.

Das Landeentgelt (fix) bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes und errechnet sich gemäß Kapitel 3 / Bonusliste (Seite 5 Entgeltordnung) je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes.

- Heißluftballone

Für den Start eines Heißluftballons werden pauschal 12,50 € berechnet.

- b) Die in Absatz a) genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis 3.000 kg um 40 %

über 3.000 kg um 55 %

In der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr (Ortszeit) beträgt die ermäßigte Gebühr mindestens 13,55 €.

- c) Schulflüge im Sinne von Absatz b) sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrtschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrtscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.
- d) Einweisungsflüge im Sinne von Absatz b) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz einer gültigen Erlaubnis für Luftfahrzeugführer sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

#### (4) Passagierentgelte

Der Teil der Landeentgelte, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Passagiere bemisst, beträgt

sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist

6,20 €

sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz innerhalb der Europäischen Union (ohne BR Deutschland) oder aus EWR – Ländern sowie der Schweiz erfolgt ist

7,30 €

sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Europäischen Union oder EWR-Ländern sowie der Schweiz erfolgt ist

7,70 €

je Fluggast.

In der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Ab 2009 werden jeder Airline deren Auslastungsgrenze 80% pro Kalenderjahr übersteigt, für jeden Passagier (oberhalb der 80 % - Marke) 1,08 € zurück erstattet. Die Erstattung erfolgt i.d.R. im 1. Quartal des Folgejahres.

- (5) Das Sicherheitsentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt 0,98 € je Fluggast. Das Sicherheitsentgelt beträgt 0,98 € je angefangene 100 kg abfliegende Fracht / Post. Dieses Entgelt gilt auch für abfliegende Fracht / Post in Passagierflugzeugen.
- (6) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.
- (7) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßig Zielflughafen ist – kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- (8) Alle Entgelte sind vor dem Start in EURO (€) zu entrichten; in besonderen Fällen kann das Entgelt nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.
- (9) Alle Entgelte unterliegen dem Umsatzsteuergesetz gemäß § 10 Absatz I. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Befreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

## B. Parkentgelte

- (1) Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Parkentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- (2) Die Höhe des Parkentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchst-Abfluggewicht des Luftfahrzeuges sowie einer Überschreitung der durchschnittlichen Abfertigungsdauer (DUABF) bemessen.
- (3) Das Parkentgelt beträgt bei einer Blockzeit, welche die durchschnittliche Abfertigungsdauer je LFZ-Kategorie überschreitet, je angefangene Stunde und je to. MTOW zu den aufgeführten Zeiten:

<u>LFZ-Kategorie</u>	<u>DUABF</u>
1 < 25 MTOW	01:00
2 < 100 MTOW	01:30
3 < 140 MTOW	02:00
4 < 200 MTOW	02:30
5 < 300 MTOW	03:00
6 < 425 MTOW	04:00
7 > 425 MTOW	05:00

Von 07:00 - 09:00 Uhr  
Von 17:00 - 20:00 Uhr  
Von 22:00 - 05:00 Uhr

0,34 € je angefangene Std. und MTOW

In der restlichen Zeit:  
(jeweils Ortszeit CGN)

0,24 € je angefangene Std. und MTOW

Die Höchstbemessung  
für 24 Stunden beträgt:

2,20 € je angefangene 24 Std. und MTOW

Entscheidend für die Berechnung der Peak oder Non-Peak Preise ist jeweils jede angefangene Parkstunde nach Überschreiten der DUABF.

- (4) Nach Ablauf der Zeiten der gültigen Entgeltordnung (DUABF) ist der Flughafen berechtigt, dem abgestellten Fluggerät eine den Erfordernissen angemessene Position zuzuweisen. Folgt die Airline nicht der Aufforderung der FKB, so erhöht sich das Parkentgelt gemäß B. 3 auf das 3-fache.

- (5) Das Parkentgelt ist vor dem Start in EURO (€) zu entrichten. In besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.
- (6) Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.
- (7) Das Parkentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Absatz I des Umsatz-Steuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

## C. Gültigkeit

Diese Entgeltordnung ist in der Fassung vom 01.03.2009 gültig.

Irrtum vorbehalten!

KBA 12/2008 – CC/KM  
☎ 02203 – 40 4082 / 5510