



Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

ENTGELTORDNUNG

HANNOVER AIRPORT >>>>



Entgeltordnung gemäß § 19b LuftVG
(Luftverkehrsgesetz)
gültig ab 01. Januar 2018
und Ziffer 2.5.3 FBO
(Flughafenbenutzungsordnung)
gültig ab 01. Januar 2018

Inhalt

1.	Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte gemäß § 19b LuftVG (Luftverkehrsgesetz) ...	3
Teil I	- Allgemeine Bedingungen -	4
Teil II	- Landeentgelte -	7
Teil III	- Lärmabhängige Landeentgelte -	8
Teil IV	- Emissionsabhängiges Entgelt -	12
Teil V	- Passagierentgelte -	14
Teil VI	- Sicherheitsentgelte -	14
Teil VII	- Entgelte für Luftschiffe und Ballone -	15
Teil VIII	- Abstellentgelte -	16
Teil IX	- Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms -	16
Teil X	- Anhang zur Entgeltordnung für Sondervereinbarungen Förderung von Neustrecken - ...	17
2.	Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post nach dem örtlichen Verfahren	19
3.	Entgelte- und Leistungsverzeichnis für Verwaltung und Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen gemäß Ziffer 2.5.3 der Flughafenbenutzungsordnung	21
Teil XI	- Allgemeine Bedingungen -	22
Teil XII	- Nutzungsentgelte für Verwaltung und Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen -	24
Teil XIII	- Flugzeugenteisung -	27
Teil XIV	- Check-In Schalter -	28
Teil XV	- CUTE-Entgelt -	30
Teil XVI	- Vorabend Check-In Schalter -	30
Teil XVII	- PRM Entgelt -	31
Teil XVIII	- Anhang zur Entgeltordnung für Sondervereinbarungen Förderung von Neustrecken	32

HABEN SIE FRAGEN? DANN KONTAKTIEREN SIE UNS!

Für Fragen zu den Flughafenentgelten:

 + 49 (0) 511/977-...
 + 49 (0) 511 977-12 13




Peter Alpers
- Leiter Entgelte und Vertragsmanagement -

 -12 69
 p.alpers@hannover-airport.de

Nadja Jürges
- Entgelte und Vertragsmanagement -

 -18 49
 n.juerges@hannover-airport.de

Für Fragen zur Abrechnung:

 + 49 (0) 511/977-...
 + 49 (0) 511 977-11 18
 verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

Gewerbliche Luftfahrt

Dagmar Hollburg
- Leiterin Verkehrsabrechnung
und Sonstige Rechnungen -

 -13 62
 d.hollburg@hannover-airport.de

Melanie Blaume
- Verkehrsabrechnung -

 -13 30
 m.blaume@hannover-airport.de

General Aviation Terminal

Elvira Schreiber
- Verkehrsabrechnung -

 -13 22
 e.schreiber@hannover-airport.de

1. Entgeltordnung gemäß
§ 19b LuftVG
(Luftverkehrsgesetz)

Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

gültig ab 01. Januar 2018

PRÄAMBEL

Diese Entgeltordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2018 in Kraft und ersetzt die Entgeltordnung in der Fassung vom 01. Januar 2017 (NfL-I-838/16).

genehmigt durch:
Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
i.A. M. Kanzler

Teil I

- Allgemeine Bedingungen -

1. Zahlungspflicht

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen sind folgende Entgelte an den Flughafenunternehmer zu entrichten:

- Landeentgelte (Teil II)
- Lärmabhängige Landeentgelte (Teil III)
- Emissionsabhängiges Landeentgelt (Teil IV)
- Passagierentgelte (Teil V)
- Sicherheitsentgelte (Teil VI)
- Entgelte für Luftschiffe und Ballone (Teil VII)
- Abstellentgelte (Teil VIII)
- Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms (Teil IX)
- Anhang zur Entgeltordnung für Sondervereinbarungen, Förderung von Neustrecken (Teil X)

2. Schuldnerregelung

Schuldner der Landeentgelte, der lärmabhängigen Landeentgelte, des emissionsabhängigen Landeentgeltes, der Passagier-, Abstell-, Sicherheits- und Schallschutzentgelte sowie Entgelte für Luftschiffe und Ballone ist/sind:

- a) die Luftverkehrsgesellschaft unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird
- b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, 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

Soweit Luftverkehrsgesellschaften und natürliche oder juristische Personen Schuldner der Entgelte nach Buchstaben a, b, c und d sind, haften sie als Gesamtschuldner.

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.

3. Zahlungszeitpunkt

Alle unter Teil I, Punkt 1 genannten Entgelte sind vor dem Start in Euro (€) zu entrichten; in besonderen Fällen können die Entgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, dass dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht (Ausfallrisiko und Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantiekunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungsstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

Die Befugnis des Entgeltschuldners zur Aufrechnung wird im Rahmen des gesetzlich Zulässigen ausgeschlossen.

Rechtsverbindlich ist die deutsche Fassung. Es gilt deutsches Recht. Gerichtsstand ist Hannover.

4. Umsatzsteuer

Alle unter Teil I, Punkt 1 genannten Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Zur Gewährleistung einer umsatzsteuerfreien Fakturierung von Verkehrsentgelten an Unternehmer, die überwiegend internationalen Luftverkehr betreiben (sog. Steuerfreiheit für Vorkäufe in der Luftfahrt nach Art. 148 EWG-RL-2006/112) ist der Flughafen Hannover seit 01.01.2010 verpflichtet, das Vorliegen der Unternehmereigenschaft des jeweiligen Leistungsempfängers explizit abzufragen und zu dokumentieren.

Unternehmer mit Sitz und/oder Betriebsstätte innerhalb der EU müssen ihre Unternehmereigenschaft durch die vorherige Angabe einer gültigen Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (USt-ID-Nr.) beim Flughafen Hannover schriftlich anzeigen.

Alle übrigen Unternehmer, die nicht in einem Mitgliedstaat der EU ansässig sind und dort auch keine Betriebsstätte betreiben, haben die Unternehmereigenschaft durch eine gleichwertige Unternehmer-Bescheinigung einer Behörde des Drittlandes (z.B. einen Handels- oder Gewereregisterauszug) anzuzeigen.

Da diese Steuerfreiheit ausdrücklich auf Leistungen für den unmittelbaren Bedarf von o. g. Luftverkehrsgesellschaften beschränkt ist und nicht auf vorgeschaltete Handelsstufen anwendbar ist, ist grundsätzlich auch das Air Operator Certificate (AOC) einzureichen.

Die Dokumente sind zu senden:

per Telefax: ++49 (0) 511/977-11 18 oder

per E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

5. Ausnahmeregelungen/Sonderregelungen

- a) Die unter Teil II Punkt. 2 a), b), c) und d) sowie die unter Teil III, Punkt 1, 2, 3, und 4 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50 %.

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler oder militärischer Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrtschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrtscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen oder militärischen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

- b) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Entgelte gemäß Teil II, Punkt 2 a), b), c), und d), Teil III, Punkt 1, 2, 3 und 4 sowie gemäß Teil IV und Teil V zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- c) Bei Flügen, die ausschließlich zu Wartungszwecken durchgeführt werden (ferry in/ferry out), um in einer der ortsansässigen Flugzeugwerften gewartet oder instandgesetzt zu werden, reduzieren sich die MTOW - bezogenen Landeentgelte gemäß Teil II Punkt 2 a), b), c) und d) um 50 %. Die Flüge sind dem Flugplatzunternehmer rechtzeitig vorab schriftlich zu senden:

per Telefax: ++49 (0) 511/977-11 18 oder

per E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

- d) Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Landeentgelte gemäß Teil II Punkt 2 a), b), c) und d), gemäß Teil III, Punkt 1, 2, 3 und 4, gemäß Teil IV sowie Teil V zu entrichten.
- e) Für Flüge der am Standort Hannover stationierten Polizeihubschrauberstaffel, die unter der Verkehrsart 72 durchgeführt werden, sind ein Mindestlandeentgelt in Höhe von € 7,50 pro Landung zu entrichten. Die Entgelte gemäß Teil II, Punkt 2 a), b), c) und d), gemäß Teil III Punkt 1, 2, 3, und 4 sowie Teil IV kommen nicht zur Anwendung und Abrechnung.

6. Definition Werkverkehrsflüge

Werkverkehr ist die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung.

Teil II

- Landeentgelte -

1. Allgemeines

Das Landeentgelt ist pro Flugereignis (Landung) vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-Go).

Das Landeentgelt bemisst sich - unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien - nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOW). Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 4, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 3, 4, 6, 8, 10 oder 11 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltabrechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

2. Entgelte für Propellerflugzeuge, Strahltriebwerke und Luftfahrzeuge mit anderem Antrieb

Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Propellerflugzeugen und Luftfahrzeugen mit einem anderen Antrieb bei einem Höchstabfluggewicht

a) bis 750 kg MTOW Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend	€ 1,00
Non Annex 16	€ 28,80
b) über 750 kg bis 1.200 kg MTOW Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend	€ 2,10
Non Annex 16	€ 30,35
c) über 1.200 kg - 2.000 kg MTOW. Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend	€ 6,27
Non Annex 16	€ 50,50
d) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Propellerflugzeugen, Strahltriebwerken und Luftfahrzeugen mit anderem Antrieb bei einem Abfluggewicht	
über 2.000 kg MTOW je angefangene 1.000 kg MTOW Annex 16 Chapter 3, 4, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend	€ 7,38
über 2.000 kg MTOW je angefangene 1.000 kg MTOW Annex 16 Chapter 2 und Non Annex 16	€ 80,90

Die Abrechnung der Landeentgelte bei Propellerflugzeugen/Strahltriebwerken und Luftfahrzeugen mit einem anderen Antrieb - bei einem Abfluggewicht über 2.000 kg MTOW – erfolgt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes pro Landung.

Teil III

- Lärmabhängige Landeentgelte -

1. Allgemeines

Gemäß Teil I, Punkt 1 ist zusätzlich für jedes Flugereignis (Start und/oder Landung) in den nachfolgend aufgeführten Zeitklassen ein zeitlich gestaffeltes lärmabhängiges Landeentgelt vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-Go).

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt grundsätzlich auf der Basis der Messwerte von der Messstelle 9 nach den gemäß DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel (LASmax der letzten 3 Jahre) der einzelnen Flugzeugtypen (Typenpegel). Hier nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Hannover vorliegen. Eine Überprüfung der Eingruppierung der einzelnen LFZ-Typen erfolgt jährlich zum 31. Dezember.

Flüge mit einem Fluggerät, welches nicht den Bedingungen von ICAO Annex 16 Kapitel 3 oder 4 entspricht sowie Militärflüge sind nur mit vorheriger Ausnahmeregelung gemäß der örtlichen Flugbetriebsbeschränkung gestattet.

2. Zeitkategorien

Die lärmabhängigen Landeentgelte werden in vier Gruppen für die nachfolgend aufgeführten Zeitfenster unterteilt:

- a) Ganztägiger Lärmzuschlag (00:00 Uhr bis 24:00 Uhr), zahlbar unabhängig von der Tageszeit pro Landung
- b) 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr Ortszeit
Nachtzuschlag I, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)
- c) 00:00 Uhr bis 04:59 Uhr Ortszeit
Nachtzuschlag II, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)
- d) 05:00 Uhr bis 05:59 Uhr Ortszeit
Nachtzuschlag III, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)

3. Lärmkategorien (LFZ-Typenbezeichnung nach ICAO)

Die Zuordnung von nach ICAO Annex 16 zertifizierten Strahltriebwerkenluftfahrzeugen sowie Propellerflugzeugen und Hubschraubern ist wie folgt:

<u>Kategorie 1: grundsätzlich</u> <u>Luftfahrzeuge mit einem</u> <u>Gewicht bis 5,7 MTOW</u>	<u>Kategorie 2: LASmax – 71,99 dB (A)</u>
(es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)	AS32
BE30, BE33, BE35, BE9L	ATR, ATR43, ATR72, ATP
B407	B190
C150, C152, C172, C175, C208	BE40
PA46, PC12	C295, C25A, C25B, C25C, C525
TBM7	C550, C560, C56X, C680
	C750, C780, CN35, CL60

CRJ1,CRJ2
CRJ1000,
D228, D328
DH8A, DH8D, DH8C
E120, E135, E145, E545, E55P
F2TH, FA10
F27, F50
GALX, GLEX, GLF6
H25B, H60
JU52
LJ31, LJ35, LJ40, LJ45, LJ55, LJ60
PA31,
RJ70
SB20
S61, SF34, SH36
SW3

Kategorie 3: LASmax 72,00 bis 74,99 dB (A)

ASTR, A148
B350
B461, B462
B712
CL30, CL35
CRJ7, CRJ9
CS100, CS300
DC3
E170,E175, E190
FA50, FA7X, FA8X
F70, F100
G150, GL5T, GLF4, GLF5
HA4T, H25C
J328
RJ85
SU95
SW4

Kategorie 5: LASmax 78,00 bis 80,99 dB (A)

A321, A359
B733, B734, B735, B738, B739
T204

Kategorie 4 : LASmax 75,00 bis 77,99 dB (A)

A318, A319, A320
A400
B463,
B736, B737
B752
B787
C27J, C650
FA20
F900
MD90
P180
RJ1H

Kategorie 6: LASmax 81,00 bis 82,99 dB (A)

AN26
B753
B762, B763, B764
B773, B77L, B77W
C130, C160
DC9
MD88
YK40

<u>Kategorie 7: LASmax 83,00 bis 84,99 dB (A)</u>	<u>Kategorie 8: LASmax 85,00 bis 86,99 dB (A)</u>
A306, A30B, A310	B727
A332, A333	B744
A342, A343, A345, A346	C17
A388	DC87
B748	L101
B772	YK42
IL76 re-engined, KC-135R	
MD11	
MD80, MD81, MD82, MD83, MD87	
T154	
<u>Kategorie 9: LASmax 87,00 bis 88,99 dB (A)</u>	<u>Kategorie 10: über LASmax 89,00 dB(A)</u>
AN12	A124
B732	BA11
B741, B742, B743, B74D, B74S	B707
IL96	C5
	DC10, DC86
	E3 AWACS
	TOR, EUFI
	IL 76
	VC10

4. Lärmzuschläge

Gemäß der nach Teil III, Punkt 3 erfolgten Zuordnung der einzelnen Luftfahrzeuge in Lärmkategorien, werden die nachfolgend aufgeführten Entgelte wie folgt abgerechnet:

- a) Die Abrechnung des ganztägigen Lärmzuschlags (0:00 Uhr bis 24:00 Uhr) erfolgt gemäß Punkt 2 a) pro Landung in den nachfolgend aufgeführten Beträgen.

Lärmkategorie	Ganztägiger Lärmzuschlag pro Landung in €
Kategorie 1	8,10
Kategorie 2	32,40
Kategorie 3	60,70
Kategorie 4	82,90
Kategorie 5	93,00
Kategorie 6	283,10
Kategorie 7	384,20
Kategorie 8	485,30
Kategorie 9	3.791,30
Kategorie 10	10.514,40

- b) Die Abrechnung der Zuschläge für die Nachtzeiten (Nacht I: 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr, Nacht II: 0:00 Uhr bis 4:59 Uhr und Nacht III; 5:00 Uhr bis 5:59 Uhr) erfolgt gemäß Punkt

2 b – d) pro Bewegung (pro Landung und/oder Start) entsprechend dem jeweiligen Zeitfenster:

Lärmkategorie	Zuschlag je Bewegung in €		
	Nacht I: 22:00 – 23:59	Nacht II: 00:00 - 04:59	Nacht III: 05:00 – 05:59
Kategorie 1	15,20	20,20	15,20
Kategorie 2	24,30	32,40	24,30
Kategorie 3	45,45	60,70	45,45
Kategorie 4	62,20	82,90	62,20
Kategorie 5	69,75	93,00	69,75
Kategorie 6	212,35	283,10	212,35
Kategorie 7	288,15	384,20	288,15
Kategorie 8	364,00	485,30	364,00
Kategorie 9	2.843,50	3.791,30	2.843,50
Kategorie 10	7.885,80	10.514,40	7.885,80

Teil IV

- Emissionsabhängiges Landeentgelt -

Gemäß Teil I Punkt 1) ist zusätzlich ein emissionsabhängiges Landeentgelt vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-Go).

Das emissionsbezogene Landeentgelt 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-Formel¹ auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid - (NO_x) und Kohlenwasserstoff - (HC) – Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II.

Das Emissionsentgelt beträgt immer mindestens € 3,00 pro Landung im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) für jedes Luftfahrzeug.

Berechnungsformel:

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

¹ ERLIG=Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

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:

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

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

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = $a \times \text{NO}_x$ 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 Luftfahrzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Fluggeräts 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 „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.

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)

Teil V

- Passagierentgelte -

1. Bemessungsgrundlage

Gemäß Teil I, Punkt 1 ist zusätzlich ein Passagierentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr (Teil I, Punkt 6) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

Das Passagierentgelt beträgt

sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem innerhalb der EU sowie innerhalb durch internationale Verträge mit EU Mitgliedsstaaten im Luftverkehr gleichgestellten Ländern (Schweiz, Island, Norwegen) gelegenen Flugplatz erfolgt

€ 11,28 je Fluggast

sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem außerhalb der EU sowie außerhalb durch internationale Verträge mit EU Mitgliedsstaaten im Luftverkehr gleichgestellten Ländern (Schweiz, Island, Norwegen) gelegenen Flugplatz erfolgt

€ 12,21 je Fluggast

2. Ausnahmeregelung

Bei der Anzahl, der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste, werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Teil VI

- Sicherheitsentgelte -

1. Bemessungsgrundlage

Gemäß Teil I, Punkt 1 ist zusätzlich ein Sicherheitsentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr (Teil I Punkt 6) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und beträgt

€ 1,99 je Fluggast

und bei NUR-Fracht- und NUR-Postflügen je angefangene Verkehrseinheit (je angefangene 100 kg bei Ankunft und Abflug) sowie bei beigeladener Luftfracht

je angefangene 100 kg bei Ankunft und Abflug € 0,94

2. Allgemeines

Das Sicherheitsentgelt dient zur Refinanzierung der gemäß Luftsicherheitsgesetz (§ 8 LuftSiG) sowie der erlassenen EU-Verordnungen für die Sicherheit in der zivilen Luftfahrt anfallenden Kosten.

Den jährlichen Aufwendungen für Sicherheitsleistungen werden nach Ablauf eines jeden Kalenderjahres die jährlichen Einnahmen aus den Sicherheitsleistungen gegenüber gestellt. Die sich ergebenden positiven und negativen Abweichungen werden im Folgejahr bei der Festsetzung des Sicherheitsentgelts berücksichtigt.

Das Sicherheitsentgelt wird jährlich anhand der voraussichtlichen Ausgaben sowie der prognostizierten Einsteiger unter Berücksichtigung der vorgenannten Abweichungen neu festgesetzt.

Teil VII

- Entgelte für Luftschiffe und Ballone -

1. Allgemeines

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen sind ein Ankermastentgelt sowie ein Landeentgelt zu entrichten. Für die Benutzung des Flughafens mit Ballonen ist nur ein Startentgelt zu entrichten.

2. Entgelt Luftschiffe

a) Das Ankermastentgelt wird für die Errichtung eines Ankermastes erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden:

- für Luftschiffe bis 49,99 m Gesamtlänge	€ 105,00
- für Luftschiffe ab 50,00 m - 59,99 m Gesamtlänge	€ 130,00
- für Luftschiffe ab 60,00 m Gesamtlänge	€ 155,00

Der Zeitraum, der für die Berechnung des Ankermastentgeltes maßgebend ist, beginnt mit der Errichtung des Ankermastes und endet mit seinem Abbau.

b) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt € 7,38 je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes.

3. Entgelt Ballone

Für den Start eines Ballons werden € 45,00 berechnet.

Teil VIII

- Abstellentgelte -

Gemäß Teil I, Punkt 1 ist zusätzlich ein Abstellentgelt vor dem Start zu entrichten.

Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangene 24 Stunden und jede angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes

€ 2,20

Es beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden

€ 4,85

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

Teil IX

- Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms -

1. Allgemeines

Gemäß Teil I, Punkt 1 ist zusätzlich ein Schallschutzentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Schallschutzentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr (Teil I Punkt 6) wie folgt:

a) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bei Passagierflügen

oder

b) je VE bei An- und Abflug pro angefangenen 100 kg Luftfracht oder Luftpost bei NUR-Fracht- und NUR-Postflüge

oder

c) Pauschale für Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92, 93

2. Bemessungsgrundlage

Aufgrund des derzeit geringen Abrufs der Schallschutzentgelte wird das Entgelt temporär auf € 0,00 abgesenkt.

a) Passagierflüge	
- pro Passagier an Bord bei Abflug	€ 0,00
b) Luftfracht oder Luftpost bei Nur-Fracht-Flügen/Nur-Postflügen	
- je VE (pro angefangene 100 kg an Bord bei Start- und Landung)	€ 0,00
c) Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92, 93	
- Pauschale je Start	€ 0,00

Teil X

- Anhang zur Entgeltordnung für Sondervereinbarungen Förderung von Neustrecken -

1. Notwendigkeit der Förderung

Für das Landen, Starten und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und den Flughafenunternehmer vor Beginn der Flüge eine Sonderregelung vereinbart werden, sofern die Flüge im Zusammenhang mit der Aufnahme neuer Strecken stehen und dadurch langfristig und nachhaltig das Verbindungsangebot nach und von Hannover verbessert wird.

2. Anreiz und angestrebte Ziele

Ziele der Sondervereinbarung sind die wirtschaftliche Stärkung der Region Hannover, eine höhere Auslastung der Flughafeneinrichtungen sowie eine allgemeine Reduzierung der Flughafenentgelte aufgrund höherer Passagierzahlen.

Voraussetzungen für den Abschluss von Sondervereinbarungen:

3. Gleichbehandlung/Transparenz/Umfang

Anspruchsberechtigter ist jeder Luftfahrzeughalter sowie jede Fluggesellschaft, welche als operating carrier neue Flugverbindungen aufbaut.

4. Anforderung

Bei den Neustrecken muss es sich um Strecken handeln, die zwei Jahre vor der Neuaufnahme nicht befliegen worden sind. Zugrunde gelegt wird der City Code.

5. Ermäßigung

Der Flughafenunternehmer gewährt dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft auf Antrag nachfolgende Rückerstattung auf die Lande-, Passagier- und Abstellentgelte:

Das Sicherheitsentgelt, das emissionsabhängige Landeentgelt und das Schallschutzentgelt sind von der Förderung ausgenommen.

- in den Flugplanperioden 1 und 2 60 %
- in den Flugplanperioden 3 und 4 40 %
- in der Flugplanperiode 5 20 %

Ab der Flugplanperiode 6 entfällt eine Rückerstattung.

Nach Neuaufnahme der Flugstrecke erfolgt eine Rückerstattung erst nach Ablauf der ersten und zweiten Flugplanperiode, nach Ablauf der dritten und vierten Flugplanperiode sowie nach Ablauf der fünften Flugplanperiode.

Die Ermäßigung ist auf 5 Flugplanperioden befristet.

6. Kontrolle

Der Luftfahrzeughalter bzw. die Fluggesellschaft hat dem Flughafenunternehmer in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung, und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

7. Sanktionssystem für den Fall der Nichteinhaltung

Die Förderung darf nur aus wichtigem Grund versagt werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere Kapazitätsengpässe sowie die missbräuchliche Ausnutzung der Förderregelung. Eine missbräuchliche Ausnutzung kann unter anderen darin liegen, dass ein Luftfahrzeughalter bzw. eine Fluggesellschaft Flugstrecken nicht kontinuierlich betreibt.

Wird ein Missbrauch festgestellt, werden die gewährten Vergünstigungen zurückgefordert.

8. Antrag auf Förderung

Zwischen dem Flughafenunternehmer und dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft ist eine schriftliche Vereinbarung über Details und die Bedingungen der Inanspruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Die neuen Flugstrecken werden in beiderseitigem Einvernehmen zwischen der jeweiligen Airline und dem Flughafen festgelegt.

9. Salvatorische Klausel

Sollte eine Bestimmung dieser Sondervereinbarung nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt geltend, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Parteiwillen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt dadurch unberührt.

2. Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post nach dem örtlichen Verfahren

gültig ab 01. Januar 2018

Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post nach dem örtlichen Verfahren

Zu melden sind bei Landung und Start an Bord befindliche

a) Passagiere

Ausgenommen sind die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung und Kinder bis zu zwei Jahren, die keinen eigenen Sitzplatz beanspruchen. 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 Meldung an die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH und wird in Papierform nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt. Anstelle dieses Formulars wird zur gemeinsamen Erstellung des Flugberichts für die amtliche Statistik und die Meldung für den Flughafen das EDV-gestützte System FLIRT*HAJ zur elektronischen Datenerfassung und -übermittlung eingesetzt. Das Programm wird den auf dem Flughafen tätigen Luftverkehrsgesellschaften oder Handlings-Agenten von der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH ohne gesonderte Berechnung zur Verfügung gestellt. Im nicht-gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr sowie im Taxiverkehr ist das Formular „Landemeldung“ auszufüllen, das am Servicetresen im GAT 1 zur Verfügung gestellt wird.

Die Bereitstellung und Weitergabe der für die Aufbereitung der amtlichen Flugberichte und den Meldungen erforderlichen Inbound- und Outbound-Messages an den Flughafenbetreiber 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 Transfer Passagiere (PTM) müssen Streckenherkunfts- und Streckenzielflughäfen mit dazugehörigen Flugnummern enthalten sein. Personenbezogene Informationen werden dabei nicht an die Flughafenbetreiber weitergegeben.

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

Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt drei Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlings-Agenten beziehungsweise mit der Verkehrsabrechnung der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in Verbindung (E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de).

3. Entgeltordnung gemäß Ziffer 2.5.3 FBO (Flughafenbenutzungsordnung)

Entgelte- und Leistungsverzeichnis für
Verwaltung und Betrieb der zentralen
Infrastruktureinrichtungen

gültig ab 01. Januar 2018

Teil XI

- Allgemeine Bedingungen -

1. Zahlungspflicht

Die Luftfahrzeughalter haben vor dem Start ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen für die folgenden Entgelte ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

- Nutzungsentgelte für Verwaltung und Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen (Teil XII)
- Flugzeugenteisung (Teil XIII)
- Check-In Schalter (Teil XIV)
- CUTE-Entgelt (Teil XV)
- Vorabend Check-In Schalter (Teil XVI)
- PRM Entgelt (Teil XVI)

2. Schuldnerregelung

Schuldner der unter Teil XI, Abs. 1 aufgeführten Entgelte sind:

- a) die Luftverkehrsgesellschaft unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird
- b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, 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

Soweit Luftverkehrsgesellschaften und natürliche oder juristische Personen Schuldner der Entgelte nach Buchstaben a, b, c und d sind, haften sie als Gesamtschuldner.

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.

3. Zahlungszeitpunkt

Alle unter Teil XI, Punkt 1 genannten Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Entgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

Eine vorherige Vereinbarung, die eine von der Barzahlung abweichende Zahlungsweise beinhaltet, setzt eine separate Zahlungsvereinbarung voraus, die so zu gestalten ist, dass dem Flughafenunternehmer gegenüber der Barzahlung kein Nachteil entsteht (Ausfallrisiko und

Zinsverlust). Dies wird erreicht durch Vorauszahlungen und/oder die Hergabe eines Deposits, Garantiekunde, Bankbürgschaft etc. In diesem Fall erfolgt die Rechnungsstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorausgegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei auf eines der Konten der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zahlbar. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen nach der Regelung der §§ 247, 288 BGB zu verlangen.

Die Befugnis des Entgeltschuldners zur Aufrechnung wird im Rahmen des gesetzlich Zulässigen ausgeschlossen.

Rechtsverbindlich ist die deutsche Fassung. Es gilt deutsches Recht. Gerichtsstand ist Hannover.

4. Umsatzsteuer

Alle unter Teil XI, Abs. 1 genannten Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

PRM-Entgelte (Teil XVII) fallen als selbständige sonstige Leistung nicht unter den Befreiungstatbestand der Vorumsätze für die internationale Luftfahrt im Sinne von § 4 Nr. 2 in Verbindung mit § 8 Abs. 2 UStG.

Zur Gewährleistung einer umsatzsteuerfreien Fakturierung von Verkehrsentgelten an Unternehmer, die überwiegend internationalen Luftverkehr betreiben (sog. Steuerfreiheit für Vorumsätze in der Luftfahrt nach Art. 148 EWG-RL-2006/112) ist der Flughafen Hannover seit 01.01.2010 verpflichtet, das Vorliegen der Unternehmereigenschaft des jeweiligen Leistungsempfängers explizit abzufragen und zu dokumentieren.

Unternehmer mit Sitz und/oder Betriebsstätte innerhalb der EU müssen ihre Unternehmereigenschaft durch die vorherige Angabe einer gültigen Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (USt-ID-Nr.) beim Flughafen Hannover schriftlich anzeigen.

Alle übrigen Unternehmer, die nicht in einem Mitgliedstaat der EU ansässig sind und dort auch keine Betriebsstätte betreiben, haben die Unternehmereigenschaft durch eine gleichwertige Unternehmer-Bescheinigung einer Behörde des Drittlandes (z.B. einen Handels- oder Gewerberegisterauszug) anzuzeigen. Da diese Steuerfreiheit ausdrücklich auf Leistungen für den unmittelbaren Bedarf von o.g. Luftverkehrsgesellschaften beschränkt ist und nicht auf vorgehaltene Handelsstufen anwendbar ist, ist grundsätzlich auch das Air Operator Certificate (AOC) einzureichen.

Die Dokumente sind zu senden:

per Telefax: +49 (0) 511/977-11 18

oder per E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

Teil XII

- Nutzungsentgelte für Verwaltung und Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen -

1. In Ziffer 2.5.3 der gültigen Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Hannover sind die Zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß § 6 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) festgelegt.

Zentrale Infrastruktureinrichtungen beinhalten folgende Infrastrukturen und Dienstleistungen:

a) Anteilige Zurechnung Flugbetriebsflächen

- Abfertigungsvorfeld
- Gepäckübergabeflächen
- Gebäudevorfeldflächen

b) Anteilige Zurechnung Terminalflächen:

- Flächen Gepäcksortierräume und Gepäckförderanlagen

c) Andere Infrastrukturen und Dienstleistungen:

- Gepäckfördersystem einschl. Gepäckförderanlage
- Fluggastbrücken
- Gepäcksortierung und –beförderung im Rahmen der Zentralen Infrastruktur
- Vorhaltung eines Baggage Reconciliation System (BRS, Hard- und Software)
- Fluginformationssystem (FIDS)
- Einrichtung MRKA
- Abfallentsorgungssystem
- Fäkalienentsorgungssystem
- Einrichtung Stationäre Bodenstromversorgung
- Versorgungssystem für Frischwasser

Mit der oben genannten Definition sind analog zum IATA Annex A Standardleistungsverzeichnis (AHM 810 Version 2013) folgende Ziffern abgedeckt:

- 2.2.7 (a) (Der Beginn der Gepäckabförderung am Check-In Schalter wird durch die Airline bzw. deren Auftragsbevollmächtigten eingeleitet.), 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 (nur Vorhaltung der Waage), 3.1.4, 3.1.6, 3.1.7, 3.1.8, 3.4.1 (2), 3.6.1 (3)
2. Die Disposition der Zentralen Infrastruktureinrichtungen erfolgt durch die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH.

3. Die Fluggesellschaften haben für die Vorhaltung, die Benutzung und den Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen bei jedem Umkehrflug ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Nutzungsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Nutzungsentgeltes wird bei Passagierflugzeugen anhand des Flugzeugtyps (LFZ-Typenbezeichnung nach IATA) und bei Fracht-/Postflugzeugen nach dem MTOW des Luftfahrzeuges bemessen. Bis zur Vorlage eines entsprechenden Nachweises wird das höchste bekannte MTOW des Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

4. Das Nutzungsentgelt für Passagierflugzeuge beträgt in den Terminals A-D pro Flug:

IATA	Entgelt in EUR	IATA	Entgelt in EUR	IATA	Entgelt in EUR
312/313	892,80	734	724,80	E70/E75	383,40
318	504,20	735	504,20	E90	435,90
319	609,20	736	488,40	E95	462,20
320 / 32A	682,80	73G/73W	546,20	EM2	162,80
321	777,30	738/73H	724,80	ER3	194,30
330	1.076,70	739	588,20	ER4	252,10
332	1.271,00	744	1.470,60	F50	252,10
333	1.029,40	752	714,30	F70	236,30
343	913,80	753	908,60	100	430,70
345	840,30	762	840,30	FRJ	173,30
346	1.050,40	763	934,90	H53	173,30
350	997,90	772	997,90	L10	910,70
A4M	462,20	77W	1.313,00	LOH	309,90
AN148	388,60	788	882,30	M82	640,70
AN6	204,80	C7A	609,20	M83	682,80
AR1	425,40	CR1/CR2	252,10	M87	518,90
AR8	414,90	CR7	346,60	S20	252,10
AT5	252,10	CR9	383,40	SF3	178,60
AT7	357,10	CS1	488,40	SW3	120,00
142/143	430,70	CS3	609,20	SWM	120,00
717	446,40	D38	173,30	SU9	430,70
733	546,20	DH4	388,60	TA1	383,40

Das Mindestentgelt für Passagierflugzeuge beträgt je Flug EUR 115,00 € .

5. Das Nutzungsentgelt für Fracht- und Postflüge beträgt:

<u>Kenn- ziffer</u>	<u>Art der Leistung</u>	<u>Berechnungs- einheit</u>	<u>Entgelt in EUR</u>
010	Gruppe 1 Flugzeuge bis zu 25 t MTOW	je Vorgang	85,00
011	Gruppe 2 Flugzeuge bis zu 50 t MTOW	je Vorgang	113,10
012	Gruppe 3 Flugzeuge bis zu 100 t MTOW	je Vorgang	146,50
013	Gruppe 4 Flugzeuge über 100 t MTOW	je Vorgang	180,80

6. Die unter Ziffer 4 und 5 genannten Nutzungsentgelte gelten für die Abfertigung eines Passagier-, Fracht- oder Postflugzeuges mit einer Bodenzeit von 90 Min. bzw. 180 Min. Beträgt die Bodenzeit (on-block/off-block) mehr als 180 Min. bei Großraumflugzeugen (A300, A310, A330, A340, A380, AN22, AN4R, B747, B767, B772, B777, B787, C5, DC10, IL86, L101, MD11) und mehr als 90 Min. bei allen anderen Passagier-, Fracht- oder Postflugzeugen, wird ein Zuschlag von 25 % auf die vorgenannten Nutzungsentgelte erhoben.

7. Bei gekoppelten Passagier- und Postflügen erfolgt die Abrechnung der Zentralen Infrastruktur anhand des jeweiligen Landeereignisses.

8. Für Passagierflugzeuge, die den Flughafen für eine technische Landung anfliegen (Tankstops bzw. Wartung), und die von der zentralen Infrastruktur nur die Abfertigungsposition nutzen, wird das Entgelt für Fracht- und Postflugzeuge gemäß Ziffer 5 erhoben.

9. Im nicht-gewerblichen Verkehr, im Werk- und im Taxiverkehr, bei Rundflügen sowie bei Gesundheits- und Krankentransportflügen mit einem Luftfahrzeug über 5,7 t MTOW bis zu 50 t MTOW wird ein Nutzungsentgelt für Verwaltung und Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen in Höhe von 20 % der unter Ziffer 5 genannten Entgelte erhoben. Voraussetzung hierfür ist, dass die Abfertigung (Passagier- und/oder Rampabfertigung) nicht über das Terminal A, B, C oder D erfolgt.

Bei Flugzeugtypen mit einem MTOW von mehr als 50 t, die nicht die Infrastruktur der Terminals A - D für eine Passagier- und/oder Rampabfertigung nutzen, werden die Entgelte gemäß Ziffer 5 zu 100 % berechnet.

10. Für Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchstabfluggewicht von bis zu 5,7 t reduziert sich das Entgelt auf € 3,90 je Vorgang.

11. Extraleistungen für Verwaltung und Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen

11.1 Die Gepäcksortierung gemäß IATA SGHA Version 2013, Ziffer 3.1.2 (a/b) ist nur bis zu einer Separierung (einfach) nach Vorgabe der Airline im Entgelt gemäß der unter Ziffer 4 genannten

Entgelte enthalten. Jede weitere Gepäckseparierung wird zusätzlich als Sonderleistung (Kennziffer 015) abgerechnet.

11.2 Sofern Gepäckstücke an der Boardingposition abgeholt werden müssen, wird dieses als Sonderleistung (Kennziffer 016) abgerechnet (IATA AHM 810 Version 2013, Ziffer 2.2.7(d)).

<u>Kennziffer</u>	<u>Art der Leistung</u>	<u>Berechnungseinheit</u>	<u>Entgelt in EUR</u>
015	zusätzliche Gepäcksortierung gemäß Ziffer 11.1	je Vorgang	25,00
016	Abholung der Gepäckstücke gemäß Ziffer 11.2	je Gepäckstück	2,00
017	Gepäckabfertigung bei annullierten Flügen nach Check-In Beginn inkl. Gepäckrückgabe	je Abfertigung/ Flugnummer	70,00
018	Erstellen von Baggage Tags bei manueller Abfertigung	je Vorgang	12,50
022	Transport von Rush Gepäck im öffentlichen Bereich des Terminals mit bis zu 30 Gepäckstücken inkl.	je Vorgang	29,50
023	zusätzlich zur Kennziffer 22 ab dem 31. Gepäckstück	je Gepäckstück	1,00
027	Baggage Tracking (Outbound) Leistungserbringung bis zur Gepäckübergabe (BVD)	je Einsteiger	0,21

Der Abruf der Kennziffer 015, 016, 017, 018, 022, 023 und 027 ist abhängig von einer gesonderten Anforderung der Fluggesellschaft und wird vom Flughafen (FHG) erbracht, sofern dafür Personal und Gerät zur Verfügung stehen.

Teil XIII

- Flugzeugenteisung -

1. Anmeldung eines Enteisierungsvorgangs:

Die Anmeldung eines Enteisierungsvorganges ist rechtzeitig (mit einem Vorlauf von 30 Minuten vor der OFB/CTOT) beim Icehouse unter der Rufnummer +49 (0) 511 977 - 1415, jedoch spätestens mit dem Einholen der Anlassfreigabe für die Triebwerke auf der VHF-Frequenz 121,95 MHz der DFS zu tätigen. Weitere Informationen zu dem Flugzeug-Enteisungsplan erhalten Sie

auf der Homepage des Flughafen Hannovers <http://www.hannover-airport.de/index.php?id=deicing&L=1>.

Bitte halten Sie bei der Anmeldung folgende Daten bereit:

- Flugnummer,
- geplante off-block-Zeit (OFB),
- Slot und den
- Namen des Bestellenden

2. Flugzeugenteisungsleistungen gemäß IATA AHM 810 Version 2013: 3.16.4, 3.16.5, 3.16.6, 3.16.7, 3.16.8, 3.16.9

<u>Kenn- ziffer</u>	<u>Art der Leistung</u>	<u>Berechnungs- einheit</u>	<u>Entgelt in EUR</u>
030	Kategorie 1	je Vorgang	341,25
031	Kategorie 2	je Vorgang	498,75
032	Kategorie 3	je Vorgang	708,75
033	Kategorie 4	je Vorgang	1.023,75
034	Kategorie 5	je Vorgang	1.338,75
035	Heißwasser	je Liter	0,15
036	Enteisungsflüssigkeit Typ I	je Liter	3,75
037	Enteisungsflüssigkeit Typ IV	je Liter	3,45

3. Definition der Flugzeugkategorien (LFZ-Typenbezeichnung nach ICAO)

Kategorie 1: BA 31, E120, D228, SF34, SH36, BE3B, BE40, C500-C650 und vergleichbare Größen

Kategorie 2: E145, DH8D, SB20, ATR42, ATR72, F50, CRJ1-7, D328, F2TH, C680 und vergleichbare Größen

Kategorie 3: A318, A319, A320, A321, B732 - B738, C130, CR9, CS100, CS300, E170, E190, E195, F100, MD80 (all types), MD90, RJ70, RJ1H, SU95, T154

Kategorie 4: A300, A310, A400, B739, B752, B753, B762, B763, C17, DC10, DC103, IL76, L101, T204, VC10

Kategorie 5: A330, A340, A345, A350, AN124, B742, B744, B764, B772, B773, B787, IL96, MD11

4. Abrechnungsverfahren:

Die o. g. Entgelte gelten ausschließlich für Kreditkunden des Flughafens. Bei Barzahlung des Enteisungsvorganges wird eine Pauschale abgerechnet. Eine rückwirkende Erstattung erfolgt hierbei nicht.

Teil XIV

- Check-In Schalter -

1. IATA AHM 810 Version 2013: 2.1.8 (1). Die Anzahl der vom Flughafenunternehmer für die Passagierabwicklung zur Verfügung gestellten Check-In Schalter liegt in der ausschließlichen Disposition des Flughafenunternehmers. Die Disposition richtet sich dabei nach den vorhan-

denen Kapazitäten und den Erfordernissen einer reibungslosen Abwicklung der sich aus dem Flugplan ergebenden Passagieraufkommen.

2. Standardmäßig werden Gepäckstücke, die bis 30 Min. vor Abflug (STD) für die Gepäckförderanlage durch den Befehl „Abfordern“ beauftragt werden, von dem Flughafenunternehmen so zur Übergabe an den Bodenverkehrsdienstleister transportiert, dass eine pünktliche Verladung gewährleistet ist.
3. Der Leistungsumfang Check-In Schalter (Bereitstellung ohne Personal) beinhaltet:
 - a) den Schalter und das Mobiliar einschließlich Flächen
 - b) den Telefonapparat und Anschluss
 - c) die Energieversorgung
 - d) die Gepäckwaage
 - e) den Anzeigenmonitor und die Netzanschlüsse für den Monitor
 - f) Boarding Schalter-Flächen einschließlich Telefonapparat und Lautsprecheranlage (ELA)
4. Die Check-In Schalter werden den Luftverkehrsgesellschaften für deren Abfertigung entsprechend den vom Flughafenunternehmer festgelegten Belegungszeiten entgeltlich zur Verfügung gestellt. Eine Überziehung der festgelegten Belegungszeiten wird nach Aufwand zusätzlich abgerechnet.
5. Das Benutzungsentgelt für Check-In Schalter beträgt:

<u>Kennziffer</u>	<u>Art der Leistung</u>	<u>Berechnungseinheit</u>	<u>Entgelt in EUR</u>
120	Gruppe I Flugzeuge bis zu 55 Sitzen	je Vorgang	15,00
121	Gruppe II Flugzeuge mit 56 - 130 Sitzen	je Vorgang	25,00
122	Gruppe III Flugzeuge mit 131 - 229 Sitzen	je Vorgang	42,00
123	Gruppe IV Flugzeuge mit 230 - 400 Sitzen	je Vorgang	50,00
124	Gruppe V Flugzeuge mit über 400 Sitzen	je Vorgang	60,00

6. Sonderleistung Check-In Schalter für nicht flugbezogene Ereignisse:

179	ganztägige Anmietung Check-In-Schalter für sonstige Zwecke	pro Schalter und Tag	175,00
-----	------------------------------------------------------------	----------------------	--------

Teil XV

- Cute-Entgelt –

1. Das Cute-Entgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr, zivile Truppencharter und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

*) Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftverkehrsgesellschaften.

2. Der Leistungsumfang Cute-Entgelt beinhaltet:

- die Hardwarekomponenten
- das Netzwerk inklusive Leitungskosten und Maintenance
- das Verbrauchsmaterial
- die Software

3. Das Cute-Entgelt beträgt:

<u>Kenn-</u> <u>ziffer</u>	<u>Art der Leistung</u>	<u>Berechnungs-</u> <u>einheit</u>	<u>Entgelt</u> <u>in EUR</u>
025	Cute-Entgelt	pro Passagier an Bord bei Abflug	0,20

Teil XVI

- Vorabend Check-In Schalter -

1. Die Anzahl des vom Flughafenunternehmer für die Passagierabwicklung zur Verfügung gestellten Schalter für den Vorabend Check-In liegt in der ausschließlichen Disposition des Flughafenunternehmers. Die Disposition richtet sich dabei nach den vorhandenen Kapazitäten und den Erfordernissen einer reibungslosen Abwicklung der sich aus dem Flugplan ergebenden Passagieraufkommen.

2. Der Leistungsumfang Vorabend Check-In einschließlich Gepäckdienst beinhaltet:

- Bereitstellung von Personal für die Gepäckannahme im Gepäcksortierraum
- Zwischenlagerung des Gepäcks im Gepäcksortierraum
- zusätzliche Nutzung der Check-In Schalter für den Vorabend Check-In

3. Der Check-in Schalter wird den Luftverkehrsgesellschaften nur auf schriftliche Anforderung für deren Tätigkeiten beim Vorabend Check-In entsprechend der vom Flughafenunternehmer festgelegten Belegungszeiten entgeltlich zur Verfügung gestellt. Eine Überziehung der festgelegten Belegungszeiten wird nach Aufwand zusätzlich abgerechnet.

4. Das Benutzungsentgelt für den Vorabend Check-In beträgt:

<u>Kenn- ziffer</u>	<u>Art der Leistung</u>	<u>Berechnungs- einheit</u>	<u>Entgelt in EUR</u>
131	Gruppe I Flugzeuge bis zu 55 Sitzen	je Flugnummer	30,00
132	Gruppe II Flugzeuge mit 56 - 130 Sitzen	je Flugnummer	40,00
133	Gruppe III Flugzeuge mit 131 - 229 Sitzen	je Flugnummer	55,00
134	Gruppe IV Flugzeuge mit 230 - 400 Sitzen	je Flugnummer	65,00
135	Gruppe V Flugzeuge mit über 400 Sitzen	je Flugnummer	75,00

Teil XVII
- PRM Entgelt -

1. PRM-Service gemäß EU-Verordnung Nr. 1107/2006

Zur Finanzierung des PRM Services (IATA AHM 810 Version 2013: 2.1.3 (a)(2)) hat die Fluggesellschaft ab dem 01.08.2008 ein passagierbezogenes PRM-Entgelt an den Flughafenunternehmen zu entrichten.

Unter den Anwendungsbereich der Verordnung fallen Personen, deren Mobilität bei der Benutzung der Beförderungsmittel

- wegen einer körperlichen (dauerhaften oder zeitweiligen) Behinderung
- einer geistigen Behinderung oder Beeinträchtigung eines Sinnesorgans
- wegen anderer Behinderungen oder aufgrund des Alters

eingeschränkt ist und insofern angemessene Unterstützung erfordert.

2. Qualitätsstandards

Die Dienstleistung PRM sowie die Schulung der Mitarbeiter orientieren sich an den Anhängen K und N des ECAC Dokuments 30. Die Qualitätsstandards sind im Internet auf der Homepage der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH veröffentlicht <http://www.hannover-airport.de/fluggaeste-besucher/service-infos/barrierefreies-reisen/qualitaetsstandards/>

3. Meldepflicht

PAL, CAL und PSM Mitteilungen senden Sie bitte an die SITA Adresse: HAJAPXH.

4. Bemessungsgrundlage

Das PRM-Entgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr, zivile Truppencharter und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

*) Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftverkehrsgesellschaften.

5. Das PRM-Entgelt beträgt:

<u>Kennziffer</u>	<u>Art der Leistung</u>	<u>Berechnungseinheit</u>	<u>Entgelt in EUR</u>
026	PRM-Entgelt	pro Passagier an Bord bei Abflug	0,57

Teil XVIII

- Anhang zur Entgeltordnung für Sondervereinbarungen Förderung von Neustrecken -

1. Notwendigkeit der Förderung

Für die Nutzungsentgelte für die Verwaltung und Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Flüge eine Sonderregelung vereinbart werden, sofern die Flüge im Zusammenhang mit der Aufnahme neuer Strecken stehen und dadurch langfristig und nachhaltig das Verbindungsangebot nach und von Hannover verbessert wird.

2. Anreiz und angestrebte Ziele

Ziele der Sondervereinbarung sind die wirtschaftliche Stärkung der Region Hannover, eine höhere Auslastung der Flughafeneinrichtungen sowie eine allgemeine Reduzierung der Flughafenentgelte aufgrund höherer Passagierzahlen.

Voraussetzungen für den Abschluss von Sondervereinbarungen:

3. Gleichbehandlung/Transparenz/Umfang

Anspruchsberechtigter ist jeder Luftfahrzeughalter sowie jede Fluggesellschaft, welche als Operating Carrier neue Flugverbindungen aufbaut.

4. Anforderung

Bei den Neustrecken muss es sich um Strecken handeln, die zwei Jahre vor der Neuaufnahme nicht befliegen worden sind. Zugrunde gelegt wird der City Code.

5. Ermäßigung

Der Flughafenunternehmer gewährt dem Luftfahrzeughalter bzw. Fluggesellschaft auf Antrag nachfolgende Rückerstattung auf die Entgelte, für die Verwaltung und Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen:

- in den Flugplanperioden 1 + 2 60 %
- in den Flugplanperioden 3 + 4 40 %
- in der Flugplanperiode 5 20 %

Ab der sechsten Flugplanperiode entfällt eine Rückerstattung.

Nach Neuaufnahme der Flugstrecke erfolgt eine Rückerstattung erst nach Ablauf der ersten und zweiten Flugplanperiode, nach Ablauf der dritten und vierten Flugplanperiode sowie nach Ablauf der fünften Flugplanperiode.

Die Ermäßigung ist auf 5 Flugplanperioden befristet.

6. Kontrolle

Der Luftfahrzeughalter bzw. die Fluggesellschaft hat dem Flughafenunternehmer in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

7. Sanktionssystem für den Fall der Nichteinhaltung

Die Förderung darf nur aus wichtigem Grund versagt werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere Kapazitätsengpässe sowie die missbräuchliche Ausnutzung der Förderregelung. Eine missbräuchliche Ausnutzung kann unter anderen darin liegen, dass ein Luftfahrzeughalter bzw. eine Fluggesellschaft Flugstrecken nicht kontinuierlich betreibt.

Wird ein Missbrauch festgestellt, werden die gewährten Vergünstigungen zurückgefordert.

8. Antrag auf Förderung

Zwischen dem Flughafenunternehmer und dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft ist eine schriftliche Vereinbarung über Details und die Bedingungen der Inanspruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Die neuen Flugstrecken werden in beiderseitigem Einvernehmen zwischen der jeweiligen Airline und dem Flughafen festgelegt.

9. Salvatorische Klausel

Sollte eine Bestimmung dieser Sondervereinbarung nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt geltend, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Parteiwillen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt dadurch unberührt.