
GEN 4.1 Flughafengebühren Airport Charges

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Gebührenordnungen bzw. Entgeltforderungen folgender internationaler Flughäfen veröffentlicht:

The airport charges are published on the following pages for the international airports listed below:

Berlin-Tegel
Berlin/Schönefeld
Bremen
Dresden
Düsseldorf
Erfurt
Frankfurt Main
Hamburg
Hannover
Köln/Bonn
Leipzig/Halle
München
Münster/Osnabrück
Nürnberg
Saarbrücken
Stuttgart

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel

(Grundlage NfL I - 176/05)

Stand: 1 JUL 2005

1. Flughafenentgelte

1.1 Start- und Landeentgelte

1.1.1 Für jede Landung bzw. alternativ jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen ist ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

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

Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Eine Reduzierung dieses Höchstabfluggewichtes 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 des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeuges ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

1.1.3 Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt bei Luftfahrzeugen aller Antriebsarten je angefangene 1 000 kg des Höchstabfluggewichtes: 2,00 EUR

1.1.4 Pro Landung wird für ein Luftfahrzeug über 2 t Höchstabfluggewicht ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Zuordnung der Flugzeugtypen in Lärmklassen erfolgt auf der Basis der für das Jahr 2004 jeweilig gemessenen durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel am Flughafen Berlin-Tegel.

1.1.5 Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis repräsentative Messergebnisse für den Flughafen Berlin-Tegel vorliegen.

Airport Tariffs for Berlin-Tegel Airport

(Based on NfL I - 176/05)

Effective: 1 JUL 2005

1. Airport Charges

1.1 Take-off and Landing Charges

1.1.1 Charges must be paid to the airport authority for each landing or alternatively each take-off by an aircraft at the airport.

1.1.2 The landing charge is measured regardless of the machinery or personnel used according to the maximum take-off weight of the aircraft as set out in the manufacturer's certification (MTOW). The MTOW can be established by consulting the Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. The maximum known MTOW of this aircraft type will be used until these documents are made available.

Reimbursements will not be made.

A reduction of this MTOW in the manufacturer's certification is only taken into account in calculating the charges from the start of the timetable period for which the alteration has been advised, if the revised documents have been made available at least four months in advance. The airport authority must be immediately informed of any increase in the take-off weight of an aircraft as specified in the manufacturer's certification.

1.1.3 The part of the landing charge, which is calculated according to the MTOW of the aircraft in the case of aircraft of all types of propulsion, amounts to: 2.00 EUR per 1 000 kg of the maximum take-off weight or part thereof.

1.1.4 A noise surcharge will be levied per landing for aircraft over 2 t MTOW. The noise surcharge is graded according to noise categories. The airplane types are allocated into noise categories on the basis of the average noise level for take-offs and landings measured at Berlin-Tegel Airport for the year 2004.

1.1.5 Aircraft not listed here will be classified temporarily on the basis of submitted noise certificates until representative measuring results are available for Berlin-Tegel Airport.

Lärmklassen / Noise Classes für/for Berlin-Tegel

Lärmklasse 1 / Noise Class 1 bis / up to 70,9 dB(A) 70,00 EUR	Lärmklasse 2 / Noise Class 2 71,0 bis / up to 73,9 dB(A) 84,00 EUR	Lärmklasse 3 / Noise Class 3 74,0 bis / up to 76,9 dB(A) 105,00 EUR	Lärmklasse 4 / Noise Class 4 77,0 bis / up to 79,9 dB(A) 140,00 EUR
Hubschrauber/helicopter Luftfahrzeuge/aircraft bis/up to 5,7 t BAE 31 BE 400 CL 601 CN 500 CN 550 CN 750 DO 281 SF200 SWM	ARJ 70 D 2000 LR 55 BA 14F DHC 84 LR 60 BA 461 EMB 13 MD 90 BD 700 EMB 14 SF 340 BE 350 EMB 17 BR 115 FK 70 CL 100 GULF 3 CL 200 GULF 4 CL 600 GULF 5 CL 604 J 328 CL 700 LR 31 CN 560 LR 35 CN 56X LR 45	A 318 B 73BJ FK 27 A 319 B 7572 FK 50 A 3202 B 7672 FK 60 A 3211 BA 462 RJ 100 A 3212 BA 463 TAC 16 ARJ 85 CN 551 ATR 42 CN 650 ATR72 DA 100 B 7376 DA 20 B 7377 DA 900 B 7378 DHC 83 B 7379 DO 328 B 737W FK 100	A 3004 B 7375 A 3006 B 7573 A 300F B 757F A 3102 B 7772 A 3103 C 130 A 3201 DA 50 A 3302 GALX A 3303 HS 125 A 3402 YK 40 A 3403 AN 26 B 7373 B 7374
Lärmklasse 5 / Noise Class 5 80,0 bis / up to 84,9 dB(A) 420,00 EUR	Lärmklasse 6 / Noise Class 6 85,0 bis / up to 89,9 dB(A) 840,00 EUR	Lärmklasse 7 / Noise Class 7 ab /from 90,0 dB(A) 1.680,00 EUR	
AN 12 DC 930 MD 82 B 7272 GULF 2 MD 83 B 7372 IL 62 MD 87 B 7474 L 1011 MD 88 B 747L MD 11 TU 5M B 7673 MD 80 YK 42 C 17A MD 81	B 7271 B 7472 BA 115 TU 134	Non - Annex Chapter 2 AN 124	

Auf die unter 1.1.4 genannten Entgelte wird ein Zuschlag erhoben: / A surcharge will be levied on the charges listed in 1.1.4:

von/from 2100 (2000) – 2159 (2059)	20%
von/from 2200 (2100) – 2259 (2159)	100%
von/from 2300 (2200) – 0459 (0359)	250%

1.1.6 Mindesttonnage

Bei der Berechnung des nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessenen Landeentgeltes werden für den Flughafen Tegel **6 t** als Untergrenze zugrunde gelegt.

1.1.7 Touch and Go

Das nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

1.1.8 Entgeltermäßigung

Die unter 1.1.3 genannten Entgelte ermäßigen sich auf dem Flughafen Tegel bei

Schul- und Einweisungsflügen	um 50%
Hubschrauberflügen	um 15%.

Es kann nur eine der genannten Ermäßigungen beansprucht werden.

Das ermäßigte Entgelt darf das sich aus Ziffer 1.1.6. ergebende Mindestentgelt nicht unterschreiten.

1.1.8.1 Schulflüge

Schulflüge im Sinne von Nr. 1.1.8 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfährt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind. Der Nachweis ist durch den Kunden zu erbringen.

1.1.6 Minimum tonnage

When calculating the landing charge measured according to the MTOW of the aircraft, the lower tonnage limit is set for Tegel Airport as **6 t**.

1.1.7 Touch and Go

The landing charge applicable according to the maximum take-off weight of the aircraft is also payable when the aircraft merely touches down and then immediately accelerates and takes off again.

1.1.8 Reductions in Charges

The charges noted under point 1.1.3 are reduced at Tegel Airport in the case of:

training and instruction flights	by 50%
helicopter flights	by 15%.

Only one of the above - mentioned reasons for any reduction can be applied.

The reduced charge may not fall below the minimum charge resulting from Item 1.1.6.

1.1.8.1 Training Flights

Training flights pursuant to Item 1.1.8. are flights, where, as part of his training at an approved training centre (pilot school), a civil pilot in training is fulfilling flying conditions which are required for pilots to qualify for a civil licence or to gain authorisation pursuant to the examination regulations for civil aviation personnel. Evidence thereof must be provided by the customer.

1.1.8.2 Einweisungsflüge

Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 1.1.8 sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

1.1.9 Entgelte für Luftschiffe und Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen und Heißluftballonen sind nur ein Ankermastentgelt und das Landeentgelt bzw. ein Startentgelt zu entrichten.

1.1.9.1 Luftschiffe

Das Ankermastentgelt wird für die Erlaubnis der Errichtung eines Ankermastes erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden **15,00 EUR**

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

Zusätzlich ist ein nach dem Normalauftrieb des Luftschiffes bemessenes Landeentgelt zu entrichten. Es beträgt je angefangene t des Normalauftriebes **6,00 EUR**

1.1.9.2 Heißluftballone

Für den Start eines Heißluftballons sind **17,50 EUR** zu entrichten.

1.2 Passagierentgelte

1.2.1 Zusätzlich zum Landeentgelt ist im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr* ein Passagierentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord befindlichen Fluggäste und dem nachfolgenden Landeort des Luftfahrzeuges.

*) 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 für eigene Zwecke.

Das Entgelt beträgt je Zusteiger:

im innerdeutschen Verkehr / domestic traffic	11,75 EUR
außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens* / outside the Federal Republic of Germany but within the borders of the Schengen Agreement member countries*	13,85 EUR
außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie außerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens* / outside the Federal Republic of Germany and beyond the borders of the Schengen Agreement member countries*	14,10 EUR
für nachgewiesene Transitflüge zu allen Flugzielen / for proved transit flights to all destinations	9,40 EUR

* Belgien; Dänemark; Finnland; Frankreich; Griechenland; Island; Italien; Luxemburg; Niederlande; Norwegen; Österreich; Portugal; Schweden; Spanien - Stand März 2005

Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Nr.1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

1.1.8.2 Instruction Flights

Instruction flights pursuant to Item 1.1.8. are flights, which serve to provide flying and technical instruction for civil pilots; the pilots being instructed must possess the pilot's licence prescribed for the type of aircraft in question; the person being instructed must be on board the aircraft being used.

1.1.9 Charges for Airship and Hot-Air Balloons

Only a mooring mast charge and the landing and/or take-off charge shall be paid when using the airport with airships and hot-air balloons.

1.1.9.1 Airships

The mooring mast charge is payable for permission to set up a mooring mast and amounts to **150.00 EUR** for every 24 hours or part thereof.

The period decisive for calculating the mooring mast charges begins with the setting up of the mooring mast and ends with its dismantling.

A landing charge shall be paid additionally according to the buoyancy of the airship. It amounts to **6.00 EUR** for every t or part thereof.

1.1.9.2 Hot-air Balloons

For the lift-off of a hot-air balloon **17.50 EUR** shall be paid.

1.2 Passenger Charges

1.2.1 In addition to the landing charge, a passenger charge is levied for commercial traffic and works traffic*. The passenger charge is calculated according to the number of passengers on board the aircraft at take-off and its next scheduled destination.

*) Company transport flights are flights serving to convey persons and goods in the company interest and which are not performed on behalf of third parties for payment. They consist of business flights by industrial and commercial enterprises with their own aircraft, or non-company aircraft provided free of charge, as well as flights by airline companies for their own purposes.

The charge per boarding passenger amounts to:

Domestic German flights pursuant to Item 1.2.1. are flights, whose next scheduled destination is an airport in the Federal Republic of Germany.

Flüge im Schengen Verkehr im Sinne von 1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens erfolgt ist.

Schengen flights pursuant to Item 1.2.1. are flights whose next scheduled destination is an airport outside the Federal Republic of Germany and within the member countries' borders of the Schengen Agreement.

Flüge im Non - Schengen Verkehr im Sinne von 1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und außerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens erfolgt ist.

Non-Schengen flights pursuant to Item 1.2.1. are flights whose next scheduled destination is an airport outside the Federal Republic of Germany and outside the member countries' borders of the Schengen Agreement.

1.2.2 In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.2.2 The number of passengers aboard the aircraft when landing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

Fluggäste sind auch Mitarbeiter - mit Ausnahme der diensthabenden Crew - der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

Flight passengers -- with the exception of the crew on duty -- also constitute employees of the airline company concerned, or another company, as well as other persons who are on board free of charge or at a reduced price when the aircraft lands.

1.3 Positionsentgelt

1.3 Stand Charges

Für die Nutzung von Positionen und Flächen des Vorfeldes durch Luftfahrzeuge ist generell ein Positionsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

A stand charge shall generally be paid to the airport operator by aircraft using positions and areas on the apron.

Die Höhe des Positionsentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und der Dauer der Inanspruchnahme der Position bzw Fläche.

The amount of the stand charge is calculated according to the MTOW of the aircraft and the length of time the stand is used and/or the area.

Das Positionsentgelt wird je nach Inanspruchnahme gestaffelt je angefangene Tonne und angefangene 10 Minuten berechnet.

The stand charge is staggered according to use and calculated per ton or part thereof, and for every 10 minutes or part thereof.

Brückenposition / Bridge position		Außenposition / Remote position	
bis / up to 40 Minuten / minutes	0,40 EUR	bis / up to 40 Minuten / minutes	0,10 EUR
bis / up to 90 Minuten / minutes	0,44 EUR	bis / up to 90 Minuten / minutes	0,14 EUR
bis / up to 120 Minuten / minutes	0,48 EUR	bis / up to 120 Minuten / minutes	0,18 EUR
bis / up to 180 Minuten / minutes	0,52 EUR	bis / up to 180 Minuten / minutes	0,22 EUR

Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage der Nutzungszeit, die als Differenz zwischen on-block- und off-block-Zeit auf der Abfertigungsposition des jeweiligen Luftfahrzeuges definiert wird.

The invoice is calculated on the basis of the time used which is defined as the difference between on-block and off-block time at the loading stand of the respective aircraft.

Die maximale Berechnungszeit des Positionsentgeltes beträgt 3 Stunden, d.h. 18 Zeiteinheiten pro 10 Minuten. Damit ist die Nutzung der Position sowie der Fluggastbrücke zur Abfertigung bei Landung und Start abgegolten.

The maximum calculation time of the stand charge is 3 hours, i.e.18 time units per 10 minutes. This covers the use of the stand for loading and unloading as well as the passenger gangway when landing and departing.

Es ist jedoch ein Mindestentgelt von **20,00 EUR** zu zahlen.

There is, however, a minimum charge of **20.00 EUR**.

1.3 Abstellentgelt

1.3 Parking Charge

Für die Nutzung von Positionen des Vorfeldes und sonstiger Flächen zum Abstellen von Luftfahrzeugen ist ab Beginn der 4. Stunde - nach Ablauf der Berechnungszeit für das Positionsentgelt - ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

A parking charge must be paid to the airport authority for the use of stands on the apron and other areas for parking aircraft from the beginning of the fourth hour - after the completion of the time used to calculate the normal stand charge.

Die Höhe des Abstellentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges (siehe Ziffer 1.1.) und der Dauer der Inanspruchnahme der Fläche.

The amount of the parking charge is measured according to the MTOW of the aircraft (see Item 1.1.) and the time the area is occupied.

Das Abstellentgelt beträgt **1,20 EUR** je angefangene Tonne und angefangene 24 Stunden. Für jeden weiteren Tag beträgt das Abstellentgelt **2,00 EUR** je angefangene Tonne und angefangene 24 Stunden.

The parking charge amounts to: **1.20 EUR** for every ton and every 24 hours or part thereof.

Es beträgt mindestens **8,00 EUR** je angefangene 24 Stunden.

For each additional day the parking charge is **2.00 EUR** per ton or part thereof, and per 24 hours or part thereof.

It amounts to at least: **8.00 EUR** for every 24 hours or part thereof.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die eine Dauer von mehreren aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flugplatz vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

For the parking of aircraft over several consecutive days, a rental agreement may be made between the aircraft operators and the airport before parking has commenced.

1.4 Notlandungen

1.4 Emergency Landings

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, keines der unter Ziffer 1 aufgeführten Entgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

No landing charges listed under Para 1 are payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

2. Zentrale Infrastruktureinrichtungen

Für alle Luftfahrzeugbewegungen werden durch den Beauftragten des Flughafens Infrastruktureinrichtungen vorgehalten.

Für die Vorhaltung dieser Infrastruktur ist bei jeder Landung im gewerblichen Luftverkehr ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das Basisentgelt für Vorhaltung der Enteisungseinrichtungen beträgt je Landung im gewerblichen Luftverkehr bei einem Luftfahrzeug mit Höchstabfluggewicht über 10 t:

	EUR
MTOW bis/up to 50 t	10,00
MTOW über/over 50 t	30,00

Für Landungen im nichtgewerblichen Luftverkehr wird dieses Entgelt nur bei tatsächlicher Inanspruchnahme, d.h. im Ereignisfall berechnet.

Für Landungen im gewerblichen Passagierverkehr wird bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 t ein Entgelt für die Vorhaltung der Frischwasser- und Fäkalienstation in Höhe von **1,12 EUR** berechnet.

2. Central Infrastructure Facilities

Infrastructure facilities will be made available to all aircraft movements by an authorized representative of the airport.

A charge is payable to the airport operator to provide infrastructure for each landing in commercial air traffic.

The basic charge for providing de-icing facilities per landing for an aircraft in commercial air traffic with a MTOW of more than 10 t is as follows:

For landings in non-commercial air traffic, this charge is levied for actual use only, i.e. in case of need.

For landings in commercial air traffic with a MTOW of more than 5.7 t, an additional charge of **1.12 EUR** is levied for the provision of fresh water and sewage facilities.

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Entgeltordnung für den Flughafen Berlin/Schönefeld

| (Grundlage NfL I - 279/08, 24/10)

Stand: 15 JAN 2010

1. Flughafenentgelte

1.1 Start- und Landeentgelte

1.1.1 Für jede Landung bzw. alternativ jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Berlin/Schönefeld ist ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

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

Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Eine Reduzierung dieses Höchstabfluggewichtes 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 des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeuges ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

1.1.3 Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt bei Luftfahrzeugen aller Antriebsarten

je angefangene 1 000 kg des Höchstabfluggewichtes: EUR 4.45

1.1.4 Pro Landung wird für Luftfahrzeuge ein lärmbezogenes Entgelt erhoben. Das lärmbezogene Entgelt ist nach Lärmklassen gestaffelt. Für Luftfahrzeuge über 10 t MTOW erfolgt die Zuordnung der Flugzeugtypen in Lärmklassen auf der Basis der für das Jahr 2006 jeweilig gemessenen durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel am Flughafen Berlin/Schönefeld.

Für Luftfahrzeuge bis 10 t MTOW wird ein Entgelt in Höhe von EUR 10.00 erhoben.

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis repräsentative Messergebnisse für den Flughafen Berlin/Schönefeld vorliegen.

Airport charges for Berlin/Schönefeld Airport

| (Based on NfL I - 279/08, 24/10)

Effective: 15 JAN 2010

1. Airport Charges

1.1 Take-off and Landing Charges

1.1.1 Charges must be paid to the airport authority for each landing or alternatively each take-off by an aircraft at Berlin/Schönefeld Airport.

1.1.2 The landing charge is measured regardless of the machinery or personnel used according to the maximum take-off weight of the aircraft as set out in the manufacturer's certification (MTOW). The MTOW can be established by consulting the Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. The maximum known MTOW of this aircraft type will be used until these documents are made available.

Reimbursements will not be made.

A reduction of this MTOW in the manufacturer's certification is only taken into account in calculating the charges from the start of the timetable period for which the alteration has been advised, if the revised documents have been made available at least four months in advance. The airport authority must be immediately informed of any increase in the take-off weight of an aircraft as specified in the manufacturer's certification.

1.1.3 In the case of powered aircraft with all types of drive, that part of the landing charge calculated according to the aircraft's maximum take-off weight amounts to: EUR 4.45 per 1 000 kg of the maximum take-off weight or part thereof.

1.1.4 A noise-related charge will be levied per landing for aircraft. The noise-related charge will be graded according to noise categories. Aircraft over 10 t MTOW will be allocated according to the type of aeroplane into noise categories on the basis of the average noise level for take-offs and landings, measured at Berlin/Schönefeld Airport for the year 2006.

A charge of EUR 10.00 will be levied for aircraft up to 10 t MTOW.

Aircraft not listed here will be classified temporarily on the basis of submitted noise certificates until representative measurement results are available for Berlin/Schönefeld Airport.

Lärmklassen für / Noise Classes for Berlin/Schönefeld

Lärmklasse 1 / Noise Class 1 bis / up to 70,9 dB(A) EUR 20.00	Lärmklasse 2 / Noise Class 2 71,0 bis / up to 73,9 dB(A) EUR 30.00	Lärmklasse 3 / Noise Class 3 74,0 bis / up to 76,9 dB(A) EUR 40.00	Lärmklasse 4 / Noise Class 4 77,0 bis / up to 79,9 dB(A) EUR 80.00
Hubschrauber/helicopter CL 601 CN 680 CN 750	AJ 25 DA 20 AN 72 DA 900 ATR 72 DC 3 B 7172 EMB 13 BA 14F EMB 14 BA 461 FK 27 BA 463 GULF 4 BD 700 GULF 5 CL 100 J 328 CL 200 LR 60 CL 300 SF 200 CL 600 D 2000	A 318 B 7378 L 188 A 319 B 737W MD 90 A 3202 B 73BJ SF 340 A 3211 BA 462 A 3212 CL 604 A 3402 CL 700 A 3403 DA 50 AN 24 DO 328 ARJ 85 EMB 17 ATR 42 FK 100 B 7372 FK 50 B 7376 FK 70 B 7377 HS 125	A 3103 B 7772 A 3302 DHC 83 A 3303 TAC 16 AN 26 TU 214 B 7272 B 7373 B 7374 B 7375 B 7572 B 7573 B 757F B 7672 B 7673
Lärmklasse 5 / Noise Class 5 80,0 bis / up to 84,9 dB(A) EUR 420.00	Lärmklasse 6 / Noise Class 6 85,0 bis / up to 89,9 dB(A) EUR 840.00	Lärmklasse 7 / Noise Class 7 ab /from 90,0 dB(A) EUR 1680.00	
A 3004 DC 930 MD 87 A 3006 GULF 2 MD 88 A 300F GULF 3 SH 360 A 3102 MD 11F TU 204 A 3406 MD 81 TU 5M AN 12 MD 82 YK 40 B 7474 MD 83	DC103 L1015 YK42	Non - Annex Chapter 2 AN124 IL76 TU134	

1.1.5 Auf die unter 1.1.4 genannten Entgelte wird ab Lärmklasse 5 ein Zuschlag erhoben:

von/from 2100 (2000) – 2159 (2059)	20%
von/from 2200 (2100) – 2259 (2159)	50%
von/from 2300 (2200) – 0459 (0359)	100%

1.1.5 A surcharge will be levied on the charges listed in 1.1.4 starting from noise class 5:

1.1.6 Mindesttonnage

Bei der Berechnung des nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessenen Landeentgeltes werden für den Flughafen Berlin/Schönefeld 6 t als Untergrenze zugrunde gelegt.

1.1.7 Touch-and-Go

Das nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

1.1.8 Entgeltermäßigung

Die unter 1.1.3 und 1.1.4 genannten Entgelte ermäßigen sich auf dem Flughafen Berlin/Schönefeld bei

Schul- und Einweisungsflügen	um 50%
Hubschrauberflügen	um 15%.

Es kann nur eine der genannten Ermäßigungen beansprucht werden.

1.1.8.1 Schulflüge

Schulflüge im Sinne von Nr. 1.1.9 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliert, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind. Der Nachweis ist durch den Kunden zu erbringen.

1.1.8.2 Einweisungsflüge

Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 1.1.9 sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

1.1.6 Minimum tonnage

When calculating the landing charge measured according to the MTOW of the aircraft, a lower tonnage limit of 6 t is set for Berlin/Schönefeld Airport.

1.1.7 Touch-and-Go

The landing charge applicable according to the maximum take-off weight of the aircraft is also payable when the aircraft touches down with subsequent immediate acceleration and take-off.

1.1.8 Reductions in Charges

The charges noted under point 1.1.3 and 1.1.4 are reduced at Berlin/Schönefeld Airport in the case of:

training and instruction flights	by 50%
helicopter flights	by 15%.

Only one of the above mentioned reasons for any reduction can be applied.

1.1.8.1 Training Flights

Training flights pursuant to No. 1.1.9 are flights, where, as part of his training at an approved training centre (pilot school), a civil pilot in training is fulfilling flying conditions, which are required for pilots to qualify for a civil licence or to gain authorisation in the sense of examination regulations for civil aviation personnel. Evidence thereof must be provided by the client.

1.1.8.2 Instruction Flights

Instruction flights pursuant to No. 1.1.9 are flights, which serve to provide flying and technical instruction for civil pilots; the pilots being instructed must possess the pilot's licence prescribed for the type of aircraft in question; the person being instructed must be on board the aircraft being used.

1.1.9 Entgelte für Luftschiffe und Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen und Heißluftballonen sind nur ein Ankermastentgelt und das Landeentgelt bzw. ein Startentgelt zu entrichten.

1.1.9.1 Luftschiffe

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen wird für die Erlaubnis der Errichtung eines Ankermastes ein Ankermastentgelt erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden EUR 150.00.

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

Zusätzlich ist ein nach dem Normalauftrieb des Luftschiffes bemessenes Landeentgelt zu entrichten. Es beträgt je angefangene t des Normalauftriebes EUR 6.00.

1.1.9.2 Heißluftballone

Für jeden Start eines Heißluftballons sind EUR 17.50 zu entrichten.

1.2 Passagierentgelte

1.2.1 Zusätzlich zum Landeentgelt ist im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr* ein Passagierentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord befindlichen Fluggäste und dem nachfolgenden Landeort des Luftfahrzeuges.

*) 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 für eigene Zwecke.

Das Entgelt beträgt je Zusteiger:

im innerdeutschen Verkehr / domestic traffic	EUR 8.65
außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens* / outside the Federal Republic of Germany but within the borders of the Schengen Agreement member countries*	EUR 9.00
außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie außerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens* / outside the Federal Republic of Germany and beyond the borders of the Schengen Agreement member countries*	EUR 9.10
für nachgewiesene Transitfluggäste zu allen Flugzielen / for established transit flight passengers to all destinations	EUR 6.95

* Belgien; Dänemark; Finnland; Frankreich; Griechenland; Island; Italien; Luxemburg; Niederlande; Norwegen; Österreich; Portugal; Schweden; Spanien - Stand März 2005

Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Nr 1.2.1 sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

Flüge im Schengen-Verkehr im Sinne von Nr. 1.2.1 sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener-Abkommens erfolgt ist.

Flüge im Non - Schengen Verkehr im Sinne von Nr. 1.2.1 sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und außerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener-Abkommens erfolgt ist.

1.2.2 In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.1.9 Charges for Airship and Hot-Air Balloons

A mooring mast charge and the landing or take-off charge only shall be paid for using the airport with airships and hot-air balloons.

1.1.9.1 Airships

To use the airport with airships, a mooring mast charge is payable for permission to set up a mooring mast and amounts to EUR 150.00

for every 24 hours or part thereof.

The period decisive for calculating the mooring mast charges begins with the setting up of the mooring mast and ends with its dismantling.

A landing charge according to the buoyancy of the airship shall be paid additionally. It amounts to EUR 6.00 for every t or part thereof.

1.1.9.2 Hot-air Balloons

For every lift-off of a hot air balloon EUR 17.50 shall be paid.

1.2 Passenger Charges

1.2.1 In addition to the landing charge, a passenger charge is charged for commercial traffic and company transport flights*. The passenger charge is measured according to the number of passengers on board the aircraft at take-off and its next scheduled destination.

*) Company transport flights are flights serving to convey persons and goods in the company interest and which are not performed on behalf of third parties for payment. They consist of business flights by industrial and commercial enterprises with their own aircraft, or non-company aircraft provided free of charge, as well as flights by airline companies for their own purposes.

The charge per embarking passenger amounts to:

* Belgium; Denmark; Finland; France; Greece; Iceland; Italy; Luxembourg; Netherlands; Norway; Austria; Portugal; Sweden; Spain - as of March 2005

Domestic German flights pursuant to No. 1.2.1 are flights, whose next scheduled destination is an airport in the Federal Republic of Germany.

Schengen flights pursuant to No. 1.2.1 are flights, whose next scheduled destination is an airport outside the Federal Republic of Germany and within the borders of the member countries of the Schengen Agreement.

Non-Schengen flights pursuant to No. 1.2.1 are flights, whose next scheduled destination is an airport outside the Federal Republic of Germany and outside the borders of the member countries of the Schengen Agreement.

1.2.2 The number of passengers aboard the aircraft when landing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

Fluggäste sind auch Mitarbeiter - mit Ausnahme der diensthabenden Crew - der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

Flight passengers - with the exception of the crew on duty - also constitute employees of the airline company concerned, or another company, as well as other persons who are on board free of charge or at a reduced price when the aircraft lands.

1.3. Terminalentgelt - GAT

1.3 Terminal charge - GAT

1.3.1 Für die Benutzung der Einrichtungen im General Aviation Terminal (GAT) durch Besatzungen und Passagiere ist ein Terminalentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.3.1 A terminal charge shall be paid to the airport authority by crews and passengers for use of the facilities in the General Aviation Terminal (GAT).

1.3.2 Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, nach MTOW des jeweiligen Luftfahrzeuges gestaffelt berechnet:

1.3.2 The terminal charge for each landing is staggered according to the MTOW of the respective aircraft, regardless of the actual utilization of the facilities:

bis 2 t	EUR 28,00
bis 5,7 t	EUR 90,00
bis 10 t	EUR 145,00
bis 15 t	EUR 190,00
bis 20 t	EUR 230,00
bis 40 t	EUR 290,00
über 40 t bis 60 t	EUR 395,00

up to 2 t	EUR 28,00
up to 5,7 t	EUR 90,00
up to 10 t	EUR 145,00
up to 15 t	EUR 190,00
up to 20 t	EUR 230,00
up to 40 t	EUR 290,00
over 40 t up to 60 t	EUR 395,00

1.3.3 Für Nutzer des GAT kommen die passagierabhängigen Entgelte (Passagierentgelt (1.2), Sicherheitsentgelt (1.5) und PRM Entgelt (1.6) nicht zur Anwendung.

1.3.3 The passenger-related charges (passenger charge (1.2), security charge (1.5) and PRM charge (1.6) do not apply to users of the GAT.

1.3.4 Die unter 1.3.2 genannten Entgelte ermäßigen sich auf dem Flughafen Berlin/Schönefeld bei

1.3.4 The charges listed in 1.3.2 are reduced at Berlin/Schönefeld Airport for

Schul- und Einweisungsflügen nach IFR bis 5,7 t um	50 %
Werkstattflügen bis 5,7 t um	50 %

IFR training and instruction flights up to 5,7 t by	50 %
functional check flights up to 5,7 t by	50 %

1.4 Positions- und Abstellentgelt

1.4 Stand and Parking Charge

Für die Nutzung von Positionen und Flächen des Vorfeldes durch Luftfahrzeuge ist generell ein Positionsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

A stand charge shall generally be paid to the airport operator by aircraft using positions and areas on the apron.

1.4.1 Positionsentgelt

1.4.1 Stand Charge

Die Höhe des Positionsentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges und der Dauer der Inanspruchnahme der Position bzw. Fläche.

The amount of the stand charge is calculated according to the MTOW of the aircraft and the length of time the stand and/or the area is used.

Das Positionsentgelt wird je nach Inanspruchnahme gestaffelt je angefangene t und angefangene 10 Minuten berechnet.

The stand charge is staggered according to use and calculated

Brückenposition / Bridge position		Außenposition / Remote position	
bis / up to 40 Minuten / minutes	EUR 0.40	bis / up to 40 Minuten / minutes	EUR 0.10
bis / up to 90 Minuten / minutes	EUR 0.44	bis / up to 90 Minuten / minutes	EUR 0.14
bis / up to 120 Minuten / minutes	EUR 0.48	bis / up to 120 Minuten / minutes	EUR 0.18
bis / up to 180 Minuten / minutes	EUR 0.52	bis / up to 180 Minuten / minutes	EUR 0.22

Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage der Verweilzeit, die als Differenz zwischen on-block- und off-block-Zeit auf der Abfertigungsposition des jeweiligen Luftfahrzeuges definiert wird.

per t or part thereof, and for every 10 minutes or part thereof. The invoice is calculated on the basis of the time spent which is defined as the difference between on-block and off-block time at the loading stand of the respective aircraft.

Die maximale Berechnungszeit des Positionsentgeltes beträgt 3 Stunden, d.h. 18 Zeiteinheiten pro 10 Minuten. Damit ist die Nutzung der Position sowie der Fluggastbrücke zur Abfertigung bei Landung und Start abgegolten.

The maximum calculation time of the stand charge is 3 hours, i.e.18 time units per 10 minutes. This covers the utilization of the stand for loading and unloading as well as the passenger gangway when landing and departing.

Es ist jedoch ein Mindestentgelt von EUR 10,00 zu zahlen.

There is, however, a minimum charge of EUR 10.00.

1.4.2 Abstellentgelt

1.4.2 Parking Charge

Für die Nutzung von Positionen des Vorfeldes und sonstiger Flächen zum Abstellen von Luftfahrzeugen ist ab Beginn der 4. Stunde - nach Ablauf der Berechnungszeit für das Positionsentgelt - ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

A parking charge must be paid to the airport authority for the utilization of stands on the apron and other areas for parking aircraft from the beginning of the fourth hour - after the completion of the time used to calculate the normal stand charge.

Die Höhe des Abstellentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges (siehe Ziffer 1.1) und der Dauer der Inanspruchnahme der Fläche.

The amount of the parking charge is measured according to the maximum take-off weight (MTOW) of the aircraft (see number 1.1) and the time the area is occupied.

Das Abstellentgelt beträgt EUR 1.20 je angefangene Tonne und angefangene 24 Stunden.

The parking charge amounts to: EUR 1.20 for every tonne and every 24 hours or part thereof

Für jeden weiteren Tag beträgt das Abstellentgelt EUR 2,00 je angefangene t und angefangene 24 Stunden.

For every additional day the parking charge is EUR 2.00 per t or part thereof, and for every 24 hours or part thereof.

Es beträgt mindestens EUR 8.00 je angefangene 24 Stunden.

It amounts to at least: EUR 8.00 for every 24 hours or part thereof

1.4.3 Für die Nutzung des Vorfeldes von Luftfahrzeugen, die eine Verweilzeit von mehreren aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

1.4.3 For the utilization of the apron by aircraft parked over several consecutive days, a rental agreement may be made between the aircraft operators and the airport operator prior to parking.

1.5 Sicherheitsentgelt

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord befindlichen Fluggäste im gewerblichen Passagier- und Werksverkehr.

Es beträgt je Fluggast EUR 1.04.

1.6 PRM-Entgelt

Entsprechend der EU-Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 ist für jeden abfliegenden Passagier im gewerblichen Passagier und Werksverkehr ein PRM-Entgelt zu entrichten.

Es beträgt je Fluggast EUR 0.21.

1.7 Notlandungen

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, keines der unter Ziffer 1 aufgeführten Entgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

1.8 Zentrale Infrastruktur

Für alle Luftfahrzeugbewegungen werden durch den Beauftragten des Flughafens Infrastruktureinrichtungen vorgehalten.

Für die Vorhaltung dieser Infrastruktur ist bei jeder Landung im gewerblichen Luftverkehr ein Entgelt (Basisentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das Basisentgelt für Vorhaltung der Enteisungseinrichtungen beträgt je bei einem Luftfahrzeug mit MTOW über 10 t:

	EUR
MTOW bis / up to 50 t	10.00
MTOW über / over 50 t	30.00

Für Landungen im nichtgewerblichen Luftverkehr wird dieses Entgelt nur bei tatsächlicher Inanspruchnahme, d.h. im Ereignisfall berechnet.

Für Landungen im gewerblichen Passagierlinien- und Charterverkehr wird bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 t ein Entgelt für die Vorhaltung der Frischwasser- und Fäkalienstation in Höhe von EUR 1.12 berechnet.

1.5 Security charges

The security charge is calculated according to the number of passengers aboard the aircraft on departure on commercial passenger and company transport flights.

This charge amount to EUR 1.04.

1.6 PRM charges

In compliance with EU Regulation (EC) No. 1107/2006, a PRM charge shall be levied for each departing passenger on commercial and company transport flights.

This charge amount to EUR 0.21.

1.7 Emergency Landings

No landing charges listed under Para 1 are payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversiory landings are not emergency landings.

1.8 Infrastructure Facilities

Infrastructure facilities will be made available to all aircraft movements by an authorized representative of the airport.

A charge (basic charge) is payable to the airport operator for the provision of this infrastructure for each landing in commercial air traffic.

The basic charge for the provision of de-icing facilities for individual

aircraft with more than 10 t amounts to:

For landings in non-commercial air traffic, this charge is levied for actual use only, i.e. in case of need.

For landings in commercial passenger scheduled and charter traffic, a charge of EUR 1.12 is levied for the provision of fresh water and sewage facilities to aircraft with a maximum take-off weight of more than 5.7 t.

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Entgeltordnung für den Flughafen Bremen

| (Grundlage NfL I-26/07)

Airport Tariffs for Bremen Airport

| (Based on NfL I-26/07)

| Stand: 1 FEB 2007

| Effective: 1 FEB 2007

Teil I

Landeentgelte

1. Allgemeines

1.1 Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Entgelt (Landeentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner des Landeentgeltes ist/sind

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

1.2 Das Landeentgelt bemisst sich nach dem in der Zulassungsurkunde (Airplane Flight Manual AFM) eingetragenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs und im gewerblichen Luftverkehr sowie im Werksverkehr zusätzlich nach der Zahl der beim 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 Luftfahrtgesellschaften für eigene Zwecke.

Eine Änderung des Höchstabfluggewichtes gem. Airplane Flight Manual (AFM) wird vom Flughafen nur anerkannt, sofern die Änderung mindestens 4 Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode der Flughafen Bremen GmbH mitgeteilt wird. Als Nachweis ist ein entsprechendes Zertifikat des Luftfahrt-Bundesamtes vorzulegen.

1.3 Das Landeentgelt ist vor dem Start in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

1.4 Das Landeentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Entgelte

2.1 Entgelte nach Höchstabfluggewicht

2.1.1 Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht für:

Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart/ Aircraft with other power unit	EUR
– bis/up to 1200 kg MTOW mit Lärmzeugnis/with noise certificate	9,05
ohne Lärmzeugnis/without noise certificate	11,35
– über/over 1200 – 2000 kg MTOW mit Lärmzeugnis/with noise certificate	18,10
ohne Lärmzeugnis/without noise certificate	22,65
– über/over 2000 – 9000 kg MTOW (je angefangene 1000 kg/for every 1000 kg or part thereof) mit Lärmzeugnis/with noise certificate	7,60
ohne Lärmzeugnis/without noise certificate	11,90
– über/over 9000 kg MTOW (je angefangene 1000 kg/for every 1000 kg or part thereof) Anhang/Annex 16, Kapitel/Chapter 3, 5, 6, 8 ohne Anhang/without Annex 16	7,60 19,10

Part I

Landing Charges

1. General

1.1 A charge (landing charge) is payable to the airport operator by aircraft operating agencies for each landing of their aircraft at the airport. Debtor(s) of the landing charges is/are

- the airline company under whose airline code/flight number the respective flight is carried out,
- the airline companies jointly and severally under whose airline code/flight number the respective flight is carried out (Code-Sharing),
- the aircraft operator,
- the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner.

1.2 The amount of the landing charge payable is based on the maximum take-off weight of the aircraft as entered in the certificate of airworthiness (Airplane Flight Manual AFM), and for commercial air transport as well as on company transport flights additionally on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

Company transport flights are flights serving to convey persons and goods in the company interest and which are not performed on behalf of third parties for payment. They consist of Business flights by industrial and commercial enterprises with their own aircraft, or non-company aircraft provided free of charge, as well as flights by airline companies, belong, among others, to company transport for their own purposes.

A change in the MTOW according to the Airplane Flight Manual (AFM) will only be accepted by the Airport if Bremen Airport GmbH is informed about the change at least 4 months in advance of the beginning of a new flight plan period. The appropriate certificate from the Federal Office of Civil Aeronautics (LBA) must be submitted as proof.

1.3 The landing charge is payable in EURO prior to take-off; in special cases it may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

1.4 The landing charge is a charge pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally.

2. Charges

2.1 Charges Based on the Maximum Take-Off Weight

2.1.1 That part of the landing charge based on the maximum take-off weight of the aircraft is for aircraft with a maximum take-off weight for:

Strahltriebwerke/ Turbo-Jet Aircraft	EUR
– über/over 2000 kg MTOW (je angefangene 1000 kg/for every 1000 kg or part thereof)	
Anhang/Annex 16, Kapitel/Chapter 3	7,60
Anhang/Annex 16, Kapitel/Chapter 3 2100 (2000) – 0500 (0400)	11,45
Anhang/Annex 16, Kapitel/Chapter 2	23,85
ohne Anhang/without Annex 16	38,15

Bei Strahltriebwerken nach ICAO-Anhang 16 Kapitel 3, die nicht in der Abflugliste (sog. Bonusliste) enthalten sind, wird das höhere Entgelt erhoben, wenn der Start oder die Landung bzw. beides in die Zeit von 2100 (2000) – 0500 (0400) fällt.

For turbo-jet aircraft in accordance with ICAO Annex 16 Chapter 3, not included in the departure list (so-called Bonus List), the higher rate will be charged if take-offs or landings and/or both are performed between 2100 (2000) – 0500 (0400).

In der Bonusliste (Listenverfahren Abflug) sind neben allen Flugzeugtypen nach ICAO Anhang 16 Kapitel 3 mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

In the Bonus List (listing procedure departure), in addition to all aeroplane types in accordance with ICAO Annex 16 Chapter 3 with MTOW up to 25 t, the following aeroplane types are included:

Airbus A300 (alle Versionen / all versions)	Boeing B737-900
Airbus A310 (alle Versionen / all versions)	Boeing B747-400
Airbus A318 (alle Versionen / all versions)	Boeing B757 (alle Versionen / all versions)
Airbus A319 (alle Versionen / all versions)	Boeing B767 (alle Versionen / all versions)
Airbus A320 (alle Versionen / all versions)	Boeing B777 (alle Versionen / all versions)
Airbus A321 (alle Versionen / all versions)	Cannadair Regional Jet 100/200 (CR1, CR2)
Airbus A330 (alle Versionen / all versions)	CRJ 700
Airbus A340 (alle Versionen / all versions)	Fokker 70/100
BAe 146/AVRO RJ-Serie / series	Global Express (GLEX)
Boeing 717	Gulfstream IV / V
Boeing B727-100 Re-engined mit 3 Tay-Triebwerken / with 3 tay engines	Lockheed L-1011 Tristar (alle Versionen / all versions)
Boeing B737-300	McDonnell Douglas DC8-70
Boeing B737-400	McDonnell Douglas MD10 (alle Versionen / all versions)
Boeing B737-500	McDonnell Douglas MD90 (alle Versionen / all versions)
Boeing B737-600	McDonnell Douglas MD11 (alle Versionen / all versions)
Boeing B737-700	Tupolew 204
Boeing B737-800	

Für Motorluftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 9000 kg und für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart über 9000 kg Höchstabfluggewicht werden ermäßigte Landeentgelte berechnet, wenn der Luftfahrzeughalter durch Vorlage des Lärmzeugnisses oder entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen bei der Flughafen Bremen GmbH vor dem Start den Nachweis erbringt, dass und in welchem Ausrüstungszustand das betreffende Luftfahrzeug bestimmte Lärmschutzforderungen erfüllt (bis 9000 kg MTOW LSL Kapitel V, VI 2.4 und X bzw. ICAO Anhang 16 Kapitel 5; über 9000 kg MTOW ICAO Anhang 16 Kapitel 3, 5, 6, 8). Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

For powered aircraft with a maximum take-off weight of up to 9000 kg and for aircraft with other power unit over 9000 kg maximum take-off weight, reduced landing charges will be calculated if the aircraft operator proves to the Flughafen Bremen GmbH by presentation of the noise certificate or respective data of the manufacturer or comparable documents that the aircraft concerned fulfills specific noise abatement requirements (up to 9000 kg MTOW LSL Chapter V, VI 2.4 and X or ICAO Annex 16 Chapter 5; over 9000 kg MTOW ICAO Annex 16, Chapters 3, 5, 6, 8) and in which conditions of equipment it does so. Reimbursements will not be made.

Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Kapitel 2 und 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 2 und 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

Turbo-jet aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 2 and 3, if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapter 2 and 3 are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of the respective evidence by the operator prior to take-off.

2.1.2 Die unter 2.1.1 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50%.

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens mit Lärmzeugnis bzw. mit Zulassung nach ICAO Anhang 16

EUR 9,05

ohne Lärmzeugnis bzw. ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16

EUR 11,35

2.1.2 For training and instruction flights the charges listed under 2.1.1 are subject to a reduction of 50%.

The reduced charge is with noise certificate or licensed in accordance with ICAO Annex 16 not less than

EUR 9.05

without noise certificate or not licensed in accordance with ICAO Annex 16 not less than

EUR 11.35

2.1.3 Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

2.1.3 That part of the landing charge based on the maximum take-off weight of the aircraft, is also payable for a touch-and-go landing with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

2.2 Entgelte nach Zahl der an Bord befindlichen Personen

Zusätzlich zum Landeentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr ein variables Startentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste bemisst.

Das variable Startentgelt beträgt:

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt
EUR 7,25
- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz innerhalb der Europäischen Union (EU), aber außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt (inklusive Schweiz, Island, Norwegen)
EUR 7,60
- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Europäischen Union (EU) erfolgt
EUR 7,95

je Fluggast.

2.3 Sicherheitsentgelte

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bemisst. 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.

Das Sicherheitsentgelt beträgt:
pro abfliegendem Fluggast

| EUR 0,62

3. Begriffsbestimmungen

3.1 Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Nr. 2.1.1 sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist. Flüge im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Nr. 2.1.1 sind Flüge, bei denen der vorausgegangene Start auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

3.2 Schulf Flüge im Sinne von Nr. 2.1.2 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliert, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

3.3 Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 2.1.2 sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen 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.

4. Ausnahmeregelungen

4.1 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Ziel-Flughafen ist – kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

4.2 Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist kein Landeentgelt zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Desgleichen ist für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, kein Landeentgelt zu entrichten. Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

2.2 Charges Based on the Number of Passengers Aboard the Aircraft

In addition to the landing charge, in commercial air traffic a variable departure charge is to be paid, based on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

The variable departure charge is for:

- provided the following landing of the aircraft is effected at an aerodrome within the Federal Republic of Germany, is
EUR 7.25
- provided the following landing of the aircraft is effected at an aerodrome within the European Union (EU), but outside the Federal Republic of Germany, is (including Switzerland, Iceland, Norway)
EUR 7.60
- provided the following landing of the aircraft is effected at an aerodrome outside the European Union (EU), is
EUR 7.95

per passenger.

2.3 Security Charges

Additionally to the landing and take-off charge, a security charge shall be paid which is based on the number of passengers aboard the aircraft when departing. The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat nor the aircraft crew on duty.

The security charge amounts to:
per departing passenger

| EUR 0.62

3. Definitions

3.1 Domestic flights in the sense of para 2.1.1 are flights, the preceding departure of which has been effected from an aerodrome within the territory of the Federal Republic of Germany. International flights in the sense of para 2.1.1 are flights, the preceding departure of which has been effected from an aerodrome outside the territory of the Federal Republic of Germany.

3.2 Training flights in the sense of para 2.1.2 are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization pursuant to the „Verordnung über Luftfahrtpersonal“ (Ordinance for Aviation Personnel).

3.3 Instruction flights in the sense of para 2.1.2 are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilots; the pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown; the instructor must be aboard the aircraft being used.

4. Exceptional Regulations

4.1 No landing charge is payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

4.2 No landing charge is payable for civil state aircraft if the flight is executed on behalf of the government. The same applies to aircraft operated by an employee of a civil aeronautical authority of the Federal Republic or its Lands, acting as pilot-in-command in fulfilment of official duties. Civil state aircraft are all aircraft, the operator of which is the Federal Republic of Germany, carrying a civil nationality and registration mark.

Teil II

Abstellentgelte

1. Allgemeines

1.1 Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

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

1.3 Das Abstellentgelt ist vor dem Start zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

1.4 Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

1.5 Das Abstellentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Schuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Entgelte

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichts

EUR 2,10

Es beträgt mindestens EUR 4,20 je angefangene 24 Stunden.

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

Part II

Parking Charges

1. General

1.1 A rent (parking charge) is payable to the airport operator by aircraft operating agencies for parking of their aircraft at the airport.

1.2 The scale of the parking charge is based on the approved maximum take-off weight of the aircraft.

1.3 The parking charge is payable prior to take-off; in special cases it may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

1.4 For parking of aircraft, which is expected to exceed 30 days, a rental agreement may be made between the aircraft operating agencies and the airport operator prior to the beginning of parking.

1.5 The parking charge is a charge pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally.

2. Charges

The parking charge for every 24 hours or part thereof and for each 1000 kg of the maximum take-off weight or part thereof is

EUR 2.10

amounting to not less than EUR 4.20 for every 24 hours or part thereof.

No parking charge is payable if the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed 4 hours.

Entgeltordnung für den Flughafen Dresden

(Grundlage nFl I-25/08)

Airport Tariffs for Dresden Airport

(Based on nFl I-25/08)

Stand: 1 FEB 2008

Effective: 1 FEB 2008

Lande- und Passagierentgelte

1. Allgemeines

1.1 Für jede Landung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Dresden ist ein Landeentgelt und für jeden Start ein Passagierentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Lande- und Passagierentgelte sind

- die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
- die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
- der Luftfahrzeughalter,
- die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.2 Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem in der Zulassungsurkunde verzeichneten höchsten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (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. Eine Änderung des MTOW gemäß AFM wird zum Zeitpunkt des nächstfolgenden Flugplanwechsels anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist.

2. Landeentgelt

Das nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt beträgt:

für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge/ for turbo-jet aircraft		für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart/ for aircraft with other power unit			
mit Zulassung nach ICAO-Annex 16/ licensed in accordance with ICAO Annex 16		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 ²⁾ / not licensed in accordance with ICAO Annex 16 ²⁾	die den folgenden Bedingungen entsprechen ¹⁾ :/ Complying with the following conditions ¹⁾ ICAO Annex 16 Bd./Volume I Chapt. 3 Chapt. 6 (-8 dB(A)) Chapt. 10 (-3 bis -8 dB (A))	die den folgenden Bedingungen entsprechen ¹⁾ :/ Complying with the following conditions ¹⁾ ICAO Annex 16 Bd./Volume I Chapt. 5, 6 Chapt. 8, 10, 11	ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Annex 16 ²⁾ / not licensed in accordance with ICAO Annex 16 ²⁾
die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3 entsprechen ¹⁾ / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3 ¹⁾	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 entsprechen ¹⁾ / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 2 ¹⁾				
Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind ¹⁾ / Aeroplanes included in the Bonus list ¹⁾	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind/ Aeroplanes not included in the Bonus list				
		bis 1200 kg Höchstabfluggewicht / up to 1200 kg MTOW			
		EUR	10,54	11,61	13,71
		über 1200 kg – 2000 kg Höchstabfluggewicht / over 1200 kg – 2000 kg MTOW			
		EUR	20,68	22,76	26,89
je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes/for every 1000 kg of the MTOW or part thereof					
EUR	6,71	7,74	17,04	34,37	6,71 7,74 34,37

* Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2, 3, 5, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbar nachweisbaren Nachweises über die Einhaltung der obengenannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie „ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16“ berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Turbo-jet aircraft and aircraft with other power unit comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapters 2, 3, 5, 6, 8, 10 or 11 if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible in the afore-mentioned chapters are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of complete evidence, verifiable by the airport operator, concerning the observance of the afore-mentioned conditions by the aircraft operator prior to take-off. If the respective evidence is not presented, calculation of the charges will be based on category „without noise certificate in accordance with ICAO Annex 16“. Reimbursements will not be made.

** Die Bonusregelung gilt für alle Flugzeugtypen, die in der Abflugliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) in der jeweils gültigen Fassung enthalten sind. Dies sind alle Flugzeugtypen mit einer Höchstabflugmasse unter 25 t, die den Bedingungen des ICAO Anhang 16 Kapitel 3 genügen, sowie:

The bonus regulation is valid for all aeroplane types enlisted in the departure list published by the Federal Ministry of Transport, Building and Housing in the valid version respectively. These are all aircraft types with an MTOW up to 25 t complying with ICAO Annex 16 Chapter 3 as well as:

Airbus A300 (alle Versionen/all versions),	Boeing B717,	Dash 8-400
Airbus A310 (alle Versionen/all versions),	Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken/	Fokker 70/100
Airbus A319 (alle Versionen/all versions),	with 3 tay-engines,	Grumman Gulfstream IV, V
Airbus A320 (alle Versionen/all versions),	Boeing B737-300 bis/to -800,	Lockheed Tristar L1011 (alle Versionen/all versions),
Airbus A321 (alle Versionen/all versions),	Boeing B747-400,	McDonnell Douglas DC8-70,
Airbus A330 (alle Versionen/all versions),	Boeing B757 (alle Versionen/all versions),	McDonnell Douglas DC10 (alle Versionen/all versions),
Airbus A340 (alle Versionen/all versions),	Boeing B767 (alle Versionen/all versions),	McDonnell Douglas MD11 (alle Versionen/all versions),
AVRO RJ-Serie/series	Boeing B777	McDonnell Douglas MD90 (alle Versionen/all versions),
BAe 146 (alle Versionen/all versions),	Canadair CRJ 700	Tupolev TU 204

Zwischen/Between 2100 – 0500 (2000 – 0400) gelten folgende Entgelte/the following charges apply:

- ¹⁾ EUR 29,71
- ²⁾ EUR 52,93

Die genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 3000 kg um 40%
über 3000 kg um 55%

Das ermässigte Entgelt für Schulflüge beträgt mindestens EUR 7,41.

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erflegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung über Luftfahrpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrzeugführern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrzeugführer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein. Der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

3. Passagierentgelt

Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr zusätzlich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

Das Passagierentgelt beträgt

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt | EUR 8,31
- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Europäischen Union¹⁾ erfolgt | EUR 9,81
- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Europäischen Union¹⁾ erfolgt | EUR 10,06

je Fluggast.

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs sich an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren nicht einbezogen.

¹⁾ Dies umfasst alle Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sowie die Unterzeichnerstaaten des EWR-Abkommens bzw. adäquater bilateraler Abkommen zur wettbewerbsrechtlichen Gleichstellung mit EU-Mitgliedsstaaten. / This includes all Member States of the European Union as well as the signatory states of the EEA treaty and/or of the adequate bilateral agreement on the right to compete on equal status with EU Member States.

For training and instruction flights the charges are subject to reduction for aircraft with a maximum take-off weight up to 3000 kg of 40%
over 3000 kg of 55%

The reduced charge for training flights is not less than EUR 7.41.

Training flights are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization in the sense of the „Prüfordnung über Luftfahrpersonal“ (order for the licensing of aviation personnel).

Instruction flights are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilot. The pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown. The instructor must be aboard the aircraft being used.

3. Passenger charge

The amount of the passenger charge payable is based for commercial air transport and works traffic additionally on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

The passenger charge

- provided the succeeding landing of the aircraft will be performed at an aerodrome within the Federal Republic of Germany is | EUR 8.31
- provided the succeeding landing of the aircraft will be performed at an aerodrome outside the Federal Republic of Germany but within the European Union¹⁾ is | EUR 9.81
- provided the succeeding landing of the aircraft will be performed at an aerodrome outside the European Union¹⁾ is | EUR 10.06

per passenger.

The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age.

4. Ausnahmeregelungen

4.1 Das nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

4.2 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – kein Lande- und Passagierentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

4.3 Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Landeentgelt zu entrichten.

Sicherheitsentgelte

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist für jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Dresden ein Sicherheitsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr nach der Zahl der beim Start sich an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

Das Sicherheitsentgelt beträgt
je Fluggast | EUR 1,25

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges sich an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren nicht einbezogen.

Abstellentgelte

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen Dresden ist ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessen.

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichtes

Es beträgt mindestens | EUR 2,13
je angefangene 24 Stunden. | EUR 5,54

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. In Havariefällen sind gesonderte Vereinbarungen mit dem Flughafen zu treffen.

4. Exceptional Regulations

4.1 The landing charge based on the maximum take-off weight of the aircraft is also payable for a touch-and-go landing with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

4.2 No landing and passenger charge is payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

4.3 For inspection flights by the competent approving authority, no landing charge is payable.

Security Charges

In addition to the landing and passenger charges, at Dresden airport a security charge is payable to the airport operator for each take-off.

The amount of the security charge payable is based for commercial air transport and works traffic on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

The security charge amounts to | EUR 1.25
per passenger

The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age.

Parking Charges

A parking charge is payable to the airport operator for parking of aircraft at Dresden Airport. The scale of parking charges is based on the approved maximum take-off weight of the aircraft.

The parking charge for every 24 hours or part thereof and for each 1000 kg of the maximum take-off weight or part thereof is

amounting to not less than | EUR 2.13
for every 24 hours or part thereof. | EUR 5.54

No parking charge is payable if the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed 4 hours.

For parking of aircraft, which is expected to exceed 30 consecutive days, a rental agreement may be made between the aircraft operating agency and the airport prior to the beginning of parking. In cases of crashes, separate agreements shall be made with the airport.

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Entgeltordnung für den Flughafen Düsseldorf

| (Grundlage NfL I - 272/09)

Airport charges for Düsseldorf Airport

| (Based on NfL I - 272/09)

| **Stand: 1 JAN 2010**

| **Effective: 1 JAN 2010**

Allgemeine Bedingungen

Für jede Landung / jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Düsseldorf ist an den Flughafenunternehmer ein Lande- / Startentgelt und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten. Schuldner dieser Entgelte sind als Gesamtschuldner:

- die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
- die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
- der Luftfahrzeughalter,
- die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen Düsseldorf nicht ohnehin planmäßiger Ziel-Flughafen ist – keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

Für zivile Regierungsflugzeuge sind keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Desgleichen sind für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Als zivile Regierungsflugzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

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

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

Lande- und Startentgelte

- Die Landeentgelte und Startentgelte sind separate Entgelte, die für das Starten und Landen erhoben werden. Das Landeentgelt und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW). Das MTOW ist durch das, des Flugzeugherstellers oder durch das von der jeweiligen Zulassungsbehörde des Landes genehmigte Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations - oder durch andere elektronische und/oder schriftliche Medien, die von den Zulassungsbehörden des Landes anerkannt werden, nachzuweisen. Bis zur Vorlage dieser Unterlage wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

General Conditions

A landing / take-off charge is payable to the airport operator for each landing / take-off of an aircraft at Düsseldorf Airport, and in commercial traffic, in addition, a passenger charge. Debtors of these charges are jointly and severally:

- the airline company under whose airline code/flight number the respective flight is carried out,
- the airline companies jointly and severally under whose airline code/flight number the respective flight is carried out (Code-Sharing),
- the aircraft operator,
- the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner as, for example, the hirer or leasing holder.

No landing, take-off and passenger charges are payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination Düsseldorf Airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

No landing, take-off and passenger charges are payable for civil state airplanes if the flight is performed on behalf of the government. The same applies to aircraft operated by an employee of a civil aeronautical authority of the Federal Republic or its Lands, acting as pilot-in-command in fulfilment of official duties. Civil state aircraft are all aircraft, the operator of which is the Federal Republic of Germany or a Land of the Federal Republic of Germany, carrying a civil nationality and registration mark.

The landing, take-off, passenger and parking charges are payable in EURO prior to take-off. In special cases they may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

The landing, take-off, passenger and parking charges are charges pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally.

Landing and Take-off Charges

- The landing and take-off charges are separate charges which are levied for take-offs and landings. The amount of the landing charge payable is based, independent of the respective criteria applicable, according to the maximum take-off weight of the aircraft (MTOW) entered in the licensing documents. The MTOW shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations of the aircraft manufacturer, or authorized by the respective approving authority of the Land or by other electronic and/or written media recognized by the approving authorities of the Land. Until presentation of these documents, the maximum known MTOW of this aeroplane type will be taken as a basis. Reimbursements will not be made.

Die Lande- und Startentgelte für Luftfahrzeuge betragen:

The landing and take-off charges for aircraft are:

Höchstabfluggewicht / Maximum Take-off Weight	mit Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I, oder LVL, die folgenden Bedingungen entsprechen *) : / licensed according to ICAO Annex 16 Volume I or LVL, complying with the following conditions *):				ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LVL / not licensed according to ICAO Annex 16, Volume I or LVL	
	ICAO Anhang 16, Bd. I : / ICAO Annex 16, Volume I: Kap./Chapter 3, 4, 5 Kap./Chapter 6 (-4dB (A)**, 8, 10, 4b, 11		ICAO Anhang 16, Bd. I : / ICAO Annex 16, Volume I: Kap./Chapter 2, 6, 10, 4a			
	in Bonusliste ***) enthalten / included in the Bonus List****)	nicht in Bonusliste enthalten / not included in the Bonus List	Tages- verkehr / Day traffic 0500 – 2059 (0400 – 1959)	Nacht- verkehr / Night traffic 2100 – 0459 (2000 – 0359)	Tages- verkehr / Day traffic 0500 – 2059 (0400 – 1959)	Nacht- verkehr / Night traffic 2100 – 0459 (2000 – 0359)
EUR je Bewegung / per Movement						
bis/to 1.200 kg	9.70		19.40	19.40	58.20	58.20
über / over 1.200 – 2.000 kg	17.00		34.00	34.00	85.00	85.00
2.000 – 5.700 kg	34.50		158.25	158.25	189.00	189.00
5.700 – 10.100 kg	174.00		696.00	870.00	1.392.00	1.740.00
10.000 – 40.000 kg	208.00	680.00	2.380.00	2.975.00	4.760.00	5.950.00
40.000 – 60.000 kg	212.00	954.00	3.339.00	4.174.00	6.678.00	8.348.00
60.000 – 80.000 kg	228.50	1.211.00	4.239.00	5.299.00	8.478.00	10.598.00
80.000 – 150.000 kg	260.00	1.482.00	5.187.00	6.484.00	10.374.00	12.968.00
150.000 – 250.000 kg	323.00	3.133.00	10.966.00	13.708.00	21.932.00	27.415.00
250.000	440.00	4.708.00	16.478.00	20.598.00	32.956.00	41.195.00

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Bd. I, Kapitel 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 und 11, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbar Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie „ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Annex 16 oder LVL“ berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

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

***) In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

*) Aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapters 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 and 11 if it is proved in individual cases by certifying documents of a licensing authority or comparable documents of the manufacturer that the noise values permissible in the afore-mentioned chapters are not exceeded.

Decisive for calculating the charges is the actual presentation of complete evidence, verifiable by the airport operator, concerning the observance of the afore-mentioned conditions by the aircraft operator prior to take-off. If the respective evidence is not presented, calculation of the charges will be based on category „without noise certification in compliance with ICAO Annex 16 or LVL“. Reimbursements will not be made.

**) The noise values must remain at least 4 dB(A) below the noise limits of ICAO Annex 16, Chapter 6.

***) In the Bonus List, in addition to all aeroplane types with MTOW up to 25 t, the following aeroplane types are included:

Airbus A300 (alle Versionen/all versions)
Airbus A310 (alle Versionen/all versions)
Airbus A318 (alle Versionen/all versions)
Airbus A319 (alle Versionen/all versions)
Airbus A320 (alle Versionen/all versions)
Airbus A321 (alle Versionen/all versions)
Airbus A330 (alle Versionen/all versions)
Airbus A340 (alle Versionen/all versions)
BAe 146/AVRO RJ-Serie/series
Boeing B717
Boeing B727-100 (3x Tay)

Boeing B737-300 bis/up to 800
Boeing B747-400
Boeing B757 (alle Versionen/all versions)
Boeing B767 (alle Versionen/all versions)
Boeing B777 (alle Versionen/all versions)
Canadair RJ
Dash DH8-400
Embraer E 170, E 175, E 190, E 195
Fokker 70
Fokker 100
Grumman Gulfstream IV

Lockheed Tristar L1011 (alle Versionen/all versions)
McDonnell Douglas DC8-70
McDonnell Douglas DC10 (alle Versionen/all versions)
McDonnell Douglas MD90/95
McDonnell Douglas MD11 (alle Versionen/all versions)
Tupolew 204

Es wird darauf hingewiesen, dass neu auf den Markt kommende Flugzeugtypen solange so behandelt werden sollen, als ob sie bereits auf der Liste stünden, bis entsprechende Messdaten vorliegen, die die Aufnahme in die Liste rechtfertigen. /
It is pointed out that aeroplane types coming onto the market for the first time shall be treated as if they were already included in the list until the relevant readings are available which would justify inclusion in the list.

b) Die in Abs. a) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis 3000 kg um 40%
über 3000 kg um 55%
Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens EUR 12,00.

b) For training and instruction flights the charges listed in Para a) are subject to reduction for aircraft with a maximum take-off weight

up to 3000 kg of 40%
over 3000 kg of 55%
The reduced charge is not less than EUR 12.00.

Schulflüge im Sinne dieses Absatzes sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrtschule) Bedingungen erflegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge im Sinne dieses Absatzes sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein. Der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

Passagierentgelte

Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Passagiere bemisst.

Das Passagierentgelt je Passagier beträgt, sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz

- innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt
EUR 13,45
- außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb der EU (inklusive Island, Lichtenstein, Norwegen und Schweiz) erfolgt
EUR 14,55
- außerhalb der EU erfolgt
EUR 14,60
- für nachgewiesene Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen
EUR 8,25

Transferpassagiere sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und noch am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen, als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transitpassagiere sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Passagiere werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Passagiere sind auch Mitarbeiter – mit Ausnahme der diensthabenden Crew – der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

Für den Bereich des GAT wird ein Passagierentgelt durch den Flughafenunternehmer nicht geltend gemacht, soweit er das GAT durch einen Beauftragten betreiben lässt und diesem das Recht überträgt, in eigenem Namen und auf eigene Rechnung für die Nutzung des GAT eine angemessene Service-Charge zu erheben.

Kappungsgrenze

Liegt die Auslastung einer Luftverkehrsgesellschaft einschließlich aller von ihr beherrschten bzw. kontrollierten Luftverkehrsgesellschaften in einem Kalenderjahr über 80%, so wird für die Anzahl abgeflogener Passagiere, die die Auslastung von 80% übersteigt, ein Kappungsbetrag von EUR 5,50 je Passagier zurückerstattet. Die Auslastung wird hierbei definiert als die Summe der abgeflogenen Passagiere dividiert durch die Summe der abgeflogenen Sitzplätze aller Passagierflüge.

Sicherheitsentgelte

Zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz ist im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Passagiere bemisst. Das Sicherheitsentgelt beträgt je Fluggast
EUR 0,75.

Training flights in the sense of this para are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization pursuant to the „Prüfordnung für Luftfahrtpersonal“ (order for the licensing of aviation personnel).

Instruction flights pursuant to this para are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilots. The pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown. The instructor must be aboard the aircraft being used.

Passenger Charges

In commercial traffic, a passenger charge shall be paid additionally based on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

The passenger charge per passenger, provided the succeeding landing of the aircraft has been effected from an aerodrome

- within the Federal Republic of Germany, is
EUR 13.45
- outside the Federal Republic of Germany and within the EU (including Iceland, Lichtenstein, Norway and Switzerland), is
EUR 14.55
- outside the EU, is
EUR 14.60
- for certified transfer and transit passengers to all destinations, is
EUR 8.25

Transfer passengers are passengers who break their journey by air in Düsseldorf and proceed on the same day with a different aircraft (with a different flight number) to the one they arrived with. The place of departure and arriving destination must be different.

Transit passengers are passengers who break their journey by air in Düsseldorf and proceed with the same aircraft as the one they arrived with.

The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

Flight passengers – with the exception of the crew on duty – also constitute employees of the airline company concerned, or another, as well as other persons on board free of charge or at a reduced price when the aircraft departs.

A passenger charge will not be made to apply to the GAT area by the airport operator insofar as he lets an authorized representative operate the GAT and vests him with the right to levy an adequate service charge for the use of the GAT in his own name and at his own expense.

Passenger fee cap

In the event that the capacity of the airline, including all of the airlines it controls, exceeds 80% for the calendar year, a cap amount of EUR 5.50 per passenger will be refunded for the number of departing passengers that exceed the capacity of 80%. The capacity is defined as the sum of the departed passengers divided by the sum of the departed seats of all passenger flights.

Security Charges

For services which have to be provided by the airport in line with the Air Security Act, an additional security charge will be levied per departing passenger. This charge will amount to
EUR 0.75.

PRM-Entgelte

Zum Ausgleich der Kosten für Leistungen gemäß EU-Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität ist im gewerblichen Luftverkehr ein PRM-Entgelt zu entrichten. Es bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Passagiere und beträgt pro Passagier EUR 0,30.

Abstellentgelte

Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

- a) Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.
- b) Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichts
EUR 2,00

Das Abstellentgelt beträgt mindestens EUR 10,00 je angefangene 24 Stunden.

- c) Für die Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.
- d) Für den Bereich des GAT wird ein Abstellentgelt durch den Flughafenunternehmer nicht geltend gemacht, soweit er das Vorfeld im Bereich des GAT einem Beauftragten verpachtet und diesem das Recht überträgt, in eigenem Namen und auf eigene Rechnung für die Nutzung des GAT-Vorfeldes ein angemessenes Abstellentgelt zu erheben.

Positionsentgelte

Bei einer Abstellung des Flugzeuges an einer Gebäudeposition ist für die Nutzung der Fluggastbrücke und der stationären 400 Hz-Bodenstromversorgung ein Positionsentgelt zu entrichten. Das Positionsentgelt enthält nicht die Bedienung der Fluggastbrücke und die Verbindung der 400 Hz-Anlage mit dem Luftfahrzeug. Diese Leistung wird von der Abfertigungsgesellschaft erbracht.

Das Positionsentgelt wird jeweils für eine Ankunft und einen Abflug berechnet.

Die Positionsentgelte werden nach Gewichtsklassen des Höchstabfluggewichtes differenziert und betragen:

bis/to:	80.000 kg	EUR 42.50
über/over:	80.000 – 150.000 kg	EUR 47.00
	150.000 – 250.000 kg	EUR 49.00
	250.000 kg	EUR 57.00

Entgelte zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen

Im gewerblichen Luftverkehr ist ein Entgelt für Lärmschutzmaßnahmen zu entrichten. Dieses wird pro abfliegenden Passagier als Zuschlag auf das Passagierentgelt, pro 100 kg abfliegende Fracht/Post als Zuschlag auf die gewichtsbezogenen Entgelte erhoben und beträgt:

- je VKE (abfliegend) für Luftfahrzeuge der Lärmkategorie Chapter 3 - Bonusliste EUR 0,33
- je VKE (abfliegend) für Luftfahrzeuge der übrigen Lärmkategorien EUR 0,66

Die Flughafen Düsseldorf GmbH wird diese Zuschläge im jeweiligen Dekadenabrechnungszeitraum einem von den Luftverkehrsgesellschaften und der FDG gemeinsam eingerichteten Lärmschutzbudget gutschreiben und hiervon Lärmschutzmaßnahmen mit Zustimmung des Nutzergremiums durchführen.

Höhe und Handhabung des Lärmschutzbudgets unterliegen einer noch zu erfolgenden Zustimmung des Nutzergremiums.

PRM Charges

A PRM charge shall be levied in commercial air traffic to cover costs for services in compliance with EU Regulation (EC) No. 1107/2006 governing the rights of disabled passengers and passengers with restricted mobility. It will be calculated according to the number of passengers aboard the aircraft on take-off and will amount to EUR 0.30 per passenger.

Parking Charges

A rent (parking charge) is payable to the airport operator by aircraft operating agencies for parking their aircraft at the airport.

- a) The scale of parking charges is based on the approved maximum take-off weight of the aircraft.
- b) The parking charge for every 24 hours or part thereof for each 1000 kg of the maximum take-off weight or part thereof is
EUR 2.00
amounting to not less than EUR 10.00 for every 24 hours or part thereof.
- c) No parking charge is payable if the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed 3 hours.
- d) A parking charge will not be made to apply to the GAT area by the airport operator insofar as he leases the apron in the GAT area to an authorized representative and vests him with the right to levy an adequate parking charge for the use of the GAT apron in his own name and at his own expense.

Position Charges

For the use of the passenger walkway and the stationary 400 Hz ground power supply, a position charge will be levied when parking the aircraft at a building position. The position charge does not include the operation of the passenger walkway and the connection of the 400 Hz unit with the aircraft. These services will be performed by the ground handling company.

The position charge will be levied separately for one arrival and one departure.

The position charges are differentiated according to weight classes of the maximum departure weight as follows:

Charges for the Financing of Noise Protection Measures

A charge for the financing of noise-protection measures shall be paid in commercial traffic. It will be levied as a surcharge on either the passenger charge (per departing passenger aboard the aircraft) or on every 100 kg cargo/mail aboard the aircraft upon take-off, and amounts to:

- per transport unit (at departure) for aircraft in noise category chapter 3 - Bonus List EUR 0.33
- per transport unit (at departure) for aircraft in the remaining noise categories EUR 0.66

Within the respective 10-day invoicing period, Düsseldorf Airport GmbH (FDG) will credit these surcharges to a budget for noise protection set up jointly by the airline companies and the FDG, and will implement the noise-protection measures in agreement with the user committee.

The amount of and the manner in which the budget for noise protection is to be handled is subject to the consent yet to be given by the user committee.

Volumenrabatte

Auf das Volumen der Flughafenentgelte, die insgesamt in einem Kalenderjahr in Rechnung gestellt worden sind, wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH nachträglich ein Volumenrabatt gewährt. Nicht einbezogen in die Berechnung des Volumenrabattes werden

- die sich ergebenden lärm-differenzierten Differenzbeträge zu den Entgelten der Kategorie "Bonusliste" für die Lande- und Startentgelte,
- das Sicherheitsentgelt
- das PRM-Entgelt
- die Entgelte zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen (Ziffer 4.).

Die Volumenrabatte betragen bei einem jährlichen Passagiervolumen der Luftverkehrsgesellschaft (einschließlich der Volumina aller von ihr beherrschten bzw. kontrollierten Luftverkehrsgesellschaften):

von/from:	500.000 – 1.000.000	2,0%
über/over:	1.000.000 – 2.000.000	3,0%
	2.000.000 – 3.000.000	3,5%
	3.000.000 – 4.000.000	4,0%
	4.000.000 – 5.000.000	4,5%
	5.000.000 – 6.000.000	5,0%
	6.000.000	5,5%

Sämtliche Flüge werden zunächst zu Regelkonditionen abgerechnet. Die Volumenrabatte werden nach Ablauf des Kalenderjahres mit Feststellung der endgültigen Passagierzahlen ausgezahlt.

Volume Rebates

Flughafen Düsseldorf GmbH will retroactively grant a volume rebate on the volume of airport charges, the total of which are levied in one calendar year.

The following will not be included in the calculation of the volume rebate:

- the difference between the amounts differentiated according to noise protection and the charges under the category "bonus list",
- the security charge
- the PRM charge
- the charges to finance the noise protection programme (No. 4.).

The volume rebates are given below for an annual passenger volume of the airline (including the volumes of all airlines it controls) as follows:

All flights will initially be charged according to the normal conditions. The volume rebates will be paid at the end of the calendar year after the final number of passengers has been determined.

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Gebührenordnung für den Flughafen Erfurt

(Grundlage nFL I-173/08)

Stand: 1 JUL 2008

1. Allgemeines

1.1. Schuldnerregelung

Schuldner der Start- und Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind:

- die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
- die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
- der Luftfahrzeughalter,
- die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.2. Ausnahmeregelung

Steht der zu berechnende Start in unmittelbarem Zusammenhang mit einer vorausgegangenen Notlandung wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angelegter Gewaltanwendung, ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen dieser vorausgegangenen Landung war - kein Start- und Lande-, Passagier- und Sicherheitsentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstops sind keine Notlandungen.

1.3. Zahlungszeitpunkt

Die Start- und Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind vor dem Abflug in EURO oder mittels Kreditkarte (Eurocard/Mastercard, Visa, Diners Club International) zu entrichten. In besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

1.4. Umsatzsteuer

Die Start- und Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, wenn nicht eine Befreiung nach dem Umsatzsteuergesetz (UstG) vorliegt.

2. Start- und Landeentgelt

2.1 Zahlungspflicht

Für jeden Start eines Luftfahrzeuges ist ein Start- und Landeentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Start- und Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges (touch-and-go) zu entrichten.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Start- und Landeentgelt zu entrichten.

2.2. Bemessung

Das Start- und Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der in der Zulassungsurkunde verzeichneten höchsten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (Maximum Take Off Mass - 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 zu Grunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Airport Tariffs for Erfurt Airport

(Based on nFL I-173/08)

Effective: 1 JUL 2008

1.General

1.1. Debtor Clause

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

- the airline company under whose airline code/flight number the respective flight is carried out,
- the airline companies jointly and severally under whose airline code/flight number the respective flight is carried out (Code Sharing),
- the aircraft operator,
- the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner as, for example, the hirer or leasing holder.

1.2. Exceptional Regulation

No take-off, landing, passenger or security charges shall be payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking, unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings and fuelling stops are not emergency landings.

1.3. Date for Payment

The take-off and landing charges, passenger, security and parking charges shall be payable in EURO or by credit card (Eurocard/Mastercard, Visa, Diners Club International) prior to take-off; under certain conditions they may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

1.4. Turnover Tax (VAT)

The take off and landing charges, passenger, security and parking charges are payment pursuant to Article 10 paragraph 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally if he cannot present an exemption according to the law on turnover tax.

2. Take-off and Landing Charges

2.1 Financial Obligation

For each take-off of an aircraft a take-off and landing charge has to be paid to the airport operator.

The take-off and landing charge based on the maximum take-off mass of the aircraft is also payable for a touch-and-go landing with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

For inspection flights by the competent approving authority, no take-off and landing charges are payable.

2.2. Rating

The amount of the take-off and landing charge payable is based independent of the respective criteria applicable according to the maximum take-off mass of the aircraft (MTOM) entered in the certificate of airworthiness. The MTOM shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Until presentation of these documents, the maximum known MTOM of this aeroplane type will be taken as a basis. Reimbursements will not be made.

Eine Änderung der MTOM gemäß AFM wird zum Zeitpunkt des nächstfolgenden Flugplanwechsels anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist.

Die genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen um 50%.

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliert, die zur Erlangung oder Verlängerung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von Luftfahrzeugführern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrzeugführer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein. Der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

Der nach der Höchstabflugmasse des Flugzeuges bemessene Teil des Start- und Landeentgeltes beträgt:

A change of the MTOM in accordance with AFM will be recognized at the time of the next change of flight plan if the change has been reported at least four months prior to the beginning of a flight plan period.

For training and instruction flights the charges are subject to reduction for aircraft of 50%.

Training flights are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization in the sense of the „Prüfordnung über Luftfahrtpersonal“ (order for the licensing of aviation personnel).

Instruction flights are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilot. The pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown. The instructor must be aboard the aircraft being used.

That part of the take-off and landing charges based on the maximum take-off mass of the aircraft, is for

Propellerflugzeuge und Hubschrauber / Propeller-Driven Aeroplanes and Helicopters

	die den folgenden Bedingungen entsprechen*)/complying with the following conditions*): ICAO Anhang 16, Bd. I/ICAO Annex 16, Volume I: Kap./Chapter 4 and 6 (-4dB(A)**), Kap./Chapter 8, Kap./Chapter 10 (-3 bis/up to -8 dB(A)***); LSL: Kap./Chapter VI .2.4, Kap./Chapter X 2.4	die den folgenden Bedingungen entsprechen*)/complying with the following conditions*): ICAO Anhang 16, Bd. I/ICAO Annex 16, Volume I: Kap./Chapter 6	ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16, Bd. I oder LSL/without noise certification in accordance with ICAO Annex 16, Volume I or LSL
	EUR je Landung / EUR for each landing		
bis/up to 1200 kg	6,65	13,50	21,27
über/over 1200 kg bis/up to 2000 kg	7,67	24,03	37,32
über 2000 kg der Höchstabflugmasse je angefangene 1000 kg / over 2000 kg MTOM for each 1000 kg or part thereof	8,64	10,74	30,17

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 2, 3, 5, 6, 8, 10 und 11, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbar nachweisbaren Nachweises über die Einhaltung der obengenannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie „ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16 oder LSL“ berechnet.

**) Die Grenzwerte des ICAO Anhang 16, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden.

***) Der Abschlag erfolgt entsprechend dem gewichtsabhängigen Unterschied des Lärmgrenzwertes zwischen LSL, Kap. X .2.3 und LSL, Kap. X .2.4.

*) Aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapters 2, 3, 5, 6, 8, 10 and 11 if it is proved in individual cases by certifying documents of a licensing authority or comparable documents of the manufacturer that the noise values permissible in the afore-mentioned chapters are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of complete evidence, verifiable by the airport operator, concerning the observance of the afore-mentioned conditions by the aircraft operator prior to take-off. If the respective evidence is not presented, calculation of the charges will be based on category „without noise certificate in accordance with ICAO Annex 16 or LSL“.

**) The noise values must remain at least 4 dB(A) below the noise limits of ICAO Annex 16, Chapter 6.

***) The reduction will take place according to the difference in noise values, dependent on weight, between LSL, Chapter X .2.3 and LSL, Chapter X, .2.4.

Strahlflugzeuge über 2000 kg / Jet-Propelled Aircraft over 2000 kg			
bei Flügen/ for flights	mit Zulassung nach ICAO Anhang 16 oder LSL / licensed in accordance with ICAO Annex 16 or LSL		die den Bedingungen von ICAO Anhang 16 Bd. I Kapitel 2 entsprechen bzw. keine Zulassung gemäß ICAO Anhang 16 oder LSL besitzen/complying with the conditions of ICAO Annex 16 Volume I, Chapter 2 and/or not licensed in compliance with ICAO Annex 16 or LSL
	die den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 3,4 oder LSL, entsprechen*) / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3 or LSL*)		
	Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind**) / Aeroplanes included in the Bonus List**)	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind / Aeroplanes not included in the Bonus List	EUR je Landung und je angefangene 1000 kg der Höchstabflugmasse / EUR per landing and for each 1000 kg of the MTOM or part thereof
	8,64	9,92	30,06

*) Strahlflugzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Bd. I, Kapitel 3 und 4, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbar nachweis über die Einhaltung der obengenannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Gebühren auf der Grundlage der Kategorie „ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 oder LSL“ berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

**) Die Bonusregelung gilt für alle Flugzeugtypen, die in der Abflugliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) in der jeweils gültigen Fassung enthalten sind. Dies sind alle Flugzeugtypen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) unter 25 t, die den Bedingungen des ICAO Anhang 16 Kapitel 3 genügen, sowie die nachfolgenden Flugzeugtypen. Gleiches gilt für neu auf den Markt kommende Flugzeugtypen, bis entsprechende Messdaten vorliegen, die die Aufnahme in die nachfolgende Liste rechtfertigen:

*) Jet-propelled aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapters 3 and 4, if it is proved in individual cases by certifying documents of a licensing authority or comparable documents of the manufacturer that the noise values permissible in the afore-mentioned chapters are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of complete evidence, verifiable by the airport operator, concerning the observance of the afore-mentioned conditions by the aircraft operator prior to take-off. If the respective evidence is not presented, calculation of the charges will be based on category „without noise certificate in accordance with ICAO Annex 16 or LSL“. Reimbursements will not be made.

**) The bonus regulation is valid for all aeroplane types enlisted in the departure list published by the Federal Ministry of Transport, Building and Housing in the valid version respectively. These are all aircraft types with an MTOW up to 25 t complying with ICAO Annex 16 Chapter 3. The same applies to aeroplane types which are new on the market until the relevant measurement data are available which justify inclusion in the following list:

Airbus A300	Boeing B737-500
Airbus A310	Boeing B737-600/700/800
Airbus A319	Boeing B747-400
Airbus A320	Boeing B757
Airbus A321	Boeing B767
Airbus A330	Boeing B777
Airbus A340	Fokker 70/100
BAe 146/AVRO RJ-Serie/series	Tupolev TU 204
Boeing 727-100 Re-engined mit 3 Tay-Triebwerken/ with 3 tay engines	Lockheed L-1011 Tristar
Boeing B717	McDonnell Douglas DC8/10
Boeing B737-300	McDonnell Douglas MD11/90
Boeing B737-400	Gulfstream IV/V
	Dash 8-400

3. Passagierentgelt

3.1. Zahlungspflicht

Im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr ist für jeden Start eines Luftfahrzeuges ein Passagierentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Passagierentgelt zu entrichten.

3.2. Bemessung

Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord befindlichen Fluggäste. In die Zahl der Fluggäste werden Kinder im Alter unter zwei Jahren nicht einbezogen.

Das Passagierentgelt beträgt

– sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

EUR 2,94

je Fluggast

3. Passenger Charge

3.1. Financial Obligation

A passenger charge for commercial air transport and works' traffic is payable to the airport operator for each take-off.

For inspection flights by the responsible approving authority, no passenger charge is payable.

3.2. Rating

The amount of the passenger charge payable is based on the number of passengers aboard the aircraft when departing. The number of passengers will not include children under 2 years of age.

The passenger charge

– provided the succeeding landing of the aircraft is performed at an aerodrome within the Federal Republic of Germany is

EUR 2.94

per passenger

– sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

EUR 4,40

je Fluggast.

4. Sicherheitsentgelt

4.1. Zahlungspflicht

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr für jeden Start eines Luftfahrzeuges ein Sicherheitsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das Sicherheitsentgelt dient zur Refinanzierung von Versicherungszusatzprämien für Kriegs- und Terror-Risiko sowie zur Refinanzierung von Mehraufwendungen aus der Umsetzung behördlicher Sicherheitsauflagen.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Sicherheitsentgelt zu entrichten.

4.2. Bemessung

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

In die Zahl der Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Das Sicherheitsentgelt beträgt je Fluggast EUR 0,49

5. Abstellentgelt

5.1. Zahlungspflicht

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

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinander folgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. In Havariefällen sind gesonderte Vereinbarungen mit dem Flughafenunternehmer zu treffen.

5.2. Bemessung

Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges sowie der Abstelldauer bemessen.

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1000 kg der Höchstabflugmasse EUR 1,79.

Das Abstellentgelt beträgt mindestens EUR 4,09 je angefangene 24 Stunden.

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens vier Stunden zwischen der Landung und dem Start eines Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

– provided the succeeding landing of the aircraft is performed at an aerodrome outside the Federal Republic of Germany is

EUR 4.40

per passenger.

4. Security Charge

4.1. Financial Obligation

In addition to the landing and passenger charges, a security charge for commercial air traffic and works' traffic is payable to the airport operator for each take-off of an aircraft.

The security charge serves to refinance additional premiums for insurance against risk of war and terror, as well as to refinance additional expenditure arising from compliance with official security regulations.

For inspection flights by the responsible approving authority, no security charge is payable.

4.2 Rating

The security charge payable is based on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

The number of passengers does not include children under 2 years of age, not entitled to occupy a seat of their own.

The security charge amounts to EUR 0.49 per passenger.

5. Parking Charge

5.1. Financial Obligation

A renting fee (parking charge) is payable to the airport operator for the parking of aircraft.

For the parking of aircraft which is expected to exceed 30 consecutive days, a contract to rent may be signed between the aircraft operator and the airport operator prior to the commencement of parking. In cases of collisions, separate agreements shall be made with the airport operator.

5.2 Rating

The amount of the parking charge is based on the admissible maximum take-off mass of the aircraft as well as on the duration of the parking time.

The parking charge for every 24 hours or part thereof and for each 1000 kg of the maximum take-off mass or part thereof is EUR 1.79 amounting to not less than EUR 4.09 for every 24 hours or part thereof.

No parking charge is payable if the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed 4 hours.

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main

| (Grundlage nFl I -89/10)

| **Stand: 1 JUL 2010**

1. Flughafenentgelte

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- und 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- und 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.

Airport charges for Frankfurt/Main Airport

| (Based on nFl I -89/10)

| **Effective: 1 JUL 2010**

1. Airport charges

1.1 General conditions

1.1.1 Debtor clause

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

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

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

1.1.2 Exceptional regulations

- a) No landing, take-off, passenger or security charges shall be payable for emergency landings due to technical failures of the aircraft or due to hijacking, unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings and fuelling stops are not emergency landings and are, therefore, subject to the regulations of these airport tariffs .
- b) The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat nor the aircraft crew on duty.

1.1.3 Date for payment

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

1.1.4 Turnover tax (VAT)

The landing and take-off charges, passenger, security and parking charges are payment pursuant to Article 10 paragraph 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally.

1.2 Landing and take-off charges

1.2.1 Financial obligation

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

1.2.2 Computation basis for mass-related charges

The landing and take-off charge is based on the maximum take-off mass of the aircraft (MTOM), as entered in the registration documents, independent of any respective operational criteria.

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

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 EUR 0,78
- je angefangene 1.000 kg des Höchstabflugmasse pro Landung und pro Start für Überführungsflüge und Flüge mit Hubschraubern EUR 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:

- bis 15.000 kg EUR 200,00
- über 15.000 bis 35.000 kg EUR 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 EUR 1,02
- pro angefangene 100 kg an Bord bei Landung und Start EUR 0,15

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-Luftfahrzeuge den Bedingungen von ICAO Annex 16, Kapitel 2, 3 bzw. 4, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand 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 der 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 Verkehrsflughafen Frankfurt/Main zur Verfügung stehen.

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

1.2.3 Mass-related charges

The landing and take-off charge per aircraft

- per 1.000 kg of the maximum take-off mass or part thereof per landing and per take-off for passenger, freight or mail flights amounts to EUR 0.78
- per 1.000 kg of the maximum take-off mass or part thereof per landing and per take-off for ferry and helicopter flights EUR 2.50

Contrary to the afore-mentioned method of computing the basic charge, a minimum landing and take-off charge are computed for the landings and take-offs of aircraft with a Maximum Take-Off Mass up to and including 35.000 kg (except helicopters). Per landing and per take-off these charges amount to:

- up to 15.000 kg EUR 200.00
- over 15.000 to 35.000 kg EUR 150.00

1.2.4 Passenger, freight and mail-related charges (Variable landing and take-off charges), computation basis

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

- per passenger aboard the aircraft upon departure EUR 1.02
- per 100 kg or part thereof aboard the aircraft upon arrival and departure EUR 0.15

1.2.5 Noise-related charges (RWY Noise Component), computation basis

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

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

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

The allocation of aircraft to noise categories is based on the average noise levels, calculated according to DIN 45643 for the years 2006, 2007 and 2008 of single aircraft types or aircraft groups.

Aircraft types not listed in the following charts will be allocated at the discretion of the airport operator on the basis of noise certificates presented, until satisfactory measurements are available for Frankfurt/Main Airport.

1.2.6 Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen, Propellerflugzeugen und Hubschraubern / Allocation of turbo-jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 and 16/4, propeller-driven aircraft and helicopters

Lärmkategorien / Noise Categories		
Kategorie / Category 1: LAZ bis/to 68,9 dB(A)	Kategorie / Category 2: LAZ 69,0 bis/to 70,4 dB(A)	Kategorie / Category 3: LAZ 70,5 bis/to 71,9 dB(A)
Jets mit/with MTOW <= 34t, soweit nicht ausdrücklich in anderen Lärmklassen zugeordnet/unless expressly allocated in other noise categories Alle Propellerflugzeuge mit MTOW <= 34t / All propeller-driven aircraft with MTOW <= 34t Alle Hubschrauber / All helicopters B 712, B 736 BAe 146/Avro RJ, CRJ 7, CRJ 9, Fokker 70, Gulfstream IV/V GLEX/GL5T	A 318 B 737, B752 E 170, E 190 Fokker 100 MD 90	A 319, A 320, A 321 B 733, B 735, B 738, B 753
Kategorie / Category 4: LAZ 72,0 bis/to 73,4 dB(A)	Kategorie / Category 5: LAZ 73,5 bis/to 74,9 dB(A)	Kategorie / Category 6: LAZ 75,0 bis/to 76,4 dB(A)
A 306, A 30B, A 310 B 734 TU 204	B 762 L 1011 Tristar TU 154 YK 42/142	A 332, A 333, A 345, A 346 B 72L, B 73E, B 763, B 764, B 772 B 773, B 77L, B 77W IL 76 Reengined, IL 96
Kategorie / Category 7: LAZ 76,5 dB(A) bis/to 77,9 dB(A)	Kategorie / Category 8: LAZ 78,0 dB(A) bis/to 79,4 dB(A)	Kategorie / Category 9: LAZ 79,5 dB(A) bis/to 80,9 dB(A)
A 342, A 343 AN 12 B 747-S DC 87, DC 9 Hushkit	MD 11 MD 80 bis/to MD 83 MD 88, MD 87	A 388 DC 10 B 727 Hushkit B 737-200 Hushkit
B 744		
Kategorie / Category 10: LAZ 81,0 dB(A) bis/to 82,4 dB(A)	Kategorie / Category 11: LAZ 82,5 dB(A) bis/to 83,9 dB(A)	Kategorie / Category 12: LAZ 84,0 dB(A) und darüber/and above
B 741, B 742, B 743	B 707/720	AN 124 IL 76

L/S Lärmkomponente ganztägig pro Landung und pro Start in EUR / Noise charges H 24 per landing and per take-off in EUR							
Kategorie/Cat. 1	11,00	Kategorie/Cat. 2	22,00	Kategorie/Cat. 3	30,00	Kategorie/Cat. 4	41,00
Kategorie/Cat. 5	51,00	Kategorie/Cat. 6	87,00	Kategorie/Cat. 7	95,00	Kategorie/Cat. 8	270,00
Kategorie/Cat. 9	280,00	Kategorie/Cat. 10	1.100,00	Kategorie/Cat. 11	5.000,00	Kategorie/Cat. 12	16.000,00

Zusätzliche L/S Lärmkomponente, Nachtzeit 1 pro Landung und pro Start / Additional night surplus charge at night time 1 per landing and per take-off [2100 (2000) – 2159 (2059) und/and 0400 (0300) – 0459 (0359)] in EUR							
Kategorie/Cat. 1	45,00	Kategorie/Cat. 2	55,00	Kategorie/Cat. 3	65,00	Kategorie/Cat. 4	115,00
Kategorie/Cat. 5	135,00	Kategorie/Cat. 6	205,00	Kategorie/Cat. 7	225,00	Kategorie/Cat. 8	600,00
Kategorie/Cat. 9	650,00	Kategorie/Cat. 10	2.800,00	Kategorie/Cat. 11	14.000,00	Kategorie/Cat. 12	35.000,00

Alternativ: Zusätzliche L/S Lärmkomponente, Nachtzeit 2 pro Landung und pro Start / Alternative: additional night surplus charge at night time 2 per landing and per take-off 2200 (2100) – 0359 (0259) in EUR							
Kategorie/Cat. 1	60,00	Kategorie/Cat. 2	75,00	Kategorie/Cat. 3	80,00	Kategorie/Cat. 4	145,00
Kategorie/Cat. 5	165,00	Kategorie/Cat. 6	235,00	Kategorie/Cat. 7	260,00	Kategorie/Cat. 8	700,00
Kategorie/Cat. 9	750,00	Kategorie/Cat. 10	3.500,00	Kategorie/Cat. 11	16.000,00	Kategorie/Cat. 12	41.000,00

1.2.7 Zuordnung von nach ICAO-Annex 16/2 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch) /
Allocation of turbo-jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/2 and non-certified aircraft (military aircraft)

Lärmkategorien / Noise Categories		
Kategorie / Category 1: LAZ bis/to 68,9 dB(A)	Kategorie / Category 2: LAZ 69,0 bis/to 70,4 dB(A)	Kategorie / Category 3: LAZ 70,5 bis/to 71,9 dB(A)
Kategorie / Category 4: LAZ 72,0 bis/to 73,4 dB(A)	Kategorie / Category 5: LAZ 73,5 bis/to 74,9 dB(A)	Kategorie / Category 6: LAZ 75,0 bis/to 76,4 dB(A)
C 160	TU 154 M	C 130, C 17
Kategorie / Category 7: LAZ 76,5 dB(A) bis/to 77,9 dB(A)	Kategorie / Category 8: LAZ 78,0 dB(A) bis/to 79,4 dB(A)	Kategorie / Category 9: LAZ 79,5 dB(A) bis/to 80,9 dB(A)
B 732, B 747-S	KC 10	Jets mit/with MTOW < 34t, soweit nicht ausdrücklich in anderen Lärmklassen zugeordnet/unless expressly allocated in other noise categories Fokker 28 DC 86, DC 9
Kategorie / Category 10: LAZ 81,0 dB(A) bis/to 82,4 dB(A)	Kategorie / Category 11: LAZ 82,5 dB(A) bis/to 83,9 dB(A)	Kategorie / Category 12: LAZ 84,0 dB(A) und darüber/and above
B 741, B 742, B 743 DC 85 IL 62	B 707/720	AN 124 BAC 111 C 5, C 141 IL 76

L/S Lärmkomponente ganztägig pro Landung und pro Start in EUR / Noise charges H 24 per landing and per take-off in EUR							
Kategorie/Cat. 1	11,00	Kategorie/Cat. 2	22,00	Kategorie/Cat. 3	30,00	Kategorie/Cat. 4	41,00
Kategorie/Cat. 5	51,00	Kategorie/Cat. 6	87,00	Kategorie/Cat. 7	95,00	Kategorie/Cat. 8	270,00
Kategorie/Cat. 9	280,00	Kategorie/Cat. 10	1.100,00	Kategorie/Cat. 11	5.000,00	Kategorie/Cat. 12	16.000,00

Zusätzliche L/S Lärmkomponente pro Landung und pro Start / Additional noise charges per landing and per take-off An allen Tagen / on all days [2300 (2200) – 2259 (2159)] in EUR (Flüge mit Ausnahmegenehmigung gestattet, sowie Militärflüge, / Flights with exceptional permission permitted as well as military flights)							
Kategorie/Cat. 1	60,00	Kategorie/Cat. 2	75,00	Kategorie/Cat. 3	80,00	Kategorie/Cat. 4	145,00
Kategorie/Cat. 5	165,00	Kategorie/Cat. 6	235,00	Kategorie/Cat. 7	260,00	Kategorie/Cat. 8	700,00
Kategorie/Cat. 9	750,00	Kategorie/Cat. 10	3.500,00	Kategorie/Cat. 11	16.000,00	Kategorie/Cat. 12	41.000,00

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 1900 (1800) und 0659 (0559) am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main starten oder landen, sollen mit einem Zuschlag in Höhe von jeweils 50 % auf das zu entrichtende, reguläre Lärmertgelt belastet werden.

1.2.9 Emissionsabhängiges Entgelt, Berechnungsgrundlage

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt EUR 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:

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

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

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

$$a = 1;$$

$$a = (Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}) / 19,6 \text{ g/kN};$$

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 Turbo-prop-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.

1.2.8 Noise surcharge for "Marginals"

For aircraft, that due to their noise certificate according to paragraph 48a, paragraph 4 of the Air Transportation Licensing Act (LuftVZO) only marginally comply with the regulations specified in the ICAO recommendations Volume I, Part II, Chapter III of Annex 16, a surcharge of 50% is levied on top of the regular noise charge per landing and per take-off at Frankfurt/Main Airport between 1900 (1800) and 0659 (0559)

1.2.9 Emission-related charge, computation basis

The emission-related charge amounts to EUR 3.00 per kg of nitrogen oxide equivalent (the emission value) within the standardized LTO cycle ("Landing and Take-Off cycle") of an aircraft. The charge is invoiced per landing and per take-off. The required data on engine and aircraft types are received from a recognized airline fleet database.

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

Formula:

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

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

If HC LTO cycle is greater than 19.6 g/kN, the NO_x aircraft is multiplied by a factor a:

$$\text{wenn/ if } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$

$$\text{wenn / if } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} > 19,6 \text{ g/kN mit/with } a_{\text{max}} = 4.$$

Nitrogen oxide equivalent per aircraft = a x NO_x per aircraft. The emission value is taken into account up to the third decimal place.

The emission values are calculated on the basis of the ICAO Aircraft Engine Emissions Database for turbo jet engines² as well as the FOI Swedish Defence Research Agency Database for propeller-driven engines³. If the emission databases contain no or conflicting entries for an engine type, the highest known emission value will be used, regardless of the various operational criteria.

If for an aircraft no or contradictory engine data are available, the highest known emission value of this aircraft type will be applied. If an engine type is not included in one of the databases available and the data for a standard engine type cannot be used, the engine type is evaluated on the basis of DLR study dated February 28, 2005. When engines are used which emit less than the registered amount of nitrogen oxide equivalent (e.g. through differing UID numbers or the use of a re-rated version of the engine), documentation must be provided to the airport operator by presenting the AFM along with the ICAO certification or the manufacturer's documentation. Until the above-mentioned documentation is provided, invoicing will be based on the highest known emission value for the respective aircraft and engine type.

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

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

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

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

3) FOI Swedish Defence Research Agency Database (www.foi.se/FOI/templates/Page_4618.aspx)

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

Notwithstanding the general regulation, the emission of aircraft with a Maximum Take-off Mass of up to 5.7 t will be computed with a lump-sum of 1 kg NO_x/HC per LTO cycle.

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 Passenger charges

1.3.1 Financial obligation

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

1.3.2 Passagiermengenbezogene Entgelte

Die Passagierentgelte pro abfliegendem Passagier betragen:

- im innerdeutschen Verkehr für originäre Zustieger EUR 15,13
- im europäischen Verkehr (Mitgliedsländer der EU) sowie in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz für originäre Zustieger EUR 15,13
- im europäischen Verkehr (restliche europäische Länder) für originäre Zustieger EUR 17,90
- im interkontinentalen Verkehr für originäre Zustieger EUR 20,00
- für Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen EUR 10,61

1.3.2 Charges related to the number of passengers

The passenger charges per departing passenger are:

- for domestic flights, local boarding EUR 15.13
- for European flights (member States of the EU), as well as in Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland. local boarding EUR 15.13
- for European flights (remaining EU States), local boarding EUR 17.90
- for intercontinental flights, local boarding EUR 20.00
- for transfer and transit passengers to all destinations EUR 10.61

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im Anhang 1.

The countries included in the list can be found in Attachment 1.

1.3.3 Definition Kappungsgrenze

Für die Laufzeit dieser Entgeltordnung kommt eine Kappungsgrenze für Passagierflüge zur Anwendung. Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (SLF = $\frac{\sum \text{abfliegende Passagiere}}{\sum \text{abfliegende Plätze}}$) (SLF = $\frac{\sum \text{abfliegende Passagiere}}{\sum \text{abfliegende Plätze}}$) (SLF = $\frac{\sum \text{abfliegende Passagiere}}{\sum \text{abfliegende Plätze}}$) (SLF = $\frac{\sum \text{abfliegende Passagiere}}{\sum \text{abfliegende Plätze}}$) 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:

1.3.3 Definition of passenger fee cap

A passenger fee cap will be applied on passenger flights for the duration of this Airport Charges Regulation. If the seat load factor of an airline based upon all departing passenger flights (SLF = $\frac{\sum \text{departing passengers}}{\sum \text{seats offered}}$) (SLF = $\frac{\sum \text{departing passengers}}{\sum \text{seats offered}}$) (SLF = $\frac{\sum \text{departing passengers}}{\sum \text{seats offered}}$) (SLF = $\frac{\sum \text{departing passengers}}{\sum \text{seats offered}}$) is greater than 83% for one calendar year, a refund per departing passenger will be made in the following 3 categories:

Bei einem Sitzladefaktor von:

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

Seat load factor

- > 83,0% – 89,99% EUR 9.00
per departing passenger exceeding the SLF
- 90,0% – 96,99% EUR 9.50
per departing passenger exceeding the SLF
- > 97,0% EUR 10.00
per departing passenger exceeding the 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 EUR 10.000,00 überschreitet.

The fixed standardized number of seats offered per aircraft type is listed in Attachment 2. Passenger flights with aircraft not shown in this attachment will be classified at the discretion of the airport operator taking into consideration the actual seat configuration. The reimbursement will be made interest-free at the beginning of the following year by credit note if an airline has conducted a minimum of 150 take-offs per calendar year with passengers on board. Reimbursements will be made on a half year basis for 75% of the calculated amount if the latter exceeds EUR 10.000,00.

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

The part payment will be made subject to reservation and must be paid back proportionately if the actual claim determined in the annual invoice is lower.

1.3.4 Definition Transferfluggäste

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

1.3.4 Definition of transfer passengers

Transfer passengers are passengers who interrupt their journey by air at Frankfurt/Main Airport and proceed by an aircraft with a different flight number on the same day of arrival. The airport of departure and destination must be different.

1.3.5 Definition Transitfluggäste

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

1.3.5 Definition of transit passengers

Transit passengers are passengers who interrupt their travel by air at Frankfurt/Main Airport and proceed with the same aircraft as upon arrival.

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

1.5 Abstellentgelte

1.5.1 Zahlungspflicht

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Verkehrsflughafen 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 2300 (2200) bis 2259 (2159)

Positionsgruppe 1 / Aircraft stand size 1 bis zu 10 Stunden / up to 10 hours	EUR 8,00
ab der 11. Stunde bis 24 Stunden / from 11 hours up to 24 hours (max. Tagessatz / max. daily rate)	EUR 80,00
je weitere angefangene 24 Stunden/ exceeding 24 hours or part thereof (Tagespauschale / lump sum rate)	EUR 80,00

von 0500 (0400) bis 2059 (1959)

Positionsgruppe 2 / Aircraft stand size 2 bis zu 2 Stunden / up to 2 hours	EUR 17,00
Positionsgruppe 3 / Aircraft stand size 3 bis zu 3 Stunden / up to 3 hours	EUR 26,00
Positionsgruppe 4 / Aircraft stand size 4 bis zu 4 Stunden / up to 4 hours	EUR 35,00
Positionsgruppe 5 / Aircraft stand size 5 bis zu 5 Stunden / up to 5 hours	EUR 40,00
Positionsgruppe 6 / Aircraft stand size 6 bis zu 5 Stunden / up to 5 hours	EUR 42,00
Positionsgruppe 7 / Aircraft stand size 7 bis zu 5 Stunden / up to 5 hours	EUR 44,00
Positionsgruppe 8 / Aircraft stand size 8 bis zu 5 Stunden / up to 5 hours	EUR 46,00
Positionsgruppe 9 / Aircraft stand size 9 bis zu 5 Stunden / up to 5 hours	EUR 48,00

von 2100 (2000) bis 0459 (0359)

Positionsgruppe 2 / Aircraft stand size 2	EUR 10,00
Positionsgruppe 3 / Aircraft stand size 3	EUR 16,00
Positionsgruppe 4 / Aircraft stand size 4	EUR 22,00
Positionsgruppe 5 / Aircraft stand size 5	EUR 25,00
Positionsgruppe 6 / Aircraft stand size 6	EUR 26,50
Positionsgruppe 7 / Aircraft stand size 7	EUR 28,00
Positionsgruppe 8 / Aircraft stand size 8	EUR 29,50
Positionsgruppe 9 / Aircraft stand size 9	EUR 31,00

1.4 Security charges

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

Per passenger aboard the aircraft upon departure	EUR 1.21
per 100 kg or part thereof aboard the aircraft upon arrival and departure	EUR 0.20

1.5 Parking charges

1.5.1 Financial obligation

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

1.5.2 Basic charges related to the size of the aircraft

For each time the aircraft is parked, a basic charge will be calculated for every hour of part thereof as follows:

from 2300 (2200) until 2259 (2159)

EUR 8,00
EUR 80,00
EUR 80,00

from 0500 (0400) until 2059 (1959)

EUR 17,00
EUR 26,00
EUR 35,00
EUR 40,00
EUR 42,00
EUR 44,00
EUR 46,00
EUR 48,00

from 2100 (2000) until 0459 (0359)

EUR 10,00
EUR 16,00
EUR 22,00
EUR 25,00
EUR 26,50
EUR 28,00
EUR 29,50
EUR 31,00

1.5.3 Flugzeuggrößenbezogene Zeitzuschläge

Bei Überschreitung der in Para 1.5.2 genannten Zeiten (mit Ausnahme von Positionsgruppe 1) beträgt das Entgelt für jede angefangene zusätzliche Stunde in der Zeit von 0500 (0400) bis 2059 (1959) für Luftfahrzeuge der

Positionsgruppe 2 / Aircraft stand size 2	EUR 33,00
Positionsgruppe 3 / Aircraft stand size 3	EUR 44,00
Positionsgruppe 4 / Aircraft stand size 4	EUR 55,00
Positionsgruppe 5 / Aircraft stand size 5	EUR 61,00
Positionsgruppe 6 / Aircraft stand size 6	EUR 64,00
Positionsgruppe 7 / Aircraft stand size 7	EUR 67,00
Positionsgruppe 8 / Aircraft stand size 8	EUR 70,00
Positionsgruppe 9 / Aircraft stand size 9	EUR 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:

Positionsgruppe 2 / Aircraft stand size 2	EUR 22,50
Positionsgruppe 3 / Aircraft stand size 3	EUR 45,00
Positionsgruppe 4 / Aircraft stand size 4	EUR 67,50
Positionsgruppe 5 / Aircraft stand size 5	EUR 90,00
Positionsgruppe 6 / Aircraft stand size 6	EUR 92,50
Positionsgruppe 7 / Aircraft stand size 7	EUR 95,00
Positionsgruppe 8 / Aircraft stand size 8	EUR 97,50
Positionsgruppe 9 / Aircraft stand size 9	EUR 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.

1.5.3 Surplus charges related to the size of the aircraft

If the times listed in Para 1.5.2 are exceeded (with the exception of aircraft stand size 1), the charge for each additional hour, or part thereof, from 0500 (0400) until 2059 (1959) for each aircraft is;

1.5.4 Surcharges for pier stands

No additional charges will be computed for parking on the apron. For parking at a terminal position, the following charges will apply additionally for each time an aircraft is parked:

1.5.5 Regulation of exemptions

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

Anhang 1: Ländereinteilung 2010 / Attachment 1: Classification of countries 2010

Ziele / Destinations			
Inland / Domestic	Europa (EU) (ohne Deutschland) / Europe (EU) (without Germany)	Europa (Rest-Europa) / Europe (Non-EU)	Interkontinental / Intercontinental
Deutschland / Germany	Belgien / Belgium Bulgarien / Bulgaria Dänemark / Denmark Estland / Estonia Finnland / Finland Frankreich / France Griechenland / Greece Großbritannien / Great Britain Irland / Ireland Island / Iceland Italien / Italy Lettland / Latvia Liechtenstein / Liechtenstein Litauen / Lithuania Luxemburg / Luxembourg Malta / Malta Niederlande / Netherlands Norwegen / Norway Österreich / Austria Polen / Poland Portugal / Portugal Rumänien / Romania Schweden / Sweden Schweiz / Switzerland Slowakei / Slovakia Slowenien / Slovenia Spanien / Spain Tschech. Republik / Czech Republic Ungarn / Hungary Zypern / Cyprus	Albanien / Albania Armenien / Armenia Aserbaidschan / Azerbaijan Bosnien-Herzegowina / Bosnia-Herzegovina Georgien / Georgia Kosovo / Kosovo Kroatien / Croatia Mazedonien / Macedonia Moldawien / Moldavia Montenegro / Montenegro Russland* / Russia* Serbien / Serbia Türkei / Turkey Ukraine / Ukraine Weißrussland / Belarus	Alle anderen / All others
* Nur für Flughäfen mit den Location Indicators UL, UM, UR, UU, UW an 1. und 2. Stelle / only for airports with location indicators UL, UM, UR, UU, UW at position 1 and 2			

Anhang 2: Kappungsgrenze Passagierentgelte 2010 - Sitzplatzangebot (Berechnungsgrundlage) / Attachment 2: Fee cap on passenger charges 2010 - Seat configuration (Calculation basis)

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

**Anhang 3: Positionen für Abstellentgelte 2010 /
Attachment 3: Standard Sizes for aircraft parking 2010**

Positionen / Aircraft stand size 1 Alle Positionen im Bereich der "Allgemeinen Luftfahrt" / All parking positions in the "General Aviation Area"	Positionen / Aircraft stand size 2 Spannweite / wing span: max. 30 m Länge / length: max. 32 m	Positionen / Aircraft stand size 3 Spannweite / wing span: max. 38 m Länge / length: max. 47 m	Positionen / Aircraft stand size 4 Spannweite / wing span: max. 48 m Länge / length: max. 58 m
Abrechnung nur für Fluggerät der allgemeinen Luftfahrt, soweit dieses in Positionen Gruppe 2 eingestuft ist und auf den Positionen S401 bis S452 abgestellt wird. 1), 2) / Applicable only for General Aviation Aircraft allocated to aircraft stand size 2 and parked on positions S401 to S452. 1), 2)	AN 26 DH 8C AN 30/32 DH 8D ATP E 170 AT 43 F 27 AT 44 F 28 AT 45 F 50 AT 72 F 60 A 748 F 70 B 461-3 RJ 1H B 732 RJ 70/85 B 735 SB 20 CRJ 1/2/7 SF 34 DHC 5 SH 33 DHC 7 SH 36 DH 8A YK 40 DH 8B	AN 12 B 738 AN 28 B 739 AN 72 CRJ 9 A 318 DC 91 A 319 DC 92 A 320 DC 93 A 321 DC 94 BA 11 DC 95 B 712 E 190 B 721 F 100 B 722 L 188 B 733 MD 81-83 B 734 MD 87/88 B 736 MD 90 B 737 T 134 YK 42	AN 22 B 762 IL 18 A 30B B 763 IL 62 A 306 C 130 T 154M A 310 C 160 T 204 B 701 DC 85 B 703 DC 86 B 752 DC 87 B 753
			Positionen / Aircraft stand size 5 Spannweite / wing span: max. 52 m Länge / length: max. 62 m B 764 IL 86 DC-10 L 1011 IL 76 MD 11
Positionen / Aircraft stand size 6 Spannweite / wing span: max. 61 m Länge / length: max. 64 m	Positionen / Aircraft stand size 7 Spannweite / wing span: max. 65 m Länge / length: max. 71 m	Positionen / Aircraft stand size 8 Spannweite / wing span: max. 65 m Länge / length: max. 76 m	Positionen / Aircraft stand size 9 Code F Spannweite / wing span: > 65 m Länge / length: > 76 m;
A 332 B 74S A 333 B 771 A 342 B 772, B 772-ER A 343 IL 96	A 345 B 772-LR B 741-744 B 777-Fracht- freighter	A 346 AN 124 B 773 B 773-ER	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 Positionen Gruppe, die der Größe des Fluggeräts entspricht. Zur Anwendung kommen daher mindestens die Entgeltsätze der Positionen Gruppe 2. /

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

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

For all aircraft sizes exceeding aircraft stand size 2, charges will be levied according to the rates for the specific aircraft stand size corresponding to the size of the aircraft even if aircraft park on the above-mentioned GAT positions.

Entgeltordnung für den Flughafen Hamburg

| (Grundlage NfL I-245/09)

Airport Charges for Hamburg Airport

| (Based on NfL I-245/09)

| Stand: 1 JAN 2010

| Effective: 1 JAN 2010

Allgemeine Bedingungen

1. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung oder aufgrund von medizinischen Notfällen an Bord befindlicher Passagiere sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – kein Lande- bzw. Startentgelte und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
2. Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner
 - a) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
 - b) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Codes/Flugnummern 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, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.
3. Die Entgelte sind vor dem Start in EURO zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Gestellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer auch in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nachträglich entrichtet werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 3% über dem jeweiligen Basiszinssatz, mindestens jedoch 8%, berechnen.
4. Die Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerbar und -pflichtig sind.

Lande- und Startentgelte

1. Für jede Landung und jeden Start innerhalb definierter Zeiten auf dem Flughafen Hamburg ist ein Entgelt (Lande- bzw. Startentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
2. Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.
3. Die Lande- und Startentgelte bemessen sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM). Das MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.
4. Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Lande- und Startentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen für (pro Landung und Start):

General Conditions

1. No landing resp. take-off charge and passenger charge is payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking or due to medical emergencies of passengers on board – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.
2. Debtors of the charges jointly and severally are
 - a) the airline companies under whose airline code/flight number the respective flight is carried out,
 - b) the airline companies under whose airline codes/flight numbers the respective flight is carried out (Code-Sharing),
 - c) the aircraft operator,
 - d) the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner as, for example, the hirer or leasing holder.
3. The charges are payable in EURO prior to take-off. After prior agreement and the provision of security in the form of a cash deposit or an unlimited bank guarantee from a major bank also based in Germany, the charges may be paid subsequently. On default of payment, the airport will charge interest on arrears at 3% above the respective basic rate, however, at least 8%.
4. The charges are charges pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally insofar as the services are calculated with and subject to turnover tax.

Landing and Take-off Charges

1. A charge (landing and/or take-off charge) is payable to the airport operator for each landing and for each take-off within defined times at Hamburg Airport.
2. The landing and take-off charges are also payable for a touch-and-go landing with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.
3. The amount of the landing and take-off charges payable is calculated according to the maximum take-off mass of the aircraft (MTOM) entered in the licensing documents, independent of the respective criteria applicable. The MTOM shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations. Until presentation of these documents, the maximum known MTOM of this aeroplane type will be assumed. Reimbursements will not be made.
4. That part of the landing and take-off charge based on the maximum take-off mass of the aircraft is for powered aircraft (per landing and take-off):

	EUR
Strahltriebwerke / Turbine-Powered Aircraft	
- je angefangene/for each 1000 kg MTOM or part thereof	2,45
Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart / Aircraft With other Power Unit	
- bis/up to 1200 kg MTOM ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Wert ein LSL ("Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge") Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)* / According to ICAO Annex 16 Chapter 6 & 10 or Aircraft Noise Requirements ("Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge" or "LSL") Chapter VI, X: noise emission level falling short of the value in LSL Chapter VI, Table VI, 2.3 by at least 8 db(A) and/or of the value in LSL Chapter VI, Table VI, 2.4 by at least 4 db(A) or of the value in LSL Chapter X, Table X by at least 4 db(A)*	5,50
Anhang 16 Kap. 6, 8 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X / Annex 16 Chapter 6, 8, 10 LSL Chapter VI, VIII, X	8,00
ohne Zulassung nach ICAO-Anhang 16 oder LSL / not licensed in accordance with ICAO Annex 16 or LSL	24,00
- über/over 1200 kg bis/up to 2000 kg MTOM ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)* / According to ICAO Annex 16 Chapters 6 & 10 or Aircraft Noise Requirements Chapter VI, X: noise emission level falling short of the value in LSL Chapter VI, Table VI, 2.3 by at least 8 db(A) and/or of the value in LSL Chapter VI, Table VI, 2.4 by at least 4 db(A) or of the value in LSL Chapter X, Table X by at least 4 db(A)*	10,00
ICAO-Anh. 16 Kapitel 6, 8, 10 oder LSL Kapitel VI, VIII, X / Annex 16 Chapter 6, 8, 10 or LSL Chapter VI, VIII, X	14,50
ohne Zulassung nach ICAO-Anhang 16 oder LSL / not licensed in accordance with ICAO Annex 16 or LSL	43,50
- über/over 2000 kg MTOM (je angefangene/for each 1000 kg or part thereof)	2,45

* entsprechend der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen in der jeweils gültigen Fassung.

* corresponding to the Ordinance on Time Restrictions for Flight Operations of Light Aeroplanes and Powered Gliders at Airfields in the currently valid version.

5. Pro Landung und pro Start wird für Maschinen über 2 t MTOM ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Einstufung in die Lärmklassen erfolgt nach in Hamburg gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp und -serie.

5. For each landing and take-off, a noise surcharge is payable for machines over 2 t MTOM. The noise surcharge is based on noise classes. Classification according to noise classes result from average noise levels per aircraft type and series, measured in Hamburg.

Lärmklasse / Noise Class 1	bis / up to 71,9 dB(A)								5,50 EUR			
AC68 AC69 AC6T AN2 AT42 AT423	AT424 AT425 ATP BA31 BA41 BE02	BE10 BE20 BE30 BE3B BE58 BE90	BE99 C303 C310 C340 C404 C421	C425 C441 C500 C501 C550 C56X	C680 C750 CL60 CL61 CL64 CRJ	D228 D328 DH81 DH83 DH84 E120	E135 EC35 F2TH FK50 G550 JU52	LR40 LR45 LR60 LYNX MU2 PA23	PA31 PA42 PA46 PA46T PAY4 PAYE	PL12 PRM1 SB20 SF34 SH33 SH36	SW3 SW4 TB700	
Lärmklasse / Noise Class 2	72,0 bis / up to 74,9 dB(A)								13,00 EUR			
ACJ AT72 AT722	AT725 BD70 BE39	BE55 BE60 BN2	C414 C525 C551	CJ1 CJ2 CJ3	CL30 CRJ7 D328J	E145 EC55 G5	GL5T L410 LR31	LR35 LR55 ND26	PA60 S601 TB850			
Lärmklasse / Noise Class 3	75,0 bis / up to 77,9 dB(A)								27,00 EUR			
A3181 A3191 AJ25	B7376 BA461 BA462	BA463 BE40 BJ40	C337 C560 C650	CRJ9 DA10 DA20	DA90 DC3 E170	E175 E190 E195	FK10 FK27 FK70	G100 G4 GLAX	H25B HS25 HS74	MD90 RJ1 RJ7	RJ8 S332L SW2	
Lärmklasse / Noise Class 4	78,0 bis / up to 80,9 dB(A)								55,00 EUR			
A300F A300S A3201	A3202 A3211 A3212	A3303 A3406 AN74	B7373 B7375 B7377	B7378 B7572 B757F	B7672 B7772 BBJ	BH06 DA50 MD93	ND16 P180 UH1					
Lärmklasse / Noise Class 5	81,0 bis / up to 83,9 dB(A)								160,00 EUR			
A3002 A3006	A3102 A3103	A3302 A3402	A3403 A3405	AN26 B7372	B7374 B7474	B7573 B7673	B7773 C130	MD87 YK40				
Lärmklasse / Noise Class 6	84,0 bis / up to 86,9 dB(A)								421,00 EUR			
A3004 B7272	FK28 IL96	MD11 MD81	MD82 MD83	MD88 TU54								
Lärmklasse / Noise Class 7	ab / from 87,0 dB(A)								1.350,00 EUR			
AN12 AN4R	B7471 B7472	B7473 B747S	C141 DC103	DC93 G2	G3 IL62	IL76 YK42						

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge (aufgrund nicht ausreichender Messergebnisse) werden in Abhängigkeit von der ICAO-Klassifizierung und dem MTOM gemäß folgender Liste eingruppiert:

ICAO-Anhang/Annex 16 Kapitel/Chapter 3, 6, 8, 10 oder/oder LSL Kapitel/Chapter III, VI, VIII, X:

Lärmklasse / Noise Class: 1 bis/up to 30 t, 2 bis/up to 45 t, 3 bis/up to 75 t, 4 bis/up to 165 t, 5 bis/up to 260 t, 6 bis/up to 320 t, 7 über/more than 320 t.

ICAO-Anhang/Annex 16 Kapitel/Chapter 2 oder/oder LSL II und ohne Zulassung nach ICAO-Anhang 16 oder LSL / and not licensed in accordance with ICAO Annex 16 or LSL:

Lärmklasse / Noise Class: 4 bis/up to 5 t, 5 bis/up to 15 t, 6 bis/up to 45 t, 7 über/more than 45 t.

6. Auf die unter 4 und 5 genannten Entgelte wird in der Zeit von 2100 (2000) bis 2159 (2059) ein Zuschlag von **100%** und in der Zeit von 2200 (2100) bis 0459 (0359) von **200%** erhoben.

7. Die in den Absätzen 4 bis 6 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen um 50%.

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens

mit Lärmzeugnis	EUR 5,00
ohne Lärmzeugnis	EUR 21,00.

8. Schulflüge im Sinne von Absatz 7 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Für die entgeltbezogene Berücksichtigung von Schulflügen sind als Nachweis das Beiblatt zum Luftfahrerschein (weiß) mit Lichtbild sowie einer dem durchgeführten Flug entsprechenden Lehrberechtigung oder der Flugauftrag für den Schüler mit Stempel, Unterschrift und Lizenznummer der Flugschule/des Lehrers, gültig für den durchgeführten Flug unmittelbar nach der Landung bei der Rampenkontrolle vorzulegen.

9. Pro Landung und pro Start wird ein emissionsabhängiges Entgelt erhoben.

– Luftfahrzeuge bis einschließlich 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt pauschal EUR 0,25 pro Landung und EUR 0,25 pro Start.

– Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt EUR 1,50 pro Emissionswert und Landung sowie EUR 1,50 pro Emissionswert und Start, d.h. EUR 3,00 pro Emissionswert im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO). Der Emissionswert ist der Messwert für das von einem Luftfahrzeug ausgestoßene Stickoxidäquivalent je Kilogramm.

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:

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

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

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

$$a = 1;$$

$$a = (Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}) / 19,6 \text{ g/kN};$$

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

Aircraft not listed in the above table (due to insufficient measuring results) will be classified subject to ICAO classification and MTOM according to the following list:

6. A surcharge of **100%** will be levied on the charges listed in paras 4 and 5 when the flight takes place between 2100 (2000) and 2159 (2059), of **200%** between 2200 (2100) and 0459 (0359).

7. For training flights, the charges listed in paras 4 to 6 are subject to a reduction of 50%.

The reduced charge is not less than

EUR 5.00	with noise certificate
EUR 21.00	without noise certificate.

8. Training flights pursuant to para 7 are flights, during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school) meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization pursuant to the „Verordnung über Luftfahrtpersonal“ (Ordinance for the Licensing of Aviation Personnel).

When taking training flights into consideration on which charges are levied, the supplementary sheet of the pilot's licence (white) with a passport photo shall be submitted to ramp control as proof immediately after landing. Authorization to instruct, in compliance with the flight which has been carried out, or the flight order for the trainee, stamped, signed and with the licence number of the training school/instructor, valid for the flight which has been carried out, shall also be submitted.

9. An emission-based charge is levied per take-off and landing.

– Aircraft up to and including 2.000 kg MTOM.

The emission-based charge is a flat EUR 0.25 per take-off and EUR 0.25 per landing.

– Aircraft exceeding 2,000 kg MTOM

The emission-based charge is EUR 1.50 per emission value and landing and EUR 1.50 per emission value and take-off; i.e. EUR 3.00 per emission value per standardised landing and take-off cycle (LTO). The emission value is the measured amount of nitric oxide per kilogram emitted by the aircraft.

The relevant details for the aircraft and engine types will be obtained from a recognised aircraft fleet database.

To determine the emission value, the ERLIG¹ formula will be used, based on certified nitric oxide (NO_x) and hydrocarbon (HC) emissions per engine in an LTO cycle in compliance with the regulations specified in ICAO Annex 16, Volume II.

Formula:

If HC LTO cycle is greater than 19.6 g/kN, the NO_x aircraft is multiplied by factor a:

$$\text{wenn/ if } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$

$$\text{wenn/ if } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} > 19,6 \text{ g/kN mit/with } a_{\text{max}} = 4.$$

Nitrogen oxide equivalent per aircraft = a x NO_x per aircraft. The emission value is taken into account up to the third decimal point.

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

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

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.

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

Wenn bei der Leistungsabrechnung/Rechnungsstellung für ein Flugzeug kein Emissionswert vorliegt, beträgt das emissionsabhängige Entgelt pro Start und pro Landung 10% der unrabattierten Entgelte nach Absatz 4.

Passagierentgelt

Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich zum Startentgelt ein Passagierentgelt zu entrichten.

1. Das Passagierentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt

– sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

EUR 7,25

– sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz der Europäischen Union, Island, Norwegen oder der Schweiz erfolgt

EUR 7,60

– sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Europäischen Union gelegenen Flugplatz erfolgt

EUR 8,70

je Fluggast.

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

Terminalentgelt GAT

Für die Benutzung der Fluggasteinrichtungen im General Aviation Terminal durch Besatzung und Passagiere ist ein Terminalentgelt zu entrichten. Ein Passagierentgelt kommt nicht zur Anwendung.

1. Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, abhängig von der MTOM des Flugzeuges mit den folgenden Entgelten berechnet:

bis/up to	2,0 t MTOM	EUR 11,25
bis/up to	5,7 t MTOM	EUR 28,65
bis/up to	14,0 t MTOM	EUR 40,40
bis/up to	20,0 t MTOM	EUR 51,15
über/over	20,0 t MTOM	EUR 100,20

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

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

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

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

Aircraft movements for which increased emission values are determined at a later date may be subject to surcharges; reduced values will be taken into account immediately. Reimbursements will not be made.

If no emission value is available for an aeroplane at the time of invoicing, the emission-based charge per take-off and per landing will be 10% of the undiscounted charges according to Para 4.

Passenger Charge

In commercial air traffic, a passenger charge shall be paid in addition to the take-off charge.

1. The passenger charge based on the number of passengers aboard the aircraft when departing

– provided the succeeding landing of the aircraft is effected at an aerodrome within the Federal Republic of Germany is

EUR 7.25

– provided the succeeding landing of the aircraft is effected at an aerodrome outside the Federal Republic of Germany but within the European Union, Iceland, Norway or Switzerland is

EUR 7.60

– provided the succeeding landing of the aircraft is effected at an aerodrome outside the European Union is

EUR 8.70

per passenger.

2. The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

Terminal Charge GAT

Terminal charges shall be levied for the use of passenger facilities in the General Aviation Terminal by the crew and passengers. A passenger charge will not apply.

1. Terminal charges will be calculated as follows for each landing, independent of whether the services are made use of and depending on the MTOM of the airplane:

Positionsentgelte

Für die Abstellung der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Positionsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1. Die Höhe des Positionsentgelts wird nach der zugelassenen Höchststflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen.

Für den Zeitraum von 2300 (2200) – 0359 (0259) wird kein Positionsentgelt erhoben.

2. Tagesabstellung

Das Positionsentgelt beträgt für jede angefangenen 15 Minuten für Luftfahrzeuge mit einer Höchststflugmasse

über/over 3000 kg
über/over 5000 kg

über 7000 kg für jede angefangenen 1000 kg der Höchststflugmasse EUR 0,10.

Das Mindestpositionsentgelt beträgt EUR 3,85.

3. Dauerabstellung

Auf Vorfeld 2 kann für die Abstellung von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von kleiner als 24 m, die keiner Abfertigung bedürfen, zwischen Luftfahrzeughalter und Flughafenunternehmer ein Mietvertrag geschlossen werden.

Positional Charges

A rent (positional charge) is payable to the airport operator for the parking of an aircraft at the airport.

1. The amount of the positional charge is based on the approved maximum take-off mass of the aircraft.

No positional charge will be levied from 2300 (2200) – 0359 (0259).

2. Day Parking

The positional charge for every 15 minutes or part thereof is for aircraft with a maximum take-off mass

bis/up to 3000 kg EUR 0,35
bis/up to 5000 kg EUR 0,55
bis/up to 7000 kg EUR 0,75

over 7000 kg for each 1000 kg of the maximum take-off mass or part thereof EUR 0.10

The minimum positional charge is EUR 3.85.

3. Long-Term Parking

On Apron 2, a rental agreement can be made between the aircraft operator and the airport operating agency for the parking of aircraft with a wing-span of less than 24 m, which do not require servicing.

MTOM	Monatsentgelt/Monthly Charges	12 Monate/Months
bis/up to 3 t	442,80 EUR	3.796,35 EUR
bis/up to 5 t	554,25 EUR	4.739,70 EUR
bis/up to 7 t	592,60 EUR	5.078,65 EUR
über/over 7 t pro angefangene t / for each t or part thereof	75,65 EUR	649,60 EUR

Unterstellentgelte

1. Die Luftfahrzeughalter haben für die stundenweise Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Unterstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Mietzinses (Unterstellentgelt) wird bemessen nach:

- der zugelassenen Höchststflugmasse
- der Dauer der Unterstellung
- der Halle
- der Jahreszeit

2. Der Mietzins (Unterstellentgelt) für die stundenweise Unterstellung von Luftfahrzeugen aller Mietklassen beträgt für

Halle/Hangar F, H, K	APR – SEP	OCT – MAR
je angefangene Stunde und t MTOM für die ersten 5 t MTOM / the first hour and t MTOM (or part thereof) for the first 5 t MTOM.	EUR 0,70	EUR 1,05
je angefangene Stunde und t MTOM ab der 6 t MTOM / the first hour and t MTOM (or part thereof) from the sixth t MTOM on	EUR 0,45	EUR 0,65

Halle/Hangar L	APR – SEP	OCT – MAR
je angefangene Stunde und t MTOM für die ersten 5 t MTOM / the first hour and t MTOM (or part thereof) for the first 5 t MTOM.	EUR 0,70	EUR 0,75
je angefangene Stunde und t MTOM ab der 6 t MTOM / the first hour and t MTOM (or part thereof) from the sixth t MTOM on	EUR 0,45	EUR 0,50

3. Die Mindestabrechnungsdauer der Unterstellung beträgt 8 Stunden.

Hangar Charges

1. A rent (hangar charge) is payable to the airport operating agency by the aircraft operator for the hourly parking of his aircraft at the airport. The amount of the rent (hangar charge) is based on:

- the admissible MTOM
- the parking time
- the hangar
- the season

2. The rent (hangar charge) for the hourly parking of aircraft of all rental classes is

3. The minimum hangar rental time is 8 hours.

Sicherheitsentgelt

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten. Das Sicherheitsentgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz und der EG-Verordnungen für Sicherheit in der zivilen Luftfahrt.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Anzahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste. In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Für Passagiere, die über das GAT abfliegen, entfällt das Sicherheitsentgelt.

Das Sicherheitsentgelt beträgt EUR 0,85.

PRM-Entgelt

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein PRM-Entgelt zu entrichten. Das PRM-Entgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach der EU-Verordnung über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität.

Das PRM-Entgelt bemisst sich nach der Anzahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste. In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Das PRM-Entgelt beträgt EUR 0,12.

Security Charge

In addition to the landing and passenger charges, a security charge shall be paid. The security charge is there to cover costs incurred as a result of the requirements according to the Air Security Act („Luftsicherheitsgesetz“) and the European Union directives for security in civil aviation.

The security charge is calculated according to the number of passengers on board an aircraft at take-off. The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

No security charge will be levied for passengers who are checked in at the GAT.

The security charge will amount to EUR 0.85.

PRM Charge

In addition to the landing and passenger charges, a PRM-charge shall be paid. The PRM-charge is to cover costs incurred as a result of the requirements of the EU directives concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air.

The PRM-Charge is calculated according to the number of passengers on board an aircraft at take-off. The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

The PRM charge will amount to EUR 0.12.

Zentrale Infrastruktureinrichtungen

Die nachfolgend aufgeführten Leistungen und Entgelte beziehen sich auf die in der Flughafenbenutzungsordnung festgelegten zentralen Infrastruktureinrichtungen, deren Nutzung vorgeschrieben ist. Die Disposition der Zentralen Einrichtungen, d.h. die Festlegung von Menge und Zeitraum der zur Verfügungstellung, wird durch die Flughafen Hamburg GmbH vorgenommen.

1. Gepäckabfertigung Inbound

- Bereitstellung von Förder- und Kommunikationseinrichtungen zur Ausgabe des Gepäcks an die Fluggäste im Terminal
- Bereitstellung von Räumen und Flächen für die Ausgabe des Gepäcks an die Fluggäste

Für die oben aufgeführten Leistungen wird das Entgelt für die Gepäckabfertigung Inbound der Fluggesellschaft in Rechnung gestellt. Das Entgelt beträgt

für jedes rechnerisch ermittelte Gepäckstück inbound EUR 1,55.
Die Gepäckstücke inbound errechnen sich aus der Passagierzahl inbound multipliziert mit dem durchschnittlichen individuellen Gepäckfaktor outbound des Vorjahres (Anzahl Gepäckstücke outbound je Passagier outbound) pro Luftverkehrsgesellschaft.

2. Gepäckabfertigung Outbound

- Bereitstellung von Förder- und Kommunikationseinrichtungen für die Sortierung des Gepäcks
- Bereitstellung von Räumen und Flächen für die Sortierung des Gepäcks entsprechend der in Absprache mit den Fluggesellschaften festgelegten Sortierkriterien
- Übernahme des abgefertigten und mit einem Label gekennzeichneten Gepäcks hinter dem Abfertigungsschalter und Beförderung in den Gepäcksortierraum in die Sortierboxen (einschließlich Codierung) bzw. auf die Sortierläufe
- Annahme und Verwiegen von Sperrgepäck, Weiterleitung in den Gepäcksortierraum

Die Entgelte für die Gepäckabfertigung Outbound werden der Fluggesellschaft in Rechnung gestellt. Für die oben genannten Leistungen werden die nachfolgend aufgeführten Entgelte für jedes Gepäckstück berechnet. Die Entgelte sind nach der von der Fluggesellschaft gewünschten Sortierung gestaffelt und betragen für alle Terminals wie folgt:

1-fache Sortierung	pro Gepäckstück EUR 1,55
2-fache Sortierung	pro Gepäckstück EUR 2,35
3-fache Sortierung	pro Gepäckstück EUR 3,10

3. Pierentgelt

- Vorhalten, Bereitstellung und Bedienen von Fluggastbrücken
- Bereithalten der Versorgungseinrichtung für Ground Power auf Pierpositionen
- Bereitstellung von Ground Power zur Versorgung des Flugzeugs (ohne Bedienung der Anlage); in der Zeit zwischen 2300 (2200) und 0400 (0300) wird Ground Power nur gegen gesondertes Entgelt (siehe Sonderleistungsverzeichnis) zur Verfügung gestellt
- Bereithalten der Versorgungseinrichtung für Pre-conditioned Air auf Pierpositionen
- Bereitstellung von Pre-conditioned Air zur Versorgung des Flugzeugs (ohne Bedienung der Anlage); in der Zeit zwischen 2300 (2200) und 0400 (0300) wird Pre-conditioned Air nur gegen gesondertes Entgelt (siehe Sonderleistungsverzeichnis) zur Verfügung gestellt

Für die oben aufgeführten Leistungen wird der Fluggesellschaft das nachfolgend aufgeführte Pierentgelt in Rechnung gestellt. Das Pierentgelt wird je angefangene Tonne MTOM und je angefangene 15 Minuten von ONB bis OFB berechnet. Das berechnete Mindestgewicht beträgt 20 t MTOM.

Die Bedienung der Versorgungseinrichtungen für Ground Power und Pre-conditioned Air ist nicht Bestandteil dieses Entgeltes. In dem Zeitraum zwischen 2300 (2200) und 0400 (0300) wird kein Pierentgelt erhoben.

Centralized infrastructures

The following list of services and charges correlate to the centralized infrastructures which are determined by the Airport Utilization Regulations and must be employed. Responsible for the provision of the centralized infrastructures, that is to say, for the determining of the quantity and duration of the provision, is the Flughafen Hamburg GmbH.

1. Processing inbound baggage

- Providing of conveyor and communication facilities for the handing-over of baggage to passengers in the terminal
- Providing of rooms and areas for the the handing-over of baggage to passengers

For the services referred to above, the charge for the processing of inbound baggage will be invoiced to the airline company. The charge will be payable for every calculated item of inbound baggage:

per calculated item of inbound baggage	EUR 1.55.
--	-----------

The calculated inbound baggage results from the number of inbound passengers multiplied by the average individual previous year's baggage load factor (items of baggage per outbound passenger) per airline .

2. Processing outbound baggage

- Providing of conveyor and communication facilities for the sorting of outbound baggage
- Providing of rooms and areas for the sorting of outbound baggage in accordance with the sorting criteria determined by the respective airline
- Intake of processed and labelled baggage behind the check-in counter and transferal to baggage boxes (including coding) and to conveyors in the baggage sorting area, respectively.

- Receipt and weighing of oversized baggage; transferal to baggage sorting area

For the services referred to above, a charge for the processing of outbound baggage will be invoiced to the airline company. For the services listed above, the following charges will apply per item of baggage. The charges are scaled in accordance with the respective airline's sorting requirements:

Single sorting:	per item of baggage EUR 1.55
Double sorting:	per item of baggage EUR 2.35
Triple sorting:	per item of baggage EUR 3.10

3. Pier charges

- Maintenance, provision and utilization of passenger boarding bridges
- Providing facilities for the supply of ground power at pier stands
- Providing of ground power for aircraft (excluding operation of equipment); between 2300 (2200) and 0400 (0300); ground power will only be provided subject to a supplementary charge (refer to Schedule of Charges for Extra Services)
- Providing of facilities for the supply of pre-conditioned air at pier stands
- Providing of pre-conditioned air for the supply of aircraft (excluding operation of the equipment); between 2300 (2200) and 0400 (0300), pre-conditioned air will only be provided subject to a supplementary charge (refer to Schedule of Charges for Extra Services)

For the services referred to above, the pier charges stated below will be invoiced to the airline company. Pier charges are calculated for every ton of MTOM or part thereof, and per unit of 15 minutes or part thereof between ONB and OFB. The minimum charge is based on a weight of 20 t MTOM.

The usage of facilities for ground power and pre-conditioned air is not included in this charge. No charge will be applied between 2300 (2200) and 0400 (0300).

Je angefangene Tonne MTOM und angefangene 15 Minuten für die ersten 100 t MTOM, mindestens jedoch für 20 Tonnen MTOM
EUR 0,54

Je angefangene Tonne MTOM und angefangene 15 Minuten ab der einhundertersten Tonne MTOM
EUR 0,46.

4. Ver- und Entsorgungsentgelt

- Vorhalten einer Frischwasserzapfstelle und Bereitstellung von Frischwasser gemäß IATA-Vorschriften.
- Der Transport des Frischwassers zum Luftfahrzeug und die Befüllung des Luftfahrzeugs ist nicht Bestandteil dieser Leistung.
- Vorhalten einer Anlage zur Versorgung des Luftfahrzeugs mit Spülflüssigkeit für die Toiletten und zur Entsorgung von Fäkalien. Bereitstellung der Spülflüssigkeit. Entsorgung der Fäkalien gemäß den gesetzlichen Vorschriften.
- Der Transport der Spülflüssigkeit zum Luftfahrzeug und die Befüllung des Luftfahrzeugs mit der Spülflüssigkeit sowie das Abpumpen der Fäkalien und deren Transport zur Entsorgungsanlage sind nicht Bestandteil dieser Leistung.
- Vorhalten eines Müllsammelplatzes und Entsorgung des Mülls gemäß den gesetzlichen Bestimmungen.
- Der Transport des Mülls vom Luftfahrzeug zum Sammelplatz ist nicht Bestandteil dieser Leistung.

Für die oben aufgeführten Leistungen wird der Fluggesellschaft das nachfolgend aufgeführte Ver- und Entsorgungsentgelt in Rechnung gestellt. Das Ver- und Entsorgungsentgelt wird nach der Anzahl der bei Landung an Bord befindlichen Passagiere berechnet.

Pro Passagier EUR 0,06.

Sonstige Flughafeneinrichtungen

Die nachfolgend aufgeführten Einrichtungen werden vom Flughafen bereitgestellt und müssen in Anspruch genommen werden, soweit dies den üblichen Verfahren bei der Abfertigung entspricht. Die Disposition erfolgt durch den Flughafen.

Abfertigungsschalter für Passagiere

- Disposition, Bereitstellung und Verwaltung der Abfertigungsschalter sowie der dazugehörigen für die Passagierabfertigung erforderlichen technischen Einrichtungen, wie Kommunikationseinrichtungen, Anzeigesysteme und Fördereinrichtungen
- Bereitstellung von Stau- und Warteflächen vor den Abfertigungsschaltern

Für die oben aufgeführten Leistungen werden die nachfolgenden Entgelte dem jeweiligen Abfertiger in Rechnung gestellt. Die Entgelte für die Nutzung der Abfertigungsschalter gelten jeweils für jede angefangenen 15 Minuten. Basis für die Berechnung sind die in der tagesaktuellen Disposition festgelegten Zeiträume, die, soweit keine abweichenden Absprachen getroffen werden, jeweils bis STD gehen.

Das Entgelt beträgt je Schalter und angefangener 15 Minuten-einheit
EUR 6,54.

Per ton of MTOM or part thereof and per 15 minutes or part thereof for the first 100 t MTOM, but for at least 20 t MTOM
EUR 0.54

Per ton of MTOM or part thereof and per 15 minutes or part thereof over 100 t MTOM
0.46 EUR

4. Supply and Disposal Charge

- Providing a drinking water supply facility and supplying drinking water in accordance with IATA regulations.
- Transporting drinking water to the aircraft and replenishing the aircraft is not included in this service.
- Providing a facility for supplying the aircraft with toilet flushing fluid and for the disposal of faeces. Supplying the flushing fluid. Disposing of faeces in accordance with legal regulations.
- Transporting the flushing fluid to the aircraft and replenishing the aircraft with the flushing fluid, as well as pumping out the faeces and transporting them to the disposal facility, are not included in this service.
- Providing a waste collection facility and disposing of waste in accordance with legal regulations.
- Transporting waste from the aircraft to the collection facility is not included in this service.

For the services referred to above the Supply and Disposal Charge stated below will be invoiced to the airline company. The Supply and Disposal Charge will be payable for every incoming passenger.

Per passenger EUR 0.06.

Miscellaneous Airport Facilities

The following facilities are provided by the airport and shall be employed for typical processing procedures. The Flughafen Hamburg GmbH is responsible for provision, terms of allocation and administration.

Check-in Counter for passengers

- Arrangement, provision and administration of check-in counters, as well as the technical facilities necessary for the processing of passengers, such as communication facilities, announcement systems and conveyance facilities
- Provision of storage areas and queuing areas near the check-in counters

For the services referred to above, the charge listed below will be invoiced to the contractor in question. Charge levied for the use of check-in counters apply to every 15 minutes or part thereof. The calculations are based on periods of time resolved in agreements on a day to day basis, which, unless subject to other arrangements, are extended up to Scheduled Time of Departure (STD).

The charge amounts per counter and every 15 minutes or part thereof to
EUR 6.54.

Entgeltordnung für den Flughafen Hannover

| (Grundlage NfL I - 197/09)

| **Stand: 1 JAN 2010**

Teil I

Allgemeine Bedingungen

1. Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ein Landeentgelt, vor dem Start ein Passagierentgelt, ein Sicherheitsentgelt, für jede Abstellung ein Abstellentgelt und ein Entgelt zur Finanzierung des Schallschutzprogramms an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Entgelte 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.

2. Die Entgelte sind vor dem Start in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen können sie 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, Garantieurkunde, 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.

3. Die 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.

Teil II

Landeentgelte

1. Allgemeines

Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (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.

Airport charges for Hannover Airport

| (Based on NfL I - 197/09)

| **Effective: 1 JAN 2010**

Part I

General Conditions

1. A landing charge is payable by aircraft operating agencies for each landing of their aircraft, a passenger charge is payable before departure, a security charge, a parking charge for each time parked and a charge to finance the sound-proofing programme to the aerodrome operator at the airport. Debtor(s) of the charges is/are

- a) the airline company under whose airline code/flight number the respective flight is carried out,
- b) the airline companies jointly and severally under whose airline code/flight number the respective flight is carried out (Code-Sharing),
- c) the aircraft operator,
- d) the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner.

2. The charges are payable in EURO prior to take-off; in special cases it may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

A previous agreement, which includes a stipulation of payments differing from a cash payment, presupposes a separate agreement of payments which shall be formulated in such a way that the airport operating agency is not put at a disadvantage as opposed to a cash payment (risk of non-payment and loss on interest). This will be achieved by advance payments and/or the handing over of a deposit, a surety bond, a bank guarantee, etc. In this case, invoices will be made out at the beginning of each calendar month for the preceding month. The invoices are payable immediately on receipt, cost-free and exempt from charges, into one of the accounts belonging to the „Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH“. In the case of default of payment, the latter reserves the right to charge interest on arrears pursuant to the regulations as laid down in §§ 247, 288 BGB.

3. The charges are pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally, as far as no exemption from turnover tax according to the law on turnover tax is present.

Part II

Landing Charges

1. General

The amount of the landing charge payable is calculated independently of the respective criteria applicable according to the maximum take-off weight (MTOW *) of the aircraft entered in the licensing documents.

*) The MTOW shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations. Until presentation of these documents, the maximum known MTOW of this aeroplane type will be taken as a basis. Reimbursements will not be made.

2. Entgelte

2.1 Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

- bis 1200 kg MTOW
Annex 16, Chapter 3, 6, 8,10 oder 11
entsprechend *) EUR 10,00
Kein Annex 16 EUR 25,00
- über 1200 – 2000 kg MTOW
Annex 16, Chapter 3, 6, 8,10 oder 11
entsprechend *) EUR 14,00
Kein Annex 16 EUR 40,00

*) Luftfahrzeuge bis 1200 kg und Luftfahrzeuge über 1200 bis 2000 kg MTOW entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 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, 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. Charges

2.1 That part of the landing charge based on the maximum take-off weight of the aircraft for powered aircraft with a maximum take-off weight is

- up to 1200 kg MTOW
Complying with Annex 16,
Chapter 3, 6, 8,10 or 11 *) EUR 10.00
Non-Annex 16 EUR 25.00
- over 1200 – 2000 kg MTOW
Complying with Annex 16,
Chapter 3, 6, 8,10 or 11 *) EUR 14.00
Non-Annex 16 EUR 40.00

*) Aircraft up to 1200 kg and aircraft over 1200 to 2000 kg MTOW comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 or 11 if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapter 3, 6, 8, 10 or 11 are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of the respective evidence by the operator prior to take-off.

über/over 2000 kg

bei Flügen/ for flights	für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge/ for turbine powered aircraft			für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart/ for aircraft with other power unit		
	mit Zulassung nach ICAO-Annex 16/ licensed in accordance with ICAO Annex 16 die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3 entsprechen*) / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3*)			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16/ not licensed in accordance with ICAO Annex 16	mit Zulassung nach ICAO Annex 16, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen*)/ licensed in accordance with ICAO Annex 16, complying with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3,6, 8, 10 or 11*)	
	Flugzeuge, die in der Bonusliste ent- halten sind**)/ Aeroplanes in- cluded in the Bonus list**)/	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind/ Aeroplanes not in- cluded in the Bonus list	die den Bedingun- gen von ICAO An- nex 16, Chapter 2 entsprechen*)/ complying with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 2*)			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16/ not licensed in accordance with ICAO Annex 16
	EUR je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichts/ for every 1000 kg of the maximum take-off weight or part thereof					
	7,15	16,20	36,20	62,00	7,15	36,20

- *) Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 2 und 3 bzw. Chapters 3, 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.
- ** Es gilt die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) veröffentlichte Bonusliste für startende und landende Luftfahrzeuge in der jeweils gültigen Fassung.
- *** Die Flugzeuge, die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 4 entsprechen, werden bis auf weiteres gemäß der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) veröffentlichten Bonusliste für startende und landende Luftfahrzeuge abgerechnet.
- *) Turbo-jet aircraft or aircraft with other power unit comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 or 11, if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapter 2 and 3 or Chapters 3, 6, 8, 10 or 11 are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of the respective evidence by the operator prior to take-off.
- ** The Bonus List for departing and landing aircraft in its respectively valid version, published by the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs (BMVBS), applies.
- *** Until further notice, aeroplanes complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 4 will be charged in accordance with the Bonus List for departing and landing aircraft published by the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs (BMVBS).

2.2 Die unter 2.1 genannten Landeentgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen

- bei Strahltriebwerke-Luftfahrzeugen, die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3 entsprechen und
- bei Luftfahrzeugen mit anderer Antriebsart, deren Zulassungen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen
- bei Luftfahrzeugen bis 2000 kg MTOW, deren Zulassungen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen um 50%.

Das ermäßigte Landeentgelt beträgt mindestens EUR 7,50.

2.3 Lärmzuschlag für nach ICAO Annex 16 Chapter 3 und 4 und nach ICAO Annex 16 Chapter 2 zertifizierte Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch) für den Zeitraum 2100 (2000) bis 0459 (0359) (siehe Anhang 1).

2.2 For training and instruction flights, the landing charges listed under 2.1 are subject to reduction

- for turbo-jet aircraft which comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3 and
- for aircraft with other power unit licensed in accordance with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 or 11
- for aircraft up to 2000 kg MTOW licensed in accordance with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 or 11 of 50%.

The reduced landing charge is not less than EUR 7.50.

2.3 The charges for aircraft classified according to ICAO Annex 16 Chapter 3 and 4 and Annex 16 Chapter 2 and aircraft without a noise certificate (military) are subject to an increase from 2100 (2000) until 0459 (0359) (see Annex 1).

2.4 Für jedes Flugereignis (Start und/oder Landung) ist zusätzlich zu den in Abs. 2.1 genannten Landeentgelten in der Zeit von 2100 (2000) bis 0459 (0359) an den Flughafenunternehmer ein lärmorientiertes Grundentgelt pro Bewegung zu entrichten.

Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

Die Zuordnung der Luftfahrzeuge in Lärmkategorien erfolgt auf der Basis gemessener durchschnittlicher Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen. In Annex 1 nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse am Flughafen Hannover vorliegen.

2.5 Die unter 2.1 genannten Landeentgelte ermäßigen sich an Werktagen (Mon – Fri) in der Zeit von 0500 (0400) – 1900 (1800)

- für Nur-Frachtflugzeuge, die ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen und nicht in der Bonusliste enthalten sind
- für Nur-Frachtflugzeuge mit anderer Antriebsart, deren Zulassungen nicht den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechen um 50% bei Start und Landung.

Das ermäßigte Landeentgelt beträgt mindestens je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes EUR 9,00

2.6 Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

3. Begriffsbestimmungen

Schulflüge im Sinne von Nr. 2.2 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 2.2 sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen 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.

4. Ausnahmeregelungen

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Landeentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

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 Landeentgelte um 50%. Die Flüge sind dem Flugplatzunternehmer rechtzeitig vorab schriftlich zu melden.

Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Landeentgelte zu entrichten. Für Flüge der am Standort Hannover stationierten Polizeihubschrauberstaffel sind für Flüge die unter der VK 72 durchgeführt werden, nur die Mindestlandeentgelte gemäß 3b in Höhe von EUR 7,50 zu entrichten.

Teil III

Passagierentgelte

1. Allgemeines

Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und im 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.

2.4 A noise-oriented basic charge per flight (take-off and/or landing) shall be paid to the aerodrome operator additionally to the landing charges (see para 2.1) between 2100 (2000) and 0459 (0359).

The calculation is based on fixed charges per noise category.

The allocation of aircraft into noise categories is based on the average noise levels measured upon landing and take-off of the observed aircraft types. Aircraft types not listed in Annex 1 will be classified at the airport's discretion on the basis of noise certificates presented until satisfactory readings are available to Hannover Airport.

2.5 The landing charges listed under 2.1 are subject to a reduction on workdays (Mon – Fri) between 0500 (0400) – 1900 (1800)

- for all-freight flights which comply with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 3 and that are not included in the Bonus List
- for all-freight flights with other power unit not licensed in accordance with the conditions of ICAO Annex 16, Chapters 3, 6, 8, 10 or 11 of 50% per take-off and landing.

The reduced landing charge is not less than EUR 9.00 for every 1000 kg of the maximum take-off weight, or part thereof.

2.6 That part of the landing charge based on the maximum take-off weight of the aircraft, is also payable for a touch-and-go landing with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

3. Definitions

Training flights pursuant to para 2.2 are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization pursuant to the „Verordnung über Luftfahrtpersonal“ (order for the licensing of aviation personnel).

Instruction flights pursuant to para 2.2 are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilots; the pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown; the instructor must be aboard the aircraft being used.

4. Exceptional Regulations

No landing charges are payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

The landing charges will be reduced by 50% for flights exclusively carried out for maintenance purposes (ferry-in/ferry-out) to be maintained or repaired in a repair hangar based at the airport. These flights shall be reported to the aerodrome operator in good time in advance in writing.

No landing charges are payable for inspection flights by the Federal Aeronautical Authority of Niedersachsen. For flights by the police helicopter squadron stationed in Hannover, only the minimum landing charges according to 3b amounting to EUR 7.50 shall be paid for type 72 flights.

Part III

Passenger Charges

1. General

The amount of the passenger charge payable is based on commercial air transport and company transport flights*) on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

*) Company transport flights are flights serving to convey persons and goods in the company interest and which are not performed on behalf of third parties for payment. Business flights by industrial and commercial enterprises with their own aircraft, or non-company aircraft provided free of charge, as well as flights by airline companies, belong, among others, to company transport.

2. Entgelte

Das Passagierentgelt in den Terminals A bis C beträgt

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

EUR 10,83

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

EUR 11,30

- 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

EUR 12,08

je Fluggast.

Kappungsgrenze

Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (Anzahl der abfliegenden Passagiere dividiert durch Anzahl der angebotenen Sitze auf Passagierflügen) bezogen auf alle Passagierflüge eines Kalenderjahres über 80% (Kappungsgrenze), so ist für die darüber hinausgehende Anzahl der Passagiere kein Passagierentgelt zu entrichten. Eine entsprechende Rückerstattung erfolgt auf Grundlage der im laufenden Jahr zunächst berechneten Passagierentgelte (Gesamtsumme Passagierentgelte dividiert durch Anzahl der insgesamt abgeflogenen Passagiere) für die Anzahl der die Kappungsgrenze übersteigenden Passagiere. Die Erstattung erfolgt Anfang Februar des jeweiligen Folgejahres zinslos als Gutschrift, soweit mindestens 30 Starts im Kalenderjahr durchgeführt worden sind.

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

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Passagiere, die mit Militärflugzeugen (Verkehrsarten 91, 92, 93) reisen, nicht einbezogen.

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Passagiere, die mit voll vom Militär gecharterten Zivilflugzeugen (Verkehrsart 35) reisen, einbezogen.

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Passagierentgelte zu entrichten.

Teil IV

Sicherheitsentgelte

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr*) nach der Zahl der beim Start sich an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

Das Sicherheitsentgelt beträgt EUR 1,50 je Fluggast.

Das Sicherheitsentgelt für Nur-Fracht- und Nur-Postflüge beträgt EUR 0,65

je angefangene Verkehrseinheit.

*) 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. Charges

The passenger charge in terminal A to C

- provided the following landing of the aircraft is conducted from an aerodrome within the Federal Republic of Germany is

EUR 10.83

- provided the following landing of the aircraft is conducted from an aerodrome outside the Federal Republic of Germany and within the EU, as well as within States (Switzerland, Iceland, Norway) which have been equated with EU member States in air transport by international treaties, the charge is

EUR 11.30

- provided the following landing of the aircraft is conducted from an aerodrome outside the EU, as well as outside States (Switzerland, Iceland, Norway) which have been equated with EU member States in air transport by international treaties, the charge is

EUR 12.08

per passenger.

Capping Limit

If the seat load factor for an airline (number of outbound passengers divided by the number of seats offered on passenger flights) is higher than 80% (capping limit) for all passenger flights within one calendar year, no passenger charges shall be paid for any passengers above the capping limit. A reimbursement will be made based on the invoiced passenger charges in the respective calendar year (total amount of passenger charges divided by number of total passengers outbound) for the number of passengers which exceed the charging limit. This reimbursement will be credited at the beginning of the following year without interest provided a minimum of 30 take-offs have been conducted in a calendar year.

The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include passengers travelling on military aircraft (Types 91, 92, 93).

The number of passengers aboard the aircraft when departing will include passengers travelling on civil aircraft completely chartered by military forces (Type 35).

No passenger charges are payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

No passenger charges are payable for inspection flights by the Federal Aeronautical Authority of Niedersachsen.

Part IV

Security Charges

The amount of the security charge payable is based for commercial air transport and works traffic on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

The security charge amounts to EUR 1.50 per passenger.

The security charge for all-freight and all-mail flights amounts to EUR 0.65

per traffic unit or part thereof.

*) Company transport flights are flights serving to convey persons and goods in the company interest and which are not performed on behalf of third parties for payment. Business flights by industrial and commercial enterprises with their own aircraft, or non-company aircraft provided free of charge, as well as flights by airline companies, belong, among others, to company transport.

Teil V

Entgelte für Luftschiffe und Ballone

1. Allgemeines

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

2. Entgelte

2.1 Entgelte für Luftschiffe

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

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

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

2.1.2 Landeentgelt

Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt EUR 7,15 je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes.

2.2 Entgelte für Ballone

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

3. Das Ankermastentgelt, das Landeentgelt und das Startentgelt sind vor dem Start in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen können sie 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.

4. Das Ankermastentgelt, das Landeentgelt und das Startentgelt 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.

Teil VI

Abstellentgelte

1. Allgemeines

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

2. Entgelte

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1000 kg des Höchstabfluggewichts

EUR 2,18.

Es beträgt mindestens EUR 4,77 je angefangene 24 Stunden.

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

Part V

Charges for Airships and Balloons

1. General

For the use of the airport with airships, a mooring mast charge and a landing charge shall be paid; for the use of the airport with balloons, a take-off charge.

2. Charges

2.1 Charges for Airships

2.1.1 The mooring mast charge is payable for the setting up of a mooring mast, and for 24 hours or part thereof amounts to:

- for airships up to 49.99 m total length
EUR 105.00
- for airships from 50.00 – 59.99 m total length
EUR 130.00
- for airships upwards of 60.00 m total length
EUR 155.00

The period decisive for calculating the mooring mast charge begins with the setting up of the mooring mast and ends with its dismantling.

2.1.2 Landing Charge

The part of the landing charge based on the maximum take-off weight (MTOW) of the airships is EUR 7.15 for every 1000 kg of the MTOW or part thereof.

2.2 Charges for Balloons

For the take-off of a balloon EUR 45.00 will be charged.

3. The mooring mast charge, the landing charge and take-off charge are payable in EURO prior to take-off. In special cases they may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

A previous agreement, which includes a stipulation of payments differing from a cash payment, presupposes a separate agreement of payments which shall be formulated in such a way that the airport operating agency is not put at a disadvantage as opposed to a cash payment (risk of non-payment and loss on interest). This will be achieved by advance payments and/or the handing over of a deposit, a surety bond, a bank guarantee, etc. In this case, invoices will be made out at the beginning of each calendar month for the preceding month. The invoices are payable immediately on receipt, cost-free and exempt from charges, into one of the accounts belonging to the „Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH“. In the case of default of payment, the latter reserves the right to charge interest on arrears pursuant to the regulations as laid down in §§ 247, 288 BGB.

4. The mooring mast charge, the landing charge and the take-off charge are charges pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turn-over tax additionally, as far as no exemption from turnover tax according to the law on turnover tax is present.

Part VI

Parking Charges

1. General

The scale of parking charges is based on the approved maximum take-off weight of the aircraft.

2. Charges

The parking charge for every 24 hours or part thereof and for every 1000 kg of the maximum take-off weight or part thereof is

EUR 2.18

amounting to not less than EUR 4.77 for every 24 hours or part thereof.

No parking charge is payable if the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed 3 hours.

Teil VII

Entgelte zur Finanzierung des Schallschutzprogramms

1. Allgemeines

Das Schallschutzzentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) wie folgt:

*) 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.

- 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-Postflügen oder
- c) Pauschale für Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92, 93

2. Entgelte

2.1.1 Die Bemessungsgrundlage für Passagierflüge beträgt:

- | pro Passagier an Bord bei Abflug EUR 0,20

2.1.2 Die Bemessungsgrundlage für Luftfracht oder Luftpost bei Nur-Fracht-Flügen/Nur- Postflügen beträgt:

- | je VE (pro angefangene 100 kg an Bord bei Start und Landung) EUR 0,05

2.1.3 Die Bemessungsgrundlage für Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92, 93 beträgt:

- | Pauschale je Start EUR 40,00

Part VII

Charges for financing the sound-proofing programme

1. General

The charge for sound-proofing is calculated for commercial air transport and company transport flights*) as follows:

*) Company transport flights are flights serving to convey persons and goods in the company interest and which are not performed on behalf of third parties for payment. Business flights by industrial and commercial enterprises with their own aircraft, or non-company aircraft provided free of charge, as well as flights by airline companies, belong, among others, to company transport.

- a) on the number of passengers on passenger flights aboard the aircraft when departing or
- b) per traffic unit on arrival and departure for each 100 kg air freight or air mail, or part thereof, for all-freight and all-mail flights or
- c) on an all-inclusive sum for military flights of the types 91, 92, 93

2. Charges

2.1.1 The basis of calculation for passenger flights is:

- | per passenger on board on departure EUR 0,20

2.1.2 The basis of calculation for air freight or air mail for all-freight/all-mail flights is:

- | per traffic unit (for each 100 kg or part thereof on board when departing and landing) EUR 0,05

2.1.3 The basis of calculation for military flights of the types 91, 92, 93 is:

- | all-inclusive price per take-off EUR 40.00

Anhang 1 / Annex 1

Lärmkategorien - Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahltriebwerke Luftfahrzeugen sowie Propellerflugzeugen und Hubschraubern / Noise categories - classification of turbine powered aircraft according to ICAO Annex 16/3 and 16/4, propeller-driven aircraft and helicopters

Kategorie / Category 1: LAZ bis/up to 71,9 dB (A)

Alle Kap./ all Chap. 3 Jets mit/with MTOW < 34 t
Alle Kap./ all Chap. 4 Jets mit/with MTOW < 34 t
Alle Propellerflugz./ all propeller aircraft mit/with MTOW < 34 t

Alle/all Hubschrauber/helicopters
A318, A319, A320
AN72/74
B717
B737-300, B737-500 bis/up to -900
B757

Bae146 / Avro RJ
C160 / ND16 (Transall)
CRJ7, CRJ9
Fokker 70 / Fokker 100
Gulfstream IV / V
L188, MD90
E170, E190

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

A300
A310
A321
B727-100 Re-engined
B767 200
B737-400
YK42/142
DC6
IL18
TU204
A321

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

A330
A340
AN12
B737 200 Hushkit
DC8-70-Serie/series
DC9 Hushkit
IL96
L1011 (Tristar)
MD11, MD87
B777
SC5 (Shorts Belfast)
C130 (Hercules)
IL76 Re-engined
B767 300 und/and 400, B747S

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

AN22
BAC 111 Hushkit
TU154M
B747-400
DC10
MD80 bis/up to 83, MD88

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

B747-100 bis/up to -300
IL62
B727 Hushkit

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

-
Kategorie / Category 7: LAZ 87,0 und darüber/and above
AN124

Lärmzuschlag Nachtzeit pro Flugereignis / Additional Night Surcharge per flight 2100 (2000) bis/until 0459 (0359) in EUR

Kategorie/Cat. 1	Kategorie/Cat. 2	Kategorie/Cat. 3	Kategorie/Cat. 4	Kategorie/Cat. 5	Kategorie/Cat. 6	Kategorie/Cat. 7
55,00	120,00	230,00	380,00	680,00	1.330,00	2.550,00

Lärmkategorien - Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahltriebwerke Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugen ohne Lärmzeugnis (militärisch) / Noise categories - classification of turbine powered aircraft according to ICAO Annex 16/2 and aircraft without a noise certificate (military)

Kategorie / Category 1: LAZ bis/up to 71,9 dB (A)

-

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

-

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

-

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

Alle Kap./all Chap. 2 Jets mit/with MTOW < 34 t
B747-S
C17 (Globemaster)
DC9
Fokker 28

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

IL86

Kategorie / Category 7: LAZ 87,0 und darüber/and above

AN124
BAC111
B727
C5
E3 AWACS
VC10
IL76

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

B737-200
B747-100 bis/up to -200
IL62
TU134
TU154
DC8 (außer/except 70-Serie/series)

Lärmzuschlag Nachtzeit pro Flugereignis / Additional Night Surcharge per flight 2100 (2000) bis/until 0459 (0359) in EUR

Kategorie/Cat. 1	Kategorie/Cat. 2	Kategorie/Cat. 3	Kategorie/Cat. 4	Kategorie/Cat. 5	Kategorie/Cat. 6	Kategorie/Cat. 7
130,00	230,00	440,00	740,00	1.350,00	2.650,00	5.000,00

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Entgeltordnung für den Flughafen Köln/Bonn

I (Grundlage NfL I - 160/10)

Stand: 1 AUG 2010

Teil I

Landeentgelte

1. Allgemeines

1.1 Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen Köln/Bonn ein Entgelt (Landeentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.2 Das Entgelt bemisst sich

- a) unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW*).

Erfolgt die Landung oder der Start des Luftfahrzeuges in der Zeit zwischen 2100 und 0500 (2000 und 0400), so werden unabhängig vom tatsächlichen Höchstabfluggewicht 12.000 kg als Berechnungs-Untergrenze zugrunde gelegt (Fix-Entgelt).

Eine Reduzierung des Höchstabfluggewichtes gemäß AFM wird nur anerkannt, sofern sie der Flughafen Köln/Bonn GmbH mindestens 4 Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode mitgeteilt wird. Als Nachweis ist ein entsprechendes Zertifikat des Luftfahrt-Bundesamtes oder einer anderen Zulassungsbehörde vorzulegen. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeuges ist der Flughafen Köln/Bonn GmbH unverzüglich mitzuteilen.

Erfolgt eine Landung tagsüber und der nachfolgende Start in der Zeit von 2100 bis 0500 (2000 bis 0400), so findet für die Berechnung des Landeentgeltes fix und der Lärmklassen (LK) 1 bis 7, der jeweilige Nachtpreis Anwendung (erhöhter MTOW-Satz bei Landeentgelte fix).

Nur-Frachter erhalten an den Tagen Montag bis Freitag, falls der Start und die Landung zwischen 0500 und 2100 (0400 und 2000) 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 Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste (Passagierentgelt und variables Landeentgelt).

2. Entgelte

2.1 Entgelte nach Höchstabfluggewicht

2.1.1 Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes wird unter Berücksichtigung der Bedingungen des ICAO Annex 16, Band 1 sowie des LSL (Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge, Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes vom 1 JAN 1991) ermittelt und beträgt:

* 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.

Airport Charges for Köln/Bonn Airport

I (Based on NfL I - 160/10)

Effective: 1 AUG 2010

Part I

Landing Charges

1. General

1.1 A charge (landing charge) is payable to the airport operator by aircraft operating agencies for each landing of their aircraft at Köln/Bonn Airport.

1.2 The amount of the landing charge payable is based

- a) on the highest maximum take-off weight (MTOW*) listed in the licensing documents of the aircraft, regardless of the respective operational criteria.

If the landing or take-off of the aircraft is between 2100 and 0500 (2000 and 0400), 12.000 kg will be taken as the calculated minimum limit (fixed charge), independent of the actual maximum take-off weight.

A reduction in accordance with the AFM will only be recognized if Köln/Bonn Airport GmbH is notified of it at least 4 months prior to the commencement of a new flight plan period. As proof, a corresponding certificate from the Federal Office of Civil Aviation (LBA) or another licensing Authority shall be presented. Each raising of the take-off weight of the aircraft listed in the licensing documents shall be reported immediately to Köln/Bonn Airport GmbH.

If a landing takes place during the day and the ensuing take-off between 2100 and 0500 (2000 and 0400), the respective fixed night price will be used to calculate the landing charge and the noise categories 1 to 7 (increased MTOW rate for fixed landing charges).

All-cargo flights will be granted a reduction of 25% off the daily price – fixed landing charge – from Mondays to Fridays if the take-off and the landing take place between 0500 and 2100 (0400 and 2000) and

- b) in addition, an emission-related charge per occurrence/landing
c) in addition, a charge per noise category (1 to 7)
d) in addition, on the number of passengers aboard the aircraft when landing (passenger charge and variable landing charge).

2. Charges

2.1 Charges Based on the Maximum Take-Off Weight

2.1.1 That part of the landing charge based on the maximum take-off weight of the aircraft is determined taking into account the conditions of ICAO Annex 16, Volume I as well as LSL (noise requirements for aircraft, published by the Federal Office of Civil Aviation (LBA) from 1 JAN 1991) and is:

* The MTOW shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual Section for Weight Limitations. Until presentation of these documents, the highest known MTOW for this type of airplane will be taken as a basis. Retrospective reimbursements will not be made.

für Kleinflugzeuge bis 2 t MTOW inklusiv emissionsabhängiges Entgelt / for small aeroplanes up to 2 t MTOW including an emission-related charge

für nicht-strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber bei Flügen im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr / for non turbine-powered aircraft and helicopters on domestic and international flights				
bis 1,2 t Höchstabfluggewicht / up to 1.2 t MTOW		über 1,2 bis 2,0 t Höchstabfluggewicht / over 1.2 up to 2.0 t MTOW		bis 2,0 t / up to 2.0 t
die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kap. 6 (-4 dB (A)**), Kap. 8, Kap. 10 bzw. den LSL, Kap. VI. 2.4, Kap. VIII, Kap. X entsprechen* / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 6 (-4 dB (A)**), Chapter 8, Chapter 10 or the LSL, Chapter VI. 2.4, Chapter VIII, Chapter X*	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kap. 6 bzw. den LSL, Kap. VI. 2.3 entsprechen* / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 6 or the LSL, Chapter VI 2.3*	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kap. 6 (-4 dB (A)**), Kapitel 8, Kap. 10 bzw. den LSL, Kap. VIII, Kap. X entsprechen* / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 6(-4 dB (A)**), Chapter 8, Chapter 10 or the LSL, Chapter VIII and Chapter X*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kapitel 6 entsprechen* / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 6*)	ohne Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16, Band I oder den LSL/ without noise certificate according to ICAO Annex 16, Volume I or the LSL
je Vorgang / for each landing				
EUR 13,55	EUR 27,10	EUR 24,50	EUR 49,00	EUR 79,05

* Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, 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 die 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 I oder LSL" berechnet.

Aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 6, 8, 10 or the LSL (relevant national noise requirements for aircraft), if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapter 6, 8, 10 as well as to the LSL are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the presentation of the respective noise certificate of the aeronautical authority of the state in which the aircraft has been registered by the operator prior to take-off. If the respective evidence is not presented, the charges of the category "without noise certificate according to ICAO Annex 16, Volume I, or the LSL" will be calculated.

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

The noise values must remain at least 4 dB(A) below the noise limits of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 6.

für Luftfahrzeuge über 2 t MTOW nur für Passagier-/und Postfluggerät / for aircraft over 2 t MTOW for passenger/mail flights, only

für strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge sowie für nicht-strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber über 2 t MTOW / for turbine-powered as well as for non turbine-powered aircraft and helicopters over 2 t MTOW					
bei Flügen im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr / for flights on domestic and international flights	mit Zulassung nach ICAO Annex 16, Band I (für strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge) / licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume I (for turbine-powered aircraft)			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, Band I oder den LSL / not licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume I or the LSL	
	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kap. 3 entsprechen* und die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, 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* / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3* and with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, Chapter 5, Chapter 6 (-4dB (A)**), Chapter 8, Chapter 10 or the LSL Chapter III, Chapter V, Chapter VI. 2.4, Chapter VIII, Chapter X. 2.4*		die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kap. 2 entsprechen* und die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kap. 6 bzw. den LSL Kap. VI. 2.3, X. 2.3 entsprechen* / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 2* and with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 6 or the LSL Chapter VI. 2.3, X. 2.3*		
	Werte je angefangene t MTOW nach linear-degressiven Entgeltlisten-Verfahren / Values for each t MTOW or part thereof according to the procedures for degressive tariff lists				
Basiswert pro t bei 400 t MTOW: / Basic Value per t for 400 t MTOW:					
	in Bonusliste enthalten / in Bonus List 0500 – 2100 4,30 (0400 – 2000)	0500 – 2100 (0400 – 2000)	15,76	0500 – 2100 (0400 – 2000)	24,24
	in Bonusliste enthalten / in Bonus List 2100 – 0500 5,15 (2000 – 0400)				
	nicht in Bonusliste enthalten / not in Bonus List 0500 – 2100 5,83 (0400 – 2000)	2100 – 0500 (2000 – 0400)	47,94	2100 – 0500 (2000 – 0400)	74,94
	nicht in Bonusliste enthalten / not in Bonus List 2100 – 0500 8,40 (2000 – 0400)				
Degressionswert pro t MTOW: / Value of Degression per t MTOW:					
	in Bonusliste enthalten / in Bonus List 0500 – 2100 0,01095583 (0400 – 2000)	0500 – 2100 (0400 – 2000)	0,03584171	0500 – 2100 (0400 – 2000)	0,05449256
	in Bonusliste enthalten / in Bonus List 2100 – 0500 0,01280794 (2000 – 0400)				
	nicht in Bonusliste enthalten / not in Bonus List 0500 – 2100 0,01440181 (0400 – 2000)	2100 – 0500 (2000 – 0400)	0,10898512	2100 – 0500 (2000 – 0400)	0,16450584
	nicht in Bonusliste enthalten / not in Bonus List 2100 – 0500 0,01980782 (2000 – 0400)				

für Luftfahrzeuge über 2 t MTOW nur für Fracht-Fluggerät / for aircraft over 2 t MTOW for cargo flights, only

für strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge sowie für nicht-strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber über 2 t MTOW / for turbine-powered as well as for non turbine-powered aircraft and helicopters over 2 t MTOW			
bei Flügen im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr / for flights on domestic and international flights	mit Zulassung nach ICAO Annex 16, Band I (für strahltriebwerke getriebene Luftfahrzeuge) / licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume I (for turbine-powered aircraft)		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, Band I oder den LSL / not licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume I or the LSL
	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kap. 3 entsprechen* und die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, 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* / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3* and with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, Chapter 5, Chapter 6 (-4dB (A)**), Chapter 8, Chapter 10 or the LSL Chapter III, Chapter V, Chapter VI. 2.4, Chapter VIII, Chapter X. 2.4*	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kap. 2 entsprechen* und die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kap. 6 bzw. den LSL Kap. VI. 2.3, X. 2.3 entsprechen* / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 2* and with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 6 or the LSL Chapter VI. 2.3, X. 2.3*	
Werte je angefangene t MTOW nach linear-degressiven Entgeltlisten-Verfahren / Values for each t MTOW or part thereof according to the procedures for degressive tariff lists			
Basiswert pro t bei 400 t MTOW: / Basic Value per t for 400 t MTOW:			
	in Bonusliste enthalten / in Bonus List 0500 – 2100 4,75 (0400 – 2000)	0500 – 2100 17,41 (0400 – 2000)	0500 – 2100 26,78 (0400 – 2000)
	in Bonusliste enthalten / in Bonus List 2100 – 0500 5,60 (2000 – 0400)		
	nicht in Bonusliste enthalten / not in Bonus List 0500 – 2100 6,44 (0400 – 2000)	2100 – 0500 52,97 (2000 – 0400)	2100 – 0500 82,78 (2000 – 0400)
	nicht in Bonusliste enthalten / not in Bonus List 2100 – 0500 9,28 (2000 – 0400)		
Degressionswert pro t MTOW: / Value of Degression per t MTOW:			
	in Bonusliste enthalten / in Bonus List 0500 – 2100 0,01095583 (0400 – 2000)	0500 – 2100 0,03584171 (0400 – 2000)	0500 – 2100 0,05449256 (0400 – 2000)
	in Bonusliste enthalten / in Bonus List 2100 – 0500 0,01280794 (2000 – 0400)		
	nicht in Bonusliste enthalten / not in Bonus List 0500 – 2100 0,01440181 (0400 – 2000)	2100 – 0500 0,10898512 (2000 – 0400)	2100 – 0500 0,16450584 (2000 – 0400)
	nicht in Bonusliste enthalten / not in Bonus List 2100 – 0500 0,01980782 (2000 – 0400)		
Endpreisermittlung pro Luftfahrzeug/MTOW*: / Determination of Final Price per Aircraft/MTOW*:			
(Basiswert + (Degressionswert* (400 - MTOW))) *MTOW / (Basic Value + (Degressional Value* (400 - MTOW))) *MTOW			
*) EUR – Preis mit kaufmännischer Rundung. Bei Luftfahrzeugen über 400 t wird nur der jeweilige Basiswert angewandt. / EUR – Prices rounded off according to commercial practice. For aircraft with more than 400 t, only the basic value will be used.			

* Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kapitel 2 und 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Kapitel 2 und 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Band I, Kapiteln 6, 8, 10 oder den LSL, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Kapiteln 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 I oder LSL" berechnet.

* Turbo-jet aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 2 and 3, if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapter 2 and 3 are not exceeded. Aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Volume I, Chapters 6, 8, 10 or the LSL (relevant national noise requirements for aircraft), if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapters 6, 8, 10 as well as to the LSL are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the presentation of the respective noise certificate of the aeronautical authority of the state in which the aircraft has been registered by the operator prior to take-off. If the respective evidence is not presented, calculation of the charges will be based on category "without noise certificate according to ICAO Annex 16, Volume I or LSL".

**Die Grenzwerte des ICAO Annex 16, Band I, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden.
The noise values must remain at least 4 dB(A) below the noise limits of ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 6.

Bonusliste ¹⁾ in der jeweils gültigen Fassung gemäß BMVBS: Derzeit alle Flugzeugtypen bis 25 t MTOW sowie /
Bonus list ¹⁾ in the version currently valid in accordance with the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs: at present all aircraft types up to 25 t MTOW as well as

A 300	B 727-100 (Re-engined mit 3 Tay-Triebwerken/with 3 tay-engines)	F 100
A 310	B 737-300 bis/to 900	F 70
A 318	B 747-400	Gulfstream IV, V
A 319	B 757	DC 10-30/MD 11
A 320	B 767	BAe 146/Avro RJ-Serie/Series
A 321	B 777	DC 8-70
A 330	MD 90	Tu 204
A 340	CRJ-700	EM 170/175
A380	CL 90	ERJ 190

¹⁾ Wenn für Strahlflugzeuge anhand von Lärmzeugnissen nachgewiesen wird, dass diese die Anforderungen nach ICAO Annex 16 Ch. 4 erfüllen, werden diese vom Flughafen Köln/Bonn als Bonuslisten-Luftfahrzeug behandelt, auch wenn dieser Flugzeugtyp auf der Bonusliste des BMV aus dem Jahr 2003 nicht explizit verzeichnet ist./ If it is proved by noise certificates that jet aircraft fulfill the requirements according to ICAO Annex 16, they will be treated by Köln/Bonn Airport as Bonus List aircraft even if the aircraft type does not explicitly appear on the 2003 Bonus List of the Federal Ministry of Transport (BMV).

Zusätzliches variables Landeentgelt nur für Passagier-/Post-Fluggeräte / Additional variable landing charge for passenger/mail flights, only:

Der variable Teil des Landeentgelte, der sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Passagiere bemisst, beträgt EUR 0,28.
Für alle Fluggeräte gelten in den folgenden Preiskategorien am Tag und in der Nacht

The variable part of the landing charge, which is calculated according to the number of passengers on board the aircraft when landing, is EUR 0.28.
The following price categories apply to all aircraft during the day and at night additionally per landing:

	EUR	
	Tag / day	Nacht / night
Lärmklasse / Noise Category 1	10,00	20,00
Lärmklasse / Noise Category 2	20,00	40,00
Lärmklasse / Noise Category 3	40,00	80,00
Lärmklasse / Noise Category 4	70,00	140,00
Lärmklasse / Noise Category 5	140,00	280,00
Lärmklasse / Noise Category 6	280,00	560,00
Lärmklasse / Noise Category 7	560,00	1120,00

zusätzlich je Landung.

Tabelle der Lärmklassen 1 bis 7 / List of Noise Categories 1 to 7:

Lärmklasse / Noise Category 1		bis / up to 66,9 dB(A):	
Beechcraft 33	Cessna 175	andere / others < 2 t	
Beechcraft 35	Cessna 177		
Cessna 150	Cessna 182		
Cessna 152	Pilatus PC-9M		
Cessna 172R	Pilatus PL12		
Lärmklasse / Noise Category 2		67,0 bis / up to 69,9 dB(A):	
ATP Advanced Turboprop	BD-700 Global Express	Cessna 525	Dornier 328
ATR 42-100	Canadair CL-610 Challenger	Cessna 560 Citation V	Dornier 328 J
ATR-72	Canadair Regional Jet	Cessna 560XL Citation Excel	Embraer 120 ER
BAE 146	Cessna 340	Cessna 650 Citation VII	Embraer 145 LR
BAE 146-200	Cessna 404	DASH 5	Embraer EMB-135
BAE 146-300	Cessna 414	DASH 8-100	Fokker F 27
Beechcraft 40	Cessna 412	DASH 8-300	Gulfstream 4/5
Beechcraft 90	Cessna 441	DASH 8-400	HS 25-700/800
Boeing B 712	Cessna 500	Dassault-Breguet Falcon 10	Learjet 31 - 60
Lärmklasse / Noise Category 3		70,0 bis / up to 72,9 dB(A):	
Airbus A318	Boeing B 737-800	Fokker F 70/100	SW 2/3/4
Airbus A319	Boeing B 757-200	McDonnell Douglas MD-90	
Airbus A320	Boeing B 757-300	Piaggio P 180 Avanti	alle Hubschrauber/ all helicopters
Boeing B 737-600	Dassault-Breguet Falcon	Lockheed Hercuies	
Boeing B 737-700	20/50/90	Lockheed Electra	
Lärmklasse / Noise Category 4		73,0 bis / up to 76,9 dB(A):	
Airbus A 300 Frachter	Boeing B 737-300	Boeing B 777-200/300	
Airbus A 300-600	Boeing B 737-400	Antonov 26	
Airbus A 310	Boeing B 737-500	Antonov 30	
Airbus A 321	Boeing B 767-200	C 160 Transall	
Airbus A 330-200	Boeing B 767-300		

Lärmklasse / Noise Category 5

Airbus A 340	McDonnell-Douglas MD82
Boeing B 747-400	McDonnell-Douglas MD83
Boeing B 747SP	McDonnell-Douglas MD87
Lokheed Tristar L101	McDonnell-Douglas MD88
McDonnell-Douglas MD80	McDonnell-Douglas DC 10-10
McDonnell-Douglas MD81	McDonnell-Douglas DC-10-30

77,0 bis / up to 80,9 dB(A):

McDonnell Douglas MD-11
Tupolev Tu 154 M

Lärmklasse / Noise Class 6

Boeing B 747-100	Antonov-124
Boeing B 747-200	McDonnell-Douglas DC 8-
Boeing B 747-300.	70/72
Antonov An-22 Antheus	Ilyuschin Il-96

81,0 bis / up to 85,9 dB(A):

Tupolev 134

Lärmklasse / Noise Class 7

Boeing Sentry Avacs	McDonnell-Douglas DC 8-
Boeing B 707	50/52
Bac 111-500	Mig 29

ab / from 86,0 dB(A):

MRCA Tornado	F4 Phantom
Ilyuschin Il-76	
IlyurchIn Il-86	

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 wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Köln/Bonn vorliegen. Eine Überprüfung der Eingruppierung der Fluggeräte in die sieben Lärmklassen erfolgt jährlich zum 1. Januar.

Aircraft are classified on the basis of average maximum noise levels on take-off at measuring point 6 (Lohmar) which have been recorded during the past 3 to 6 years. Aircraft not listed here are classified at the discretion of Köln/Bonn Airport on the basis of noise certificates submitted until sufficient measuring results are available. The grouping of aircraft into the seven noise categories will be re-examined every year on 1st January.

Zusätzlich emissionsbezogenes Entgelt / Additionally emission-related charge:

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt EUR 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.

The emission-related charge amounts to EUR 3.00 per kg of nitrogen oxide equivalent (the emission value) within the standardized LTO cycle ("Landing and Take-Off cycle") of an aircraft. The charge is invoiced per landing and per take-off. The required data on engine and aircraft types are received from a recognized airline fleet database.

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.

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

Berechnungsformel:

Formula:

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

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

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:

If HC LTO cycle is greater than 19.6 g/kN, the NO_x aircraft is multiplied by a factor a:

$$a = 1;$$

$$a = (Dp_{HC} / F_{oo}) / 19,6 \text{ g/kN};$$

$$\text{wenn/ if } Dp_{HC} / F_{oo} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$

$$\text{wenn / if } Dp_{HC} / F_{oo} > 19,6 \text{ g/kN mit/with } a_{\text{max}} = 4.$$

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

Nitrogen oxide equivalent per aircraft = a x NO_x per aircraft. The emission value is taken into account up to the third decimal place.

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.

The emission values are calculated on the basis of the ICAO Aircraft Engine Emissions Database for turbo jet engines²⁾ as well as the FOI Swedish Defence Research Agency Database for propeller-driven engines³⁾. If the emission databases contain no or conflicting entries for an engine type, the highest known emission value will be used, regardless of the various operational criteria.

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 durch eine "re-rated" gekennzeichnete Version eines Triebwerks) ist dem Flughafenunternehmer durch Vorlage des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung

If for an aircraft no or contradictory engine data are available, the highest known emission value of this aircraft type will be applied. If an engine type is not included in one of the databases available and the data for a standard engine type cannot be used, the engine type is evaluated on the basis of DLR study dated February 28th 2005. When engines are used which emit less than the registered amount of nitrogen oxide equivalent (e.g. through differing UID numbers or the use of a re-rated version of the engine), documentation must be provided to the airport operator by presenting the AFM along with the ICAO certification or the manufacturer's documentation. Until the above-mentioned documentati-

¹⁾ ERLIG = Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC
²⁾ ICAO Aircraft Engine Emission Database (www.caa.co.uk/default.aspx?catid=702&pagetype=90)
³⁾ FOI Swedish Defence Research Agency Database (www.foi.se/FOI/templates/startpage_4618.aspx)

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.

Fluggerät > 2 t bis <= 6 t MTOW werden pauschal mit EUR 2,00 emissionsbezogenes Entgelt je Landung berechnet unabhängig vom jeweiligen Triebwerk.

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 EUR 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 je angefangene 1000 kg des Höchstabfluggewichtes.

Heißluftballone

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

2.1.2 Die unter Nr. 2.1.1 genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis 3000 kg um 40%
über 3000 kg um 55%

In der Zeit von 0500 bis 2100 (0400 – 2000) beträgt die ermäßigte Gebühr mindestens EUR 13,55.

Schulflüge im Sinne von Nr. 2.1.2 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrtscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 2.1.2 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 Luftfahrzeugs befinden.

2.2 Passagierentgelte

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

– sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist EUR 6,20

– sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz innerhalb der Europäischen Union (ohne Deutschland), der Schweiz oder aus EWR-Ländern erfolgt ist EUR 7,30

– sofern der vorausgegangene Start des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Europäischen Union, der Schweiz oder aus EWR-Ländern erfolgt ist EUR 7,70

je Fluggast.

on is provided, invoicing will be based on the highest known emission value for the respective aircraft and engine type.

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

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

Aircraft > 2 t up to <= 6 t MTOW will be charged an emission-related all-inclusive charge of EUR 2.00 per landing irrespective of the engine concerned.

For Airships and Hot-Air Balloons

For the use of the airport with airships and hot-air balloons, a mooring mast charge and a landing or take-off charge shall be paid.

Airships

The mooring mast charge is payable for the setting up of a mooring mast and – for every 24 hours or part thereof – amounts to:

– for airships all-inclusive EUR 135.00

The period of calculation begins with the setting up of the mooring mast and ends with its dismantling.

The landing charge (fixed) is based on the maximum take-off weight of the airship and is calculated in accordance with chapter 3/Bonus List for each 1000 kg of the MTOW or part thereof.

Hot-Air Balloons

For the take-off of a hot-air balloon, EUR 12.50 will be charged all-inclusive.

2.1.2 For training and instruction flights the charges listed under Para 2.1.1 are subject to reduction for aircraft with a maximum take-off weight

up to 3000 kg of 40%
over 3000 kg of 55%

Between 0500 and 2100 (0400 – 2000) the reduced charge is not less than EUR 13.55.

Training flights pursuant to Para 2.1.2 are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization in the sense of the „Prüfordnung für Luftfahrtpersonal“ (order for the licensing of aviation personnel).

Instruction flights pursuant to Para 2.1.2 are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilots; the pilots to be instructed have to be in possession of a valid licence for pilots-in-command; the instructor must be aboard the aircraft being used.

2.2 Passenger Charges

That part of the landing charge based on the number of passengers aboard the aircraft when landing

– provided the preceding departure of the aircraft has been effected from an aerodrome within the Federal Republic of Germany is EUR 6.20

– provided the preceding departure of the aircraft has been effected from an aerodrome within the European Union (except Germany), Switzerland or the EEA states is EUR 7.30

– provided the preceding departure of the aircraft has been effected from an aerodrome outside the European Union, Switzerland or the EEA states is EUR 7.70

per passenger.

In die Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeugs 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) EUR 1,08 zurück erstattet. Die Erstattung erfolgt i.d.R. im 1. Quartal des Folgejahres.

Das Sicherheitsentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt EUR 0,98 je Fluggast.

Das Sicherheitsentgelt beträgt EUR 0,98 je angefangene 100 kg abfliegende Fracht/Post. Dieses Entgelt gilt auch für abfliegende Fracht/Post in Passagierflugzeugen.

Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgelts ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

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.

Alle Entgelte unterliegen dem Umsatzsteuergesetz gemäß § 10 Abs. 1. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Befreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

The number of passengers aboard the aircraft when landing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

As of 2009, each airline exceeding its capacity limit of 80 % per calendar year will receive a reimbursement of EUR 1.08 for each passenger (above the 80 % mark). The reimbursement will generally be made within the first 3 months of the following year.

The security charge which is calculated according to the number of passengers aboard the aircraft on take-off amounts to EUR 0.98 per passenger.

The security charge amounts to EUR 0.98 for each 100 kg departing freight/mail or part thereof. This charge also applies to departing freight/mail in passenger aeroplanes.

That part of the landing charge based on the maximum take-off weight of the aircraft, is also payable for a touch-and-go landing with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

No landing charge is payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

All charges are payable in EURO prior to take-off; in special cases the charge may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

All charges are subject to the law on turnover tax in accordance with § 10 Article 1. The debtor, therefore, shall pay the turn-over tax additionally if he cannot present an exemption according to the law on turnover tax.

Teil II

Parkentgelte

1. Allgemeines

1.1 Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Parkentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.2 Die Höhe des Parkentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs sowie einer Überschreitung der Durchschnittlichen Abfertigungsdauer (DUABF) bemessen.

1.3 Das Parkentgelt ist vor dem Start in EURO zu entrichten. In besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

1.4 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.

1.5 Das Parkentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Entgelte

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 Flughafen Köln/Bonn GmbH, so erhöht sich das Parkentgelt gemäß Para 2. auf das 3-fache.

Das Parkentgelt beträgt bei einer Blockzeit, welche die durchschnittliche Abfertigungsdauer je Luftfahrzeug-Kategorie überschreitet, je angefangene Stunde und je t MTOW zu den aufgeführten Zeiten:

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

von / from 0600 – 0800 (0500 – 0700)

von / from 1600 – 1900 (1500 – 1800)

von / from 2100 – 0400 (2000 – 0300)

EUR 0,34 je angefangene Stunde und MTOW /
for every hour and MTOW or part thereof

in der restlichen Zeit / in the remaining time:

EUR 0,24 je angefangene Stunde und MTOW /
for every hour and MTOW or part thereof

Die Höchstbemessung für 24 Stunden beträgt/
The highest calculation for 24 hours is:

EUR 2,20 je angefangene 24 Stunden und MTOW /
for every 24 hours and MTOW or part thereof

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

Part II

Parking Charges

1. General

1.1 A rent (parking charge) is payable to the airport operator by aircraft operating agencies for the parking of their aircraft at the airport.

1.2 The scale of parking charges is based on the approved maximum take-off weight of the aircraft as well as the average servicing time (DUABF) exceeded.

1.3 The parking charge is payable in EURO prior to take-off. In special cases it may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

1.4 For the parking of aircraft, which is expected to exceed 30 days, a rental agreement may be made between the aircraft operating agency and the airport operator prior to the beginning of parking.

1.5 The parking charge is a charge pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally.

2. Charges

After the times of the valid airport charges (DUABF) have expired, the airport will be entitled to assign the parked aircraft to a position complying with the requirements. If the airline does not comply with the request of Köln/Bonn Airport GmbH, the parking charge according to Para 2. will be tripled.

The parking charge for a block time, which exceeds the average servicing time according to aircraft category, amounts to the following for each hour and each t MTOW, or part thereof, at the times listed below:

Decisive for calculating the peak or non-peak prices is each respective parking hour, or part thereof, after exceeding the DUABF.

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Entgeltordnung für den Flughafen Leipzig/Halle

| (Grundlage nFl I-26/08)

Airport Tariffs for Leipzig/Halle Airport

| (Based on nFl I-26/08)

| Stand: 1 FEB 2008

| Effective: 1 FEB 2008

Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte

Landing, Passenger, Security and Parking Charges

1. Allgemeines

1. General

1.1 Für jeden Start eines Luftfahrzeuges ist ein Landeentgelt, Passagier- und Sicherheitsentgelt, für jede Abstellung ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.1 A landing, passenger and security charge is payable to the airport operator for each take-off of an aircraft; a parking charge for each time parked.

Schuldner der Lande-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind

Debtors of the landing, passenger, security and parking charges are

- 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, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

- a) the airline company under whose airline code/flight number the respective flight is carried out.
- b) the airline companies jointly and severally under whose airline code/ flight number the respective flight is carried out (Code-Sharing),
- c) the aircraft operator,
- d) the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner as, for example, the hirer or leasing holder.

1.2 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen dieser vorausgegangenen Landung war – kein Lande-, Passagier- und Sicherheitsentgelt zu entrichten.

1.2 No landing, passenger and security charge is payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned.

Ausweichlandungen und Tankstops sind keine Notlandungen.

Diversionsary landings and refuelling stop-overs are not emergency landings.

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

1.3 The landing, passenger, security and parking charges are payable in EURO prior to take-off. In special cases they may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

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

1.4 The landing, passenger, security and parking charges are charges pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally.

2. Landeentgelt

2. Landing charge

2.1 Für jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Leipzig/Halle ist ein Landeentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

2.1 A landing charge, at Leipzig/Halle airport is payable to the airport operator for each take-off.

Das nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessene Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (touch-and-go) zu entrichten.

The landing charge based on the maximum take-off mass of the aircraft is also payable for a touch-and-go landing with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Landeentgelt zu entrichten.

For inspection flights by the competent approving authority, no landing charge is payable.

2.2 Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der in der Zulassungsurkunde verzeichneten höchsten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (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 Änderung der MTOM gemäß AFM wird zum Zeitpunkt des nächstfolgenden Flugplanwechsels anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist.

2.2 The amount of the landing charge payable is based independent of the respective criteria applicable according to the maximum take-off mass of the aircraft (MTOM) entered in the certificate of airworthiness. The MTOM shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations. Until presentation of these documents, the maximum known MTOM of this aeroplane type will be taken as a basis. Reimbursements will not be made. A change of the MTOM in accordance with AFM will be recognized at the time of the next change of flight plan if the change has been reported at least four months prior to the beginning of a flight plan period.

Das nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt beträgt: The landing charge based on the maximum take-off mass of the aircraft is:

für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge/ für turbo-jet aircraft		für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart/ für aircraft with other power unit			
mit Zulassung nach ICAO-Annex 16/ licensed in accordance with ICAO Annex 16		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 ²⁾ / not licensed in accordance with ICAO Annex 16 ²⁾	die den folgenden Bedingungen ent- sprechen*):/ Complying with the following conditions*) ICAO Annex 16 Bd. /Volume I Chapt. 3 Chapt. 6 (-8 dB(A)) Chapt. 10 (-8 dB (A))	die den folgenden Bedingungen ent- sprechen*):/ Complying with the following conditions*) ICAO Annex 16 Bd./Volume I Chapt. 5, 6 Chapt. 8, 10,11	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 ²⁾ / not licensed in accordance with ICAO Annex 16 ²⁾
die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3 entsprechen*/ complying with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3*)	die den Bedin- gungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 entsprechen*) ¹⁾ / complying with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 2*) ¹⁾				
Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind**)/ Aeroplanes included in the Bonus list**)	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste ent- halten sind/ Aeroplanes not included in the Bonus list	bis 1200 kg Höchstabflugmasse / up to 1200 kg MTOM			
		EUR	10,85	11,95	14,12
		über 1200 kg – 2000 kg Höchstabflugmasse / over 1200 kg – 2000 kg MTOM			
		EUR	21,30	23,44	27,70
je angefangene 1000 kg der Höchstabflugmasse/for every 1000 kg of the MTOM or part thereof					
EUR	6,71	7,74	16,70	33,70	6,71 7,74 33,70

* Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2, 3, 5, 6, 8, 10 oder 11, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbar nachweisbaren Nachweises über die Einhaltung der obengenannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie „ohne Lärmzertifizierung nach ICAO Anhang 16“ berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Turbo-jet aircraft and aircraft with other power unit comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapters 2, 3, 5, 6, 8, 10 or 11 if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible in the afore-mentioned chapters are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of complete evidence, verifiable by the airport operator, concerning the observance of the afore-mentioned conditions by the aircraft operator prior to take-off. If the respective evidence is not presented, calculation of the charges will be based on category „without noise certificate in accordance with ICAO Annex 16“. Reimbursements will not be made.

** Die Bonusregelung gilt für alle Flugzeugtypen, die in der Abflugliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) in der jeweils gültigen Fassung enthalten sind. Dies sind alle Flugzeugtypen mit einer Höchstabflugmasse unter 25 t, die den Bedingungen des ICAO Anhang 16 Kapitel 3 genügen, sowie:

The bonus regulation is valid for all aeroplane types enlisted in the departure list published by the Federal Ministry of Transport, Building and Housing in the valid version respectively. These are all aircraft types with an MTOW up to 25 t complying with ICAO Annex 16 Chapter 3 as well as:

Airbus A300 (alle Versionen/all versions), Airbus A310 (alle Versionen/all versions), Airbus A319 (alle Versionen/all versions), Airbus A320 (alle Versionen/all versions), Airbus A321 (alle Versionen/all versions), Airbus A330 (alle Versionen/all versions), Airbus A340 (alle Versionen/all versions), AVRO RJ-Baureihe/series BAe 146	Boeing B717, Boeing 727-100 Re-engined mit 3 Tay- Triebwerken/ with 3 tay-engines, Boeing B737-300 bis/to -800, Boeing B747-400, Boeing B757 (alle Versionen/all versions), Boeing B767 (alle Versionen/all versions), Boeing B777 (alle Versionen/all versions), Canadair RJ-Serie/series	Dash 8-400 Fokker 70/100 Gulfstream IV, V Lockheed Tristar L1011 (alle Versionen/all versions), McDonnell Douglas DC8-70-Baureihe/series, McDonnell Douglas DC10 (alle Versionen/all versions), McDonnell Douglas MD11 (alle Versionen/all versions), McDonnell Douglas MD90 (alle Versionen/all versions), Tupolev Tu 204
--	--	--

Zwischen/Between 2100 – 0500 (2000 – 0400) gelten folgende Entgelte/the following charges apply:

- ¹⁾ EUR 30,59
- ²⁾ EUR 54,52

Die genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsfügen mit Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis 3000 kg um 40%
über 3000 kg um 55%

Das ermäßigte Entgelt für Schulflüge beträgt mindestens EUR 7,41.

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliert, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsfüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrzeugführern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrzeugführer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein. Der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

For training and instruction flights the charges are subject to reduction for aircraft with a maximum take-off mass

up to 3000 kg of	40%
over 3000 kg of	55%

The reduced charge for training flights is not less than EUR 7.41.

Training flights are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization in the sense of the „Prüfordnung über Luftfahrtpersonal“ (order for the licensing of aviation personnel).

Instruction flights are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilot. The pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown. The instructor must be aboard the aircraft being used.

3. Passagierentgelte

Im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr ist für jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Leipzig/Halle ein Passagierentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Passagierentgelt zu entrichten.

Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

Das Passagierentgelt beträgt

- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt | EUR 8,37
- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Europäischen Union, Island, Norwegen, Schweiz erfolgt | EUR 9,71
- sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Europäischen Union, Island, Norwegen, Schweiz erfolgt | EUR 10,29

je Fluggast.

In die Zahl der sich beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

4. Sicherheitsentgelte

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr für jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Leipzig/Halle ein Sicherheitsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Für Inspektionsflüge der zuständigen Genehmigungsbehörde ist kein Sicherheitsentgelt zu entrichten.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start sich an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

Das Sicherheitsentgelt beträgt | EUR 1,27
je Fluggast

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges sich an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

5. Abstellentgelte

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen Leipzig/Halle ist ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. In Havariefällen sind gesonderte Vereinbarungen mit dem Flughafen zu treffen.

Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges sowie der Abstelldauer bemessen.

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1000 kg der Höchstabflugmasse

| EUR 2,13
Es beträgt mindestens | EUR 5,54

je angefangene 24 Stunden.

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

3. Passenger Charges

A passenger charge for commercial air transport and works' traffic is payable to the airport operator for each take-off at Leipzig/Halle Airport.

For inspection flights by the competent approving authority, no passenger charge is payable.

The amount of the passenger charge payable is based on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

The passenger charge

- provided the succeeding take-off of the aircraft will be performed at an aerodrome within the Federal Republic of Germany is | EUR 8.37
- provided the succeeding take-off of the aircraft will be performed at an aerodrome outside the Federal Republic of Germany but within the European Union, Iceland, Norway, Switzerland is | EUR 9.71
- provided the succeeding take-off of the aircraft will be performed at an aerodrome outside the European Union, Iceland, Norway, Switzerland is | EUR 10.29

per passenger.

The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age without a claim to a seat.

4. Security Charges

In addition to the landing and passenger charges, at Leipzig/Halle airport a security charge for commercial air transport and works' traffic is payable to the airport operator for each take-off at Leipzig/Halle Airport.

For inspection flights by the competent approving authority, no security charge is payable.

The amount of the security charge payable is based on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

The security charge amounts to | EUR 1.27
per passenger

The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age without a claim to a seat.

5. Parking Charges

A parking charge is payable to the airport operator for parking of aircraft at Leipzig/Halle Airport.

For parking of aircraft, which is expected to exceed 30 consecutive days, a rental agreement may be made between the aircraft operating agency and the airport prior to the beginning of parking. In cases of crashes, separate agreements shall be made with the airport.

The scale of parking charges is based on the approved maximum take-off mass of the aircraft as well as on the duration of the parking time.

The parking charge for every 24 hours or part thereof and for each 1000 kg of the maximum take-off mass or part thereof is

| EUR 2.13
amounting to not less than | EUR 5.54

for every 24 hours or part thereof.

No parking charge is payable if the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed 3 hours.

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen München

| (Grundlage NfL I - 282/09)

Airport charges for München Airport

| (Based on NfL I - 282/09)

| Stand: 1 JAN 2010

| Effective: 1 JAN 2010

1. Lande- und Startentgelte / Lärmorientierte und emissionsorientierte Grundentgelte

1.1 Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen München ist ein Lande- bzw. Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Dies gilt auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges. Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM). Zusätzlich ist bei Landung ein lärmorientiertes und ein emissionsorientiertes Grundentgelt zu entrichten.

Für Motorluftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 5.700 kg ist eine Pauschale für das Lande- und Startentgelt einschließlich des lärm- und des emissionsorientierten Grundentgeltes je Landung zu entrichten.

1.2 Das Luftfahrtunternehmen hat die zugelassene Höchstabflugmasse jedes Luftfahrzeugs nachzuweisen, indem es dem Flughafenunternehmer die von der Zulassungsbehörde bescheinigten Zulassungsurkunden vorlegt (Airplane Flight Manual - AFM - Basic Section for Weight Limitations).

Solange die zugelassene Höchstabflugmasse nicht hinreichend nachgewiesen ist, wird der Entgeltberechnung die höchste für den Luftfahrzeugtyp bekannte Höchstabflugmasse zugrunde gelegt. Das Luftfahrtunternehmen hat jede Erhöhung der zugelassenen Höchstabflugmasse unverzüglich anzuzeigen und nachzuweisen. Der Flughafenunternehmer kann für Bewegungen, zu deren Zeit die erhöhte Höchstabflugmasse zugelassen war, Entgelte nachberechnen.

Es obliegt dem Luftfahrtunternehmen, jede Herabsetzung der zugelassenen Höchstabflugmasse unverzüglich anzuzeigen und nachzuweisen. Der Flughafenunternehmer berücksichtigt die Herabsetzung bei der Entgeltberechnung unverzüglich, sobald sie angezeigt und nachgewiesen worden ist.

Rückwirkende Erstattung erfolgt nicht.

1.3 Das Lande- und Startentgelt beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) über 5.700 kg¹:

bei Flügen im innerdeutschen und internationalen Verkehr/ for domestic and international flights		gewerblich / commercial ²	nicht gewerblich / non commercial ³
in Bonusliste enthalten*/ included in the Bonus List*	ab 0500 (0400) und vor 2100 (2000)/ from 0500 (0400) and prior to 2100 (2000)	EUR 2,26	4,60
	ab 2100 (2000) und vor 0500 (0400)/ from 2100 (2000) and prior to 0500 (0400)	EUR 2,59	5,26
nicht in Bonusliste enthalten*/ not included in the Bonus List*	ab 0500 (0400) und vor 2100 (2000)/ from 0500 (0400) and prior to 2100 (2000)	EUR 3,63	7,38
	ab 2100 (2000) und vor 0500 (0400)/ from 2100 (2000) and prior to 0500 (0400)	EUR 4,54	9,22
je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse und pro Bewegung (je Landung und je Start)/ for every 1.000 kg of the MTOM or part thereof and per movement (per landing and per take-off).			

¹ Abweichende Berechnung bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 5.700 kg siehe unter Punkt 1.6. / Calculation deviates for landings and take-offs of aircraft with a maximum take-off weight of up to 5.700 kg, see Item 1.6.

² nur Linien- und Gelegenheitsverkehr, ausgenommen sonstiger gewerblicher Verkehr (z.B. Taxiverkehr, sonstige gewerbliche Flugarten) / Charter and non-scheduled commercial traffic only, with the exception of other commercial traffic (e.g. taxiing traffic, other commercial types of flights)

³ inklusive sonstiger gewerblicher Verkehr (z.B. Taxiverkehr, sonstige gewerbliche Flugarten) / including other commercial traffic (e.g. taxiing traffic, other commercial types of flights)

Die genannten Entgeltsätze reduzieren sich für Luftfahrzeuge deren Höchstabflugmasse 200 t übersteigen um 50% je angefangene 1.000 kg ab 200 t Höchstabflugmasse.

Im nicht gewerblichen und sonstigen gewerblichen Verkehr reduzieren sich die genannten Entgeltsätze für Luftfahrzeuge deren Höchstabflugmasse 50 t nicht übersteigt um 40% je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse.

Die genannten Entgeltsätze je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse für Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind, erhöhen sich bei Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen

For aircraft with a maximum take-off mass exceeding 200 t, the charge rates listed are reduced by 50% for every 1000 kg or part thereof over and above 200 t maximum take-off mass.

In non-commercial and other commercial traffic, the charge rates listed are reduced by 40% for every 1000 kg or part thereof for aircraft with a maximum take-off mass not exceeding 50 t .

The charge rates listed for each 1000 kg of the maximum take-off mass or part thereof, for airplanes which are not included in the Bonus List, are subject to increase for turbo-jet aircraft

mit Zulassung nach ICAO Annex 16/licensed according to ICAO Annex 16,	
die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 (nicht aber von Chapter 3 und 4)** entsprechen bei Landungen und Starts in der Zeit/ which comply with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 2 (but not with Chapter 3 and 4)** for landings and take-offs	
ab 0500 (0400) und vor 2100 (2000)/ from 0500 (0400) and prior to 2100 (2000)	um / by 155%
ab 2100 (2000) und vor 0500 (0400)/ from 2100 (2000) and prior to 0500 (0400)	um / by 175%
ohne Zulassung nach ICAO Annex 16/not licensed according to Annex 16	um / by 430%

* In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

Airbus A300 (alle Versionen/all versions)
Airbus A310 (alle Versionen/all versions)
Airbus A319 (alle Versionen/all versions)
Airbus A320 (alle Versionen/all versions)
Airbus A321 (alle Versionen/all versions)
Airbus A330 (alle Versionen/all versions)
Airbus A340 (alle Versionen/all versions)
Bae 146/AVRO RJ (alle Versionen/all versions)
Boeing B712
Boeing B727-100/TAY(re-engined = R721)
Boeing B733 bis/up to B738
Boeing B744

Boeing B757 (alle Versionen/all versions)
Boeing B767 (alle Versionen/all versions)
Boeing B777 (alle Versionen/all versions)
CRJ (alle Versionen/all versions)
Dash 8D
Fokker 70/100
Gulfstream IV/V
Lockheed 1011
McDonnell DC8-70
McDonnell DC10-30
McDonnell MD11 (alle Versionen/all versions)
McDonnell MD90, Tupolev 204

* In the Bonus List , in addition to all aeroplane types with MTOM up to 25 t, the following aeroplane types are included:

Die Typen Airbus A318/100 und Boeing B739 werden wie Flugzeuge der Bonusliste behandelt./ Aircraft types Airbus A318/100 and Boeing B739 will be treated like aeroplanes on the Bonus List.

Darüber hinaus werden alle Flugzeugtypen, die eine Zertifizierung gemäß ICAO Annex 16 Chapter 4** nachweisen wie Flugzeuge der Bonusliste behandelt. In addition, all aeroplane types with proof of certification in compliance with ICAO Annex 16 Chapter 4** will be treated like aeroplanes on the Bonus List.

** Strahltriebwerken-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 4, 3 bzw. 2, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 4, 3 bzw. 2 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

** Turbo-jet aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 4, 3 and 2 resp., if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapter 4, 3 and 2 respectively, are not exceeded.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

Decisive for calculating the charges is the actual presentation of the respective evidence by the operator prior to take-off.

1.4 Die Berechnung des lärmorientierten Grundentgeltes¹ erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

1.4 The calculation of the noise-oriented basic charge¹ will be made with fixed amounts per noise category.

Die Zuordnung von Luftfahrzeugen in Lärmkategorien erfolgt auf Basis der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen. Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen München vorliegen.

The allocation of aeroplanes into noise categories will be made on the basis of the established average take-off and landing noise level of the types considered. Aeroplanes not listed here will be temporarily classified on the basis of noise certificates presented until adequate readings are available for München Airport.

¹ Abweichende Berechnung bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 5.700 kg siehe unter Punkt 1.6. / Calculation deviates for landings and take-offs of aircraft with a maximum take-off weight of up to 5.700 kg, see Item 1.6.

1.4.1 Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 bzw. 16/4 zertifizierten Strahltriebwerke-Luftfahrzeugen, Propellerflugzeugen und Hubschraubern

1.4.1 Allocation of turbo-jet aircraft, propeller airplanes and helicopters, certified according to ICAO Annex 16/3 or 16/4

Lärmkategorie/ Noise Cat.	Grenzwert db (A)/ Level db (A)	Flugzeugtyp/ Airplane Type							EUR
1	< 68,9	AT44	B350	BE30	C750	DH8B	E120	JS31	92,47
		MU30	PAY1	SB20					
2	69,0 – 71,5	AT43	AT45	B190	C550	C56X	C680	CL60	98,95
		CL30	CRJ1	CRJ2	D328	DH8A	DH8C	DH8D	
		E135	E145	F2TH	FA10	GLF5	H25C	J328	
		LJ31	LJ45	LJ55	LJ60	PAY2	PAY3	PC12	
		S601	SF34	SH36	SW4	TBM7			
3	71,6 – 73,9	A748	ASTR	AT72	B461	B462	B712	BE40	180,07
		C560	C650	CRJ7	CRJ9	F27	F50	F900	
		G100	G200	GLEX	GLF4	H25B	LJ35	PRM1	
		RJ1H	RJ70						
4	74,0 – 75,9	A319100	A318100	ATP	B463	E170	E190	F70	241,71
		F100	FA20	MD90	SW3	RJ85			
5	76,0 – 77,7	A320100	A320200	A321100	A321200	B735	B736	B737	274,15
		B737BBJ	B737W	B738	B752	C160	FA50	T204100	
6	77,8 – 79,1	B733	B721	B733W	B734	B753	B738W	L188	287,13
		YK40	R721						
7	79,2 – 81,0	AN24	A306	A30B	A310200	A310300	A332	A342	319,57
		B762	B772	C130	MD82	MD87			
8	81,1 – 82,9	A333	A343	A346	B701	B763	B732(3)	C9	410,42
		DC1030	GLF3	H25A	IL96	LJ24(3)	MD80	MD81	
		MD83	MD88	T154					
9	83,0 – 85,9	B744	B74S	B764	DC93	F28	L101	MD11	475,31
		T134	YK42						
10	86,0 – 90,9	AN12	B742	B743	B722(3)	BA11500	IL86		553,18
11	> 91,0	A124	DC85	DC862	IL76				731,62

1.4.2 Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahltriebwerke-Luftfahrzeugen und solchen ohne Lärmzeugnis (Militär)

1.4.2 Allocation of turbo-jet aircraft, and those without noise certificate (Military), certified according to ICAO Annex 16/2

Lärmkategorie/ Noise Cat.	Grenzwert db (A)/ Level db (A)	Flugzeugtyp/ Aeroplane Type							EUR
1	< 68,9								92,47
2	69,0 – 71,5	FA10	S601						98,95
3	71,6 – 73,9	H25B	LJ35						180,07
4	74,0 – 75,9	FA20							241,71
5	76,0 – 77,7	C160							274,15
6	77,8 – 79,1	GLF3	YK40						287,13
7	79,2 – 81,0	B721							319,57
8	81,1 – 82,9	B701	B732	C9					410,42
9	83,0 – 85,9	B74S	F28	H25A	LJ24	T134	T154		475,31
10	86,0 – 90,9	B722(2)	B742	BA11500	IL86				553,18
11	> 91,0	A124	DC85	IL76					731,62

1.5 Das emissionsbezogene Entgelt¹ beträgt EUR 3,00 je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Start-Zyklus². Die Abrechnung erfolgt pro Landung. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

1.5 The emission-related charge¹ amounts to EUR 3.00 per kg of nitrogen oxide equivalent (the emission value) within the standardized landing and take-off cycle². The charge is invoiced per landing and per take-off. The required data on engine and aircraft types are received from a recognized airline fleet database.

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG³-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NO_x) und Kohlenwasserstoff- (HC)- Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß der Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II:

The emission-related charge is calculated using the ERLIG³ formula on the basis of the certified nitrogen oxide (NO_x) and hydrocarbon (HC) emission values per engine in the LTO cycle pursuant to ICAO Annex 16, Volume II as follows:

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

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

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:

If HC LTO cycle is greater than 19.6 g/kN, the NO_x aircraft is multiplied by a factor a:

¹ Abweichende Berechnung bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 5.700 kg siehe unter Punkt 1.6. / Calculation deviates for landings and take-offs of aircraft with a maximum take-off weight of up to 5.700 kg, see Item 1.6

² <http://www.caa.co.uk/docs/702/070716%20Introduction.pdf>

³ ERLIG = Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC; RECOMMENDATION ECAC/27-4: NO_x EMISSION CLASSIFICATION SCHEME

$$a = 1;$$

$$a = HP Dp/F_{oo} / 19,6 \text{ g/kN};$$

Stickoxidäquivalent (=Emissionswert) des Luftfahrzeugs = $a \times NO_x$ des Luftfahrzeugs. Der Emissionswert je Triebwerk wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke⁴ und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke⁵. 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 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 Vorlegung 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 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.

1.6 Für Motorluftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 5.700 kg werden anstatt der Entgelte je Start und je Landung nach 1.3 bis 1.5 **pauschal** folgende Entgelte je Landung erhoben:

wenn / if $HC Dp/F_{oo} \leq 19,6 \text{ g/kN}$
wenn / if $HC Dp / F_{oo} > 19,6 \text{ g/kN}$ mit/with $a_{max} = 4$.

Nitrogen oxide equivalent per aircraft = $a \times NO_x$ per aircraft. The emission value per engine is taken into account up to the third decimal point.

The emission values are calculated on the basis of the ICAO Aircraft Engine Emissions Database for turbo jet engines⁴ as well as the FOI Swedish Defence Research Agency Database for propeller-driven engines⁵. If the emission databases contain no or conflicting entries for an engine type, the highest known emission value will be used, regardless of the various operational criteria.

If for an aircraft no engine data are available, the highest known emission value of this aircraft type will be applied. If an engine type is not included in one of the databases available and the data for a standard engine type cannot be used, the engine type is evaluated on the basis of DLR study dated February 28, 2005. When engines are used which emit less than the registered amount of nitrogen oxide equivalent (e.g. through differing UID numbers or the use of a re-rated version of the engine), documentation must be provided to the airport operator by presenting the AFM along with the ICAO certification or the manufacturer's documentation. Until the above-mentioned documentation is provided, invoicing will be based on the highest-known emission value for the respective aircraft and engine type.

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

For aircraft movements for which increased emission values are subsequently determined, the airport operator is entitled to levy retroactive charges. Reduced emission values will be taken into account without delay as soon as they are documented and verified.

1.6 For powered aircraft with a maximum take-off mass of up to 5.700 kg, the following **all-inclusive** charges will be levied for each landing instead of charges for each take-off and landing pursuant to 1.3 to 1.5:

		gewerblich / commercial ⁶	nicht gewerblich / non-commercial ⁷
bis 5.700 kg mit Lärmzeugnis / up to 5.700 kg with a noise certificate	EUR	115,07	137,23
bis 2.000 kg mit Lärmzeugnis und mit Zulassung nach ICAO-Annex 16 Chapter 6 oder 10, wobei die Lärmgrenzwerte um mindestens 8 dB(A) unterschritten werden müssen / up to 2.000 kg with a noise certificate and licensed according to ICAO Annex 16 Chapter 6 or 10, whereby the noise values must be remained below by at least 8 dB(A)	EUR	85,51	102,90
von 2.000 kg bis 5.700 kg mit Lärmzeugnis und Zulassung nach ICAO-Annex 16, Chapter 6, wobei der Lärmgrenzwert von 80 dB(A) um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden muss / from 2.000 kg up to 5.700 kg with a noise certificate and licensed according to ICAO Annex 16, Chapter 6, whereby the noise value of 80 dB(A) must be remained below by at least 4dB(A)	EUR	85,51	102,90
von 2.000 kg bis 5.700 kg mit Lärmzeugnis und Zulassung nach ICAO-Annex 16, Chapter 10, wobei der Lärmgrenzwert von 88 dB(A) um mindestens 3 dB(A) unterschritten werden muss / from 2.000 kg up to 5.700 kg with a noise certificate and licensed according to ICAO Annex 16, Chapter 10, whereby the noise value of 88 dB(A) must be remained below by at least 3 dB(A)	EUR	85,51	102,90
bis 5.700 kg ohne Lärmzeugnis / up to 5.700 kg with a noise certificate	EUR	160,45	192,12

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Lärmzeugnisses durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

Decisive for calculating the charges is the actual presentation of the respective noise certificate by the operator prior to take-off.

⁴ <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=702&pagetype=90>

⁵ http://www.foi.se/FOI/templates/Page_4618.aspx

⁶ nur Linien- und Gelegenheitsverkehr, ausgenommen sonstiger gewerblicher Verkehr (z.B. Taxiverkehr, sonstige gewerbliche Flugarten) / Charter and non-scheduled commercial traffic only, with the exception of other commercial traffic (e.g. taxiing traffic, other commercial types of flights)

⁷ inklusive sonstiger gewerblicher Verkehr (z.B. Taxiverkehr, sonstige gewerbliche Flugarten) / including other commercial traffic (e.g. taxiing traffic, other commercial types of flights)

2. Passagierentgelte

2.1 Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt und dem lärmorientierten und emissionsorientierten Grundentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemisst.

2.2 Das Passagierentgelt beträgt im

innerdeutschen Verkehr/ for domestic traffic	für Zusteiger/ for boarding passengers	EUR	16,73
	für Transfer- und Transitfluggäste/ for transfer and transit passengers	EUR	14,05
europäischen Verkehr (EU, inklusiv Island, Norwegen, Liechtenstein, Schweiz)/ for European traffic (EU, including Iceland, Norway, Liechtenstein, Switzerland)	für Zusteiger/ for boarding passengers	EUR	16,73
	für Transfer- und Transitfluggäste/ for transfer and transit passengers	EUR	14,05
internationalen Verkehr (non-EU)/ for international traffic (non EU)	für Zusteiger/ for boarding passengers	EUR	17,57
	für Transfer- und Transitfluggäste/ for transfer and transit passengers	EUR	14,48
je Fluggast/ per passenger.			
Die genannten Entgeltsätze je Fluggast erhöhen sich entsprechend der Positionierung am		The charge rates listed increase per passenger according to the positioning at the	
Remote um	EUR 0,59	remote by	EUR 0,59
Boarding um	EUR 0,30	when boarding by	EUR 0,30
In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen./ The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.			

2.3 Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in München unterbrechen und am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transitfluggäste sind Passagiere, die bei Zwischenlandung in München mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen mit dem sie angekommen sind.

Die Ermittlung der Anzahl Transit- und Transferpassagiere erfolgt gemäß örtlich abgestimmtem Verfahren auf Basis der startenden Passagiere.

3. Variable Frachtentgelte

3.1 Zusätzlich zu den Lande- und Startentgelten, dem lärmorientierten und emissionsorientierten Grundentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr mit ausschließlicher Fracht-/Postladung bei Landung und/oder Start ein variables Frachtentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei Landung/Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Verkehrseinheiten bemisst.

3.2 Das variable Frachtentgelt beträgt:

EUR 0,09 / für jede angefangene Verkehrseinheit
(Verkehrseinheit = 100 kg Fracht oder Post je Landung und Start)

4. Abstellentgelte

4.1 Für jede Abstellung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen München ist ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zugelassenen Höchststflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen.

4.2 Für eine Abstellung von insgesamt höchstens vier Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben. Bei der Ermittlung der entgeltpflichtigen Abstellzeit bleibt die Zeit zwischen 2100 (2000) und 0500 (0400) außer Ansatz.

2. Passenger charges

2.1 In addition to the landing and take-off charges and the noise-oriented and emission oriented basic charge, a passenger charge is payable in commercial air traffic, based on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

2.2 The passenger charge is

innerdeutschen Verkehr/ for domestic traffic	für Zusteiger/ for boarding passengers	EUR	16,73
	für Transfer- und Transitfluggäste/ for transfer and transit passengers	EUR	14,05
europäischen Verkehr (EU, inklusiv Island, Norwegen, Liechtenstein, Schweiz)/ for European traffic (EU, including Iceland, Norway, Liechtenstein, Switzerland)	für Zusteiger/ for boarding passengers	EUR	16,73
	für Transfer- und Transitfluggäste/ for transfer and transit passengers	EUR	14,05
internationalen Verkehr (non-EU)/ for international traffic (non EU)	für Zusteiger/ for boarding passengers	EUR	17,57
	für Transfer- und Transitfluggäste/ for transfer and transit passengers	EUR	14,48
je Fluggast/ per passenger.			
Die genannten Entgeltsätze je Fluggast erhöhen sich entsprechend der Positionierung am		The charge rates listed increase per passenger according to the positioning at the	
Remote um	EUR 0,59	remote by	EUR 0,59
Boarding um	EUR 0,30	when boarding by	EUR 0,30

2.3 Transfer passengers are passengers interrupting their trip at München and continuing the flight on the same day on a different aeroplane (with different flight number) from the one on which they arrived. Departure aerodrome and destination must be different.

Transit passengers are passengers on an interim landing at München continuing their flight on the same aircraft as the one on which they arrived.

The number of transit and transfer passengers is determined according to procedures which have been agreed upon locally, based on the number of passengers taking off.

3. Variable cargo charges

3.1 In addition to the landing and take-off charges, the noise-oriented and emission oriented basic charge, a variable cargo charge shall be paid in commercial traffic with an exclusive cargo/mail freight on landing and/or taking off based on the number of traffic units aboard the aircraft when landing or departing.

3.2 The variable cargo charge is:

EUR 0.09 / for each traffic unit or part thereof
(traffic unit = 100 kg cargo or mail per landing and take-off)

4. Parking charges

4.1 A parking charge is payable to the airport operator for each parking of an aircraft at München Airport. The scale of the parking charge is based on the approved MTOM of the aircraft.

4.2 No parking charge is payable if the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed 4 hours. When determining the parking time to be charged, the period between 2100 (2000) and 0500 (0400) will not be taken into account.

4.3 Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangene 24 Stunden und jede angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse

EUR 2,64

Es beträgt mindestens EUR 9,60 je angefangene 24 Stunden.

4.3 The parking charge for every 24 hours or part thereof and for every 1000 kg of the MTOM or part thereof is

EUR 2.64

amounting to at least EUR 9.60 for every 24 hours or part thereof.

5. Sicherheitsentgelte

5.1 Zusätzlich zu den Lande- und Startentgelten, einschließlich der lärmorientierten und emissionsorientierten Grundentgelte und/oder den Passagier- und variablen Frachtentgelten, ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten.

5.2 Das Sicherheitsentgelt beträgt bei:

– Passagierflügen EUR 0,69 / pro Passagier
(Passagiere = Zahl der beim Start an Bord befindlicher Fluggäste)

– Fracht-/Postflügen EUR 0,20 / pro Verkehrseinheit
(Verkehrseinheit = 100 kg Fracht oder Post je Landung und Start)

Bei Fracht- und/oder Postflügen wird Transitladung nur bei Start, nicht jedoch bei der Landung berücksichtigt. Nr. 2.3 gilt entsprechend.

5. Security charges

5.1 In addition to the landing and take-off charges including the noise-oriented and emission oriented basic charge and/or the passenger and variable cargo charges, a security charge is payable.

5.2 The security charges are for:

– Flights with passengers EUR 0.69 / per passenger
(passengers = number of persons aboard the departing aircraft)

– Flights with cargo and/or mail EUR 0.20 / per traffic unit
(traffic unit = 100 kg cargo or mail per landing and take-off)

In the case of cargo and/or mail flights, transit freight will only be taken into consideration on departure, not however, when landing. Para 2.3 applies accordingly.

6. Allgemeine Bedingungen

6.1 Die Flughafen München GmbH (nachfolgend FMG), Nordallee 25, 85326 München-Flughafen, gesetzlich vertreten durch die jeweiligen Geschäftsführer, erhebt die Flughafenentgelte nach dieser Entgeltordnung zu den folgenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Abweichende Geschäftsbedingungen des Nutzers gelten nicht, auch nicht wenn die FMG ihnen nicht widerspricht.

Zuständiger Ansprechpartner für die Abrechnung dieser Flughafenentgelte, für Sicherungsverträge usw. ist der Servicebereich der FMG Faktura und Inkasso. Ansprechpartner sind auf Rechnungen angegeben und ansonsten erreichbar unter airportcharges@munich-airport.de.

6.2 Bei Notlandung wegen technischer Störung am Luftfahrzeug, aufgrund medizinischer Notfälle oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - die Flughafenentgelte nach dieser Entgeltordnung nicht zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

6.3 Schuldner aller Flughafenentgelte nach dieser Entgeltordnung sind als Gesamtschuldner

- a) das Luftfahrtunternehmen, das den jeweiligen Flug durchführt;
- b) die weiteren Luftfahrtunternehmen, unter deren Airline-Code/ Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing);
- c) ein sonstiges Unternehmen, das bei der FMG beantragt, die Rechnung über die Entgelte auf seinen Namen oder seine Firma auszustellen;
- d) die Luftfahrzeughalter;
- e) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

6.4 In dieser Entgeltordnung oder anderweitig angegebene Entgeltbeträge oder -sätze verstehen sich netto, d. h. im Inland ansässige Unternehmer haben sie zuzüglich der Umsatzsteuer zum jeweils gesetzlich geltenden Satz zu entrichten, soweit nicht unter den gesetzlichen Voraussetzungen steuerfreie Umsätze für die Luftfahrt vorliegen und diese Voraussetzungen vom Unternehmer nachgewiesen werden (§§ 4 Nr. 2, 8 UStG)

6.5 Rechnungen der FMG sind ohne Abzüge und innerhalb der jeweils bestimmten Fristen zu begleichen. Flughafenentgelte können dem Schuldner in vereinbarten Abrechnungszeitabschnitten in Rechnung gestellt werden, wenn er in vereinbartem Umfang Vorausleistungen auf die anfallenden Flughafenentgelte oder eine geeignete Kreditsicherheit - insbesondere selbstschuldnerische Bürgschaft oder Sicherheitsleistung in Geld - erbringt (Sicherungsvertrag). Sicherheitsleistungen in Geld sind von der FMG nicht zu verzinsen oder getrennt von ihrem übrigen Vermögen anzulegen.

Weist die FMG in einer Rechnung darauf hin, dass der Empfänger die Rechnung binnen angemessener Frist zu überprüfen und ihr Einwendungen gegen die Richtigkeit anzuzeigen hat, so gilt die Rechnung, soweit der Empfänger Einwendungen unterlässt, als richtig und anerkannt. Als angemessen gilt dabei eine Frist von einem Monat gerechnet vom Tag des Rechnungsdatums an, wenn die FMG nicht eine längere Frist bestimmt hat. Hiervon unberührt bleiben die allgemeinen Rechtsgrundsätze über Wirkungen des Schweigens im kaufmännischen Verkehr auch binnen kürzerer Fristen.

Soweit kein Sicherungsvertrag besteht, sind vor jedem Abflug die bis dahin angefallenen Flughafenentgelte zur Zahlung fällig. Die FMG kann auch sofort nach Inanspruchnahme einer Lieferung oder Leistung das dafür bestimmte Flughafenentgelt fällig stellen. Die FMG stellt dem Schuldner an der Kasse des Termini-

6. General conditions

6.1 Flughafen München GmbH (FMG), Nordallee 25, 85326 München-Flughafen, legally represented by the directors of the company, levies the airport charges according to these tariff regulations and the General Terms and Conditions of Business specified below. Any general terms and conditions of airport Users which differ from these General Terms and Conditions of Business do not apply even if FMG does not object.

The responsible contact concerning invoicing of the airport charges specified above, collateral agreements, etc. is the FMG Traffic Accounting Department service division. Contact persons are indicated in all invoices and can be contacted at airportcharges@munich-airport.de.

6.2 No take-off and landing charges, basic noise-related and emission-related charges, passenger charges, variable cargo charges, parking and security charges are payable in case of emergency landings due to technical malfunctions of an aircraft, medical emergencies or due to hijacking unless the airport is the originally scheduled destination of the flight. Diversionary landings are not emergency landings.

6.3 Debtors of all charges specified in these airport tariffs jointly and severally are

- a) The air carrier carrying out the respective flight,
- b) the additional air carriers under whose airline code/flight number the respective flight is carried out (code sharing),
- c) another undertaking which has applied to the FMG to have the invoice for the charges issued in its name or that of its firm,
- d) the aircraft operator;
- e) the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner.

6.4 Charges as stated in these tariff regulations or elsewhere are quoted net of VAT. Consequently, companies domiciled in Germany must pay VAT at the applicable rate in addition to the charges except in the case of taxfree aviation revenues as defined by law. In the latter case, the company must demonstrate that the statutory prerequisites are fulfilled. (Section 4 No. 2, 8 of the VAT Act (UStG)).

6.5 Bills are payable in full and within the applicable payment deadline. Airport charges can be invoiced to the debtor's account at the agreed invoicing intervals if the debtor provides the agreed advance payments for the airport fees incurred or appropriate collateral (in particular an absolute guarantee or cash collateral). The FMG is not obliged to pay interest on cash collateral or to invest it separately from its other assets.

If, in an invoice, the FMG points out to the recipient that he must examine the invoice within a reasonable time and, if necessary, question its correctness, the invoice will be considered to be correct and acknowledged by the recipient insofar as he has refrained from raising objections. A time-limit of one month, calculated from the day the invoice is dated, is considered a reasonable time unless the FMG has determined a longer time-limit. Unaffected by this are the general legal principles concerning the effects of silence in commercial dealings, also within shorter time-limits.

If no collateral agreement is in place, all accrued airport charges are due prior to take-off. FMG is also entitled to levy airport charges immediately after the delivery of goods or performance of services. FMG will issue the debtor an invoice at the cashier's desk of the General Aviation Terminal (GAT). The bill is payable in cash or

nals der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation Terminal GAT) eine Rechnung aus. Die Rechnung ist bar oder mit einem gleich wirkenden und von der FMG akzeptierten Zahlungsmittel (Kreditkarte, EC/Maestro-Karte) zu begleichen. Die FMG kann nach billigem Ermessen bestimmen, dass ihr zur Sicherung ihrer entstandenen oder künftigen Entgeltforderungen eine geeignete und angemessene Kreditsicherheit zu erteilen ist und in welcher Art und zu welchem Höchstbetrag und sonstigen Vertragsbestimmungen die Sicherheit zu erteilen ist, und die getroffenen Bestimmungen bei jeder erheblichen Änderung der Verhältnisse entsprechend ändern. Dies gilt insbesondere, wenn der Schuldner mit der Bezahlung von Entgelten wiederholt oder in erheblichem Umfang in Verzug kommt oder wenn sonstige besondere Umstände das Interesse an einer Sicherheitsleistung begründen.

6.6 Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post

a) Zu melden sind bei Landung bzw. Start an Bord befindliche

– Passagiere

Ausgenommen sind die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung sowie Kinder bis zu zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz.

Die gemeldete Anzahl muss die Last-Minute Passagiere (LMC) enthalten.

– 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 Massen der Ladehilfsmittel (ULD), wie z. B. Container, Paletten, Iglus, Netze u. a. zählen nicht zur Fracht- bzw. Postmasse. Die Mengen sind in Kilogramm (kg) zu melden.

b) Der amtliche Flugbericht ist Bestandteil der Flugbetriebsmeldung am Flughafen München. Neben den gesetzlich geforderten Informationen, die ausschließlich an das Statistische Bundesamt übermittelt werden, enthält die Flugbetriebsmeldung weitere Angaben. Dazu gehören Transferpassagiere, Sitzplatzanzahl nach Klassen, Passagierstruktur, Passagiere nach Klassen und Anzahl der Gepäckstücke.

Für die Erstellung der Flugbetriebsmeldung ist ein vom Flughafen München eingesetztes System zu verwenden. Die Flugbetriebsmeldungen sind als Datei per Datenleitung der FMG zu übermitteln. Diese Datei ist im Datensatzaufbau von der Flughafen München GmbH und vom Statistischen Bundesamt vorgegeben. Sie muss sämtliche Tatbestände der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichtes enthalten. Nur in Ausnahmefällen wird die Papierform akzeptiert.

Die Bereitstellung und Weitergabe der für die Aufbereitung der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichtes erforderlichen Inbound- und Outbound Messages an die FMG muss von der Luftverkehrsgesellschaft gewährleistet werden. Generell handelt es sich um Messages wie z. B. Load Data Message (LDM), Passenger Transfer Message (PTM), Movement (MVT), Inbound Connection List (ICL), Container Paletten Message (CPM), Statistical Load Summary (SLS) und andere. In den Messages für die Umsteiger müssen Streckenherkunfts- und Streckenzielflughäfen mit dazugehörigen Flugnummern enthalten sein. Personenbezogene Informationen werden dabei nicht an die FMG weitergegeben.

Die Datenspeicherung aller relevanten Daten erfolgt bei der FMG.

Die Flugbetriebsmeldung ist spätestens am Tage nach der Landung bzw. dem Start an die FMG zu übermitteln. Falls die Meldung nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Flughafenentgelte die maximal möglichen Belademengen zugrunde gelegt.

Die Erhebung und Weitergabe der Daten des amtlichen Flugberichtes an das Statistische Bundesamt ist durch das Gesetz über die Luftverkehrsstatistik geregelt.

cash equivalents using means of payment (credit card, EC/Maestro card) accepted by FMG. FMG can determine at its own discretion that appropriate and equitable collateral must be provided to secure outstanding or prospective receivables as well as the type, maximum amount and any other conditions related to the collateral agreement. The agreed terms can be amended in response to any material change in circumstances. This applies in particular when the debtor is repeatedly or substantially in arrears with payments or when any other special circumstances result in a reasonable interest in a collateral agreement.

6.6 Registration procedures for passengers, cargo and mail

a) The following information must be provided when landing and during take-off

– Passengers

With the exception of the cabin crew on duty and children up to two years of age not entitled to occupy a seat.

Last-minute passengers (LMC) must be included in the reported number of passengers.

– Cargo and mail

Cargo and mail include all shipments being transported regardless of whether parts of the shipment are being transported on behalf of another airline (joint-venture-operation) or for internal purposes of the airline (company and service cargo or mail). The weights of unit load devices, i. e. container, pallets, igloos, nets and equivalent devices do not account for cargo and mail. All weight information shall be reported in kilograms.

b) The official form „Flight Report“ is part of the flight regularity message for Munich Airport. In addition to all information required by law and transmitted to the Federal Statistical Office (Statistisches Bundesamt) exclusively, the flight regularity message contains other information. This relates to transfer passengers, number of seats per booking class, passenger structure, passengers per booking class and amount of baggage.

The flight regularity messages are to be transmitted per EDP file to FMG on a system procured by FMG. This EDP file has a standard layout defined by the Federal Statistical Office (Statistisches Bundesamt) and FMG. The file must include all facts and figures of the flight regularity message and the flight report. The file is only accepted in paper form in exceptional cases.

The provision and transfer of all necessary inbound and out-bound messages for the preparation of the official flight reports and flight regularity messages for München Airport must be secured by the airline. Typical messages of this kind are Load Data Messages (LDM), Passenger Transfer Messages (PTM), Movement (MVT), Inbound Connection List (ICL), Container Pallet Messages (CPM), Statistical Load Summary (SLS) and others. The transfer messages must include the point of departure, the point of destination and the respective flight numbers. Personal data included in these messages will not be passed on to the FMG.

All relevant data are stored by FMG.

The report has to be presented to FMG the day after landing or take-off at the latest. If FMG does not receive these data, the maximum possible number of passengers, cargo or mail for the respective aircraft will be used to compute airport charges.

The collection and transmission of the data included in the official flight report to the Federal Statistical Office is governed by the law on aviation statistics.

Bei Reklamation von Rechnungen ist zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung die Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheet u. a.) notwendig. Die FMG behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen im Zusammenhang stehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt 3 Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlingsagenten bzw. mit der Verkehrsabrechnung der FMG (Servicebereich Faktura und Inkasso) in Verbindung.

Zur gemeinsamen Erstellung der Flugbetriebsmeldung für den Flughafen sowie des Flugberichts für die amtliche Statistik wird am Flughafen München das EDV-System FLIRT zur elektronischen Datenerfassung und -übermittlung eingesetzt. Das Programm wird den auf dem Flughafen München tätigen Luftverkehrsgesellschaften oder Handlingsagenten von der Flughafen München GmbH zur Verfügung gestellt.

In the case of complaints about invoices, FMG requires the forwarding of the respective documents (LDM, Load Sheet a.o.) to prove the claim and to ensure that investigation into the complaints progresses smoothly. FMG reserves the right to charge fees if complaints are made in connection with missing or incorrect flight regularity messages. Complaints must be filed within three months after the date of the invoice. Should you have further questions, please contact your handling agent or the Traffic Accounting Department of FMG.

München Airport uses the EDP-supported system FLIRT for electronic data entry and transmission to produce both the flight report for the official statistics as well as the flight regularity message for the airport. This programme is made available by FMG to the airlines or handling agents operating at München Airport GmbH.

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück

| (Grundlage NfL I-3/10)

| **Stand:** 1 JAN 2010

1. Allgemeine Bedingungen

Für jede Landung/Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Münster/Osnabrück ist ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner des Entgeltes sind als Gesamtschuldner

- die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
- die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
- der Luftfahrzeughalter,
- die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

Das Entgelt ist vor dem Start in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

Alle in der Entgeltordnung genannten Beträge in EURO sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2. Bemessungsgrundlage

Das Entgelt bemisst sich nach der in der Zulassungsurkunde eingetragenen Höchstabflugmasse (MTOM) des Luftfahrzeugs und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich nach der Zahl der bei der Landung/Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

3. Lande- und Startentgelte

Die MTOM eines Luftfahrzeuges 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 Änderung der MTOM gemäß AFM wird nur anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist.

3.1 Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Lande-/Startentgeltes beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse bis 1.999 kg, die ausweislich eines Lärmzeugnisses nach NfL I - 134/99 oder eines entsprechenden Nachweises den erhöhten Schallschutzanforderungen gemäß der Verordnung vom 5 Januar 1999 entsprechen:

Für Luftfahrzeuge / for Aircraft	die den erhöhten Schallschutzanforderungen nach NfL I - 134/99 entsprechen / which comply with the increased sound proofing requirements according to NfL I - 134/99	die einen Lärmschutznachweis vorweisen können, aber nicht dem NfL I - 134/99 entsprechen / which are able to produce proof of noise abatement but do not correspond to NfL I - 134/99	die keinen Lärmschutznachweis vorweisen können / which are not able to produce proof of noise abatement
bis / up to 999 kg	EUR 5,54	EUR 8,30	EUR 11,08
ab / from 1.000 kg bis / up to 1.199 kg	EUR 5,81	EUR 8,71	EUR 11,63
ab / from 1.200 kg bis / up to 1.399 kg	EUR 11,13	EUR 16,71	EUR 22,25
ab / from 1.400 kg bis / up to 1.999 kg	EUR 15,29	EUR 22,94	EUR 30,56

Airport charges for Münster/Osnabrück Airport

| (Based on NfL I-3/10)

| **Effective:** 1 JAN 2010

1. General Conditions

A charge is payable to the airport operator for each landing/departure of an aircraft at Münster/Osnabrück Airport. Debtors of the charge jointly and severally are

- the airline company under whose airline code/flight number the respective flight is carried out,
- the airline companies jointly and severally under whose airline code/flight number the respective flight is carried out (Code-Sharing),
- the aircraft operator,
- the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner as, for example, the hirer or leasing holder.

The charge is payable in EURO prior to take-off; in special cases it may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

All the amounts in EURO listed in the Airport Tariffs are charges pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally.

2. Basis of Valuation

The amount of the charge payable is based on the maximum take-off mass (MTOM) of the aircraft as entered in the certificate of airworthiness, and for commercial air transport additionally on the number of passengers aboard the aircraft when landing/departing.

3. Landing and Take-off Charges

The MTOM of an aircraft shall be proved by the „Airplane Flight Manual (AFM) Basic Manual Section for Weight Limitations“. Until presentation of these documents, the highest known MTOM of this aeroplane type will be taken as a basis. Reimbursements will not be made. A change of the MTOM in accordance with AFM will only be recognized if the change has been reported at least four months prior to the beginning of a flight plan period.

3.1 That part of the landing/take-off charge based on the maximum take-off mass of the aircraft is for powered aircraft with a maximum take-off mass up to 1.999 kg, which evidenced by a noise certificate according to NfL I - 134/99 or adequate proof comply with the increased noise abatement requirements according to the Ordinance of 5 Januar 1999:

3.2 bei Motorflugzeugen mit einer Höchstabflugmasse ab 2000 kg / for powered aircraft with a maximum take-off mass from 2000 kg

Für Luftfahrzeuge / for Aircraft			
mit Zulassung nach ICAO Annex 16 / licensed in accordance with ICAO Annex 16			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 / not licensed in accordance with ICAO Annex 16
Bonusliste / Bonus List die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3 entsprechen/ complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 3	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3 entsprechen/ complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 3	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 entsprechen/ complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 2	
EUR je angefangene 1000 kg Höchstabfluggewicht / for every 1000 kg of the maximum take-off weight or part thereof			
7,00	11,28	22,59	45,18

Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 und 3 bzw. Chapters 5, 6, 8, 10 oder den LSL Chapters II und III, V, VI, X, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden (NfL I - 134/99). Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbar nachweisbaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Entgelte für Flugzeuge zur Eingruppierung in die Kategorie „Chapter 3“ nach Grundlage der Kategorie „Chapter 2“ und weiter auf der Grundlage „ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 oder LSL“ berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Turbo-jet aircraft and/or aircraft with other power unit comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapters 2 and 3 and/or Chapters 5, 6, 8, 10 or LSL Chapters II and III, V, VI, X, if it is proved in individual cases by certifying documents of a licensing authority or comparable documents of the manufacturer that the noise values permissible in the afore-mentioned chapters are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of complete evidence, verifiable by the airport operator, concerning the observance of the afore-mentioned conditions by the aircraft operator prior to take-off. If the respective evidence is not presented, charges for aeroplanes to be grouped into category „Chapter 3“ will be based on category „Chapter 2“ and additionally on the basis „not licensed in accordance with ICAO Annex 16 or LSL“. Reimbursements will not be made.

Bonusliste des BMVBS (NfL I-83/03) für startende und landende Flugzeuge / Bonus List of the BMVBS (NfL I-83/03) for departing and landing aircraft:

Für den Abflug und den Anflug / For departures and arrivals:

Alle Baureihen/-muster mit einer MTOM unter 25 t
all series/types with a MTOM of less than 25 t
Airbus A300
Airbus A310
Airbus A319/320/321
Airbus A330
Airbus A340
BAe 146/AVRO RJ
Boeing B717
Boeing B727-100 (Re-engined mit 3 Tay-Triebwerken/with 3 Tay engines)
Boeing B737-300 bis/to 800
Boeing B747-400
Boeing B757
Boeing B767
Boeing B777

Für den Abflug und den Anflug / For departures and arrivals:

Canadair RJ
Dash 8-400
Fokker 70/100
Gulfstream IV/V
McDonnell Douglas DC8-70
McDonnell Douglas MD90
McDonnell Douglas MD11
Tupolew 204

Nur für den Abflug / For departures only:

Lockheed L1011
McDonnell Douglas DC10

Nur für den Anflug / For arrivals only:

McDonnell Douglas DC10-30
McDonnell Douglas MD 80

4. Ermäßigungen

Die in Absatz a) und b) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse

bis 3000 kg um	40%
über 3000 kg um	55%

Es kann nur eine der genannten Ermäßigungen beansprucht werden. Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens:

**mit erhöhtem Schallschutz /
with increased sound-proofing**

EUR 5,54

**mit Schallschutz /
with sound-proofing**

EUR 8,30

**ohne Lärmzeugnis /
without noise certificate**

EUR 11,08

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliert, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen 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.

4. Reductions

For training and instruction flights the charges listed under a) and b) are subject to a reduction for aircraft with a maximum take-off mass of

up to 3000 kg of	40%
over 3000 kg of	55%

Only one of the reductions listed can be claimed. The reduced charge is not less than:

Training flights are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization pursuant to the „Prüfordnung für Luftfahrtpersonal“ (Order for the Licensing of Aviation Personnel).

Instruction flights are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilots; the pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown; the instructor must be aboard the aircraft being used.

5. Passagierentgelte

Der Teil des Passagierentgeltes, der sich nach der Zahl der bei der Landung und beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt je Fluggast

- sofern der vorausgegangene Start/nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz innerhalb oder außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Grenzen der Europäischen Union erfolgt ist EUR 6,53
- sofern der vorausgegangene Start/Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz außerhalb der Grenzen der Europäischen Union erfolgt ist EUR 6,79.

5.1 Sicherheitsentgelt

Das Sicherheitsentgelt je Ein- und Aussteiger beträgt: EUR 0,49

5.2 PRM-Entgelt

Das PRM-Entgelt je Ein- und Aussteiger beträgt: EUR 0,24

In die Zahl der bei der Landung/Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden **nicht** einbezogen

- Personal des Luftfahrzeughalters mit Flugschein, für den nicht mehr als 10 v.H. des Tariffahrtpreises entrichtet wurde,
- Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz.

6. Ankermastentgelte

Für die Benutzung des Flugplatzes mit Luftschiffen ist ein Ankermastentgelt und ein Landeentgelt zu entrichten.

Das Ankermastentgelt wird mit der Errichtung eines Ankermastes fällig und beträgt für jede angefangenen 24 Stunden für Luftschiffe:

- bis 50 m Gesamtlänge EUR 75,30
- bis 60 m Gesamtlänge EUR 112,90
- über 60 m Gesamtlänge EUR 123,70

Das Landeentgelt wird mit der Landung des Luftschiffes fällig und beträgt für Luftschiffe

- bis 50 m Gesamtlänge EUR 16,10
- bis 60 m Gesamtlänge EUR 22,60
- über 60 m Gesamtlänge EUR 28,50

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

7. Abstellentgelte

Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Die Höhe der Abstellentgelte wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessen.

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden bei Motorflugzeugen mit einem Höchstabflugmasse

- bis 999 kg EUR 2,20
- ab 1000 kg bis 1199 kg EUR 3,00
- ab 1200 kg bis 1399 kg EUR 3,60
- ab 1400 kg bis 1999 kg EUR 4,30
- ab 2000 kg je angefangene 1000 kg EUR 2,20

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

Das Abstellentgelt ist vor dem Start in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

5. Passenger Charges

That part of the passenger charge based on the number of passengers aboard the aircraft when landing and departing per passenger

- provided the preceding take-off/subsequent landing of the aircraft has been effected from an aerodrome within or outside the Federal Republic of Germany but within the borders of the European Union is EUR 6.53
- provided the preceding take-off/landing of the aircraft has been effected from an aerodrome outside the borders of the European Union is EUR 6.79.

5.1 Security charge

The security charge per embarking and disembarking passenger is EUR 0.49

5.2 PRM Charge

The PRM charge per embarking and disembarking passenger is: EUR 0.24

The number of passengers aboard the aircraft when landing/taking off will **not** include

- personnel of the aircraft operating agency with passenger tickets for which not more than 10 per cent of the price for a regular ticket has been paid,
- children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

6. Mooring Mast Charges

Use of the aerodrome by airships is subject to a mooring mast charge and a landing charge.

The mooring mast charge is payable upon the setting up of a mooring mast and for every 24 hours or part thereof for airships:

- up to 50 m total length EUR 75.30
- up to 60 m total length EUR 112.90
- over 60 m total length EUR 123.70

The landing charge is payable upon the landing of an airship and is for airships

- up to 50 m total length EUR 16.10
- up to 60 m total length EUR 22.60
- over 60 m total length EUR 28.50

The period decisive for calculating the mooring mast charge begins with the setting up of the mooring mast and ends with its dismantling.

7. Parking Charges

A rent (parking charge) is payable to the airport operator by aircraft operating agencies for parking of their aircraft at the airport.

The scale of parking charges is based on the approved maximum take-off mass of the aircraft.

c)The parking charge for every 24 hours or part thereof is for powered aircraft with a maximum take-off mass

- up to 999 kg EUR 2.20
- from 1000 kg up to 1199 kg EUR 3.00
- from 1200 kg up to 1399 kg EUR 3.60
- from 1400 kg up to 1999 kg EUR 4.30
- from 2000 kg for every 1000 kg or part thereof EUR 2.20

No parking charge is payable if the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed 3 hours.

The parking charge is payable in EURO prior to take-off; in special cases it may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinander folgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

Für Segelflugzeuge werden Abstellentgelte nach besonderer Vereinbarung erhoben.

8. Sonderregelungen

Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Lande-/Startentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – kein Lande-/Startentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

Für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, ist kein Lande-/Startentgelt zu entrichten.

Für Segelflugzeuge werden Lande-/Startentgelte nach besonderer Vereinbarung erhoben.

For parking of aircraft, which is expected to exceed 30 consecutive days, a rental agreement may be made between the aircraft operating agency and the airport operator prior to the beginning of parking.

Parking charges for gliders will be levied according to special provision.

8. Special Regulations

That part of the landing/take-off charge based on the maximum take-off mass of the aircraft, is also payable for a touch-and-go landing with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

No landing/take-off charge is payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

No landing/take-off charge is payable for aircraft operated by an employee of a civil aeronautical authority of the Federal Republic or its Lands, acting as pilot-in-command in fulfilment of official duties.

Landing/take-off charges for gliders will be levied according to a special provision.

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Nürnberg

(Grundlage nFl I-270/09)

Stand: 1 JAN 2010

Allgemeine Bedingungen

1.1 Schuldner der Lande-, Passagier-, Abstell- sowie Sicherheitsentgelte sind als Gesamtschuldner

- die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
- die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
- der Luftfahrzeughalter,
- die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.2 Die Entgelte, zuzüglich der etwa anfallenden Umsatzsteuer, sind vor dem Start in EURO zu bezahlen.

Von einer Bezahlung kann nur abgesehen werden, wenn der Entgeltschuldner entweder eine Vorauszahlung geleistet oder der Flughafen Nürnberg GmbH (FNG) eine Sicherheitsleistung in Form eines Deposits bzw. einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft zur Verfügung gestellt hat. In diesem Fall erfolgt die Rechnungsstellung am Anfang eines jeden Kalendermonats für den vorangegangenen Monat. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei in Euro auf eines der Konten der FNG zahlbar. Die FNG behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen von 2% über dem jeweilig geltenden Diskontsatz der Europäischen Zentralbank zu berechnen und künftig Barzahlung zu verlangen.

1.3 Die Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

Landeentgelte

Für jede Landung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Nürnberg ist ein Landeentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.1 Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (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 Änderung der MTOM gemäß AFM wird nur anerkannt, wenn die Änderung mindestens einen Monat im Voraus mitgeteilt worden ist.

1.2 Entgelte nach Höchstabflugmasse

1.2.1 Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse

– bis 1200 kg

die die Grenzwerte nach ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 um mindestens 8 dB(A) unterschreiten*)

EUR 8,09

die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 8 entsprechen bzw. die Grenzwerte nach Chapter 6, 10 um mindestens 4 dB(A) unterschreiten*)

EUR 11,75

Airport Charges for Nürnberg Airport

(Based on nFl I-270/09)

Effective: 1 JAN 2010

General Conditions

1.1 Debtors of the landing, passenger, parking as well as security charges are jointly and severally

- the airline company under whose airline code/flight number the respective flight is carried out,
- the airline companies jointly and severally under whose airline code/flight number the respective flight is carried out (Code Sharing),
- the aircraft operator,
- the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner as, for example, the hirer or leasing holder.

1.2 The charges, plus the approximate incurring turnover tax, are payable in EURO prior to take-off.

Payment can be dispensed with only if the debtor has either made a prepayment or has made available security in the form of a deposit and/or a guaranty of payment to Nürnberg Airport GmbH (FNG). In this case, the invoice will be made out at the beginning of each calendar month for the previous month. Invoices shall be paid directly after receipt in Euro, cost-free and exempt from charges, onto one of the accounts belonging to the FNG.

In the case of a delay in payment, the FNG reserves the right to charge an interest on arrears of 2% above the existing discount rate of the European Central Bank and, in future, to demand cash payment.

1.3 The charges are charges pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally.

Landing Charges

A landing charge is payable to the airport operator for each landing of an aircraft at Nürnberg Airport

1.1 The amount of the landing charge payable is based independent of the respective criteria applicable according to the maximum take-off mass of the aircraft (MTOM) entered in the licensing documents. The MTOM shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations. Until presentation of these documents, the maximum known MTOM of this aeroplane type will be taken as a basis. Reimbursements will not be made. A change in the MTOM in accordance with the AFM will only be recognized if the change has been reported at least one month in advance.

1.2 Charges Based on the Maximum Take-Off Mass

1.2.1 That part of the landing charge based on the maximum take-off mass of the aircraft, is for powered aircraft with a maximum take-off mass

– up to 1200 kg

which fall below the noise values according to ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 by at least 8 dB(A)*)

EUR 8.09

complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 8 and/or falling below the noise values according to Chapter 6, 10 by at least 4 dB(A)*)

EUR 11.75

die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 entsprechen*)	EUR 20,80	complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 6, 10*)	EUR 20.80
ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	EUR 29,65	not licensed in accordance with ICAO Annex 16	EUR 29.65
– über 1200 kg – 2000 kg		– over 1200 kg – 2000 kg	
die die Grenzwerte nach ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 um mindestens 8 dB(A) unterschreiten*)	EUR 16,18	which fall below the noise values according to ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 by at least 8 dB(A)*)	EUR 16.18
die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 8 entsprechen bzw. die Grenzwerte nach Chapter 6, 10 um mindestens 4 dB(A) unterschreiten*)	EUR 23,50	complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 8 and/or falling below the noise values according to Chapter 6, 10 by at least 4 dB(A)*)	EUR 23.50
die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 entsprechen*)	EUR 41,60	complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 6, 10*)	EUR 41.60
ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	EUR 59,30	not licensed in accordance with ICAO Annex 16	EUR 59.30

*) Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 6, 8, 10, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, daß die nach Chapter 6, 8, 10 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

*) Aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 6, 8, 10, if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapter 6, 8, 10 are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of the respective noise certificate by the operator prior to take-off. Reimbursements will not be made.

– über/over 2000 kg

für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart / for aircraft with other power unit			
die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3, 5 entsprechen bzw. die Grenzwerte nach Chapter 6, 10 um mindestens 8 dB(A) unterschreiten*) / complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapters 3, 5 and/or falling below the noise values according to Chapters 6, 10 by at least 8 dB (A)*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 8 entsprechen bzw. die Grenzwerte nach Chapter 6, 10 um mindestens 4 dB(A) unterschreiten*) / complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 8 and/or falling below the noise values according to Chapter 6, 10 by at least 4 dB(A)*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 6, 10 entsprechen*) / complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapters 6, 10*)	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 / not licensed in accordance with ICAO Annex 16
EUR je angefangene 1000 kg der Höchstabflugmasse / for each 1000 kg of the MTOM or part thereof			
8,09	11,75	20,80	29,65

*) Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 5, 6, 8, 10, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 3, 5, 6, 8, 10 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

*) Aircraft with other power unit comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 3, 5, 6, 8, 10, if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapter 3, 5, 6, 8, 10 are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of the respective evidence by the operator prior to take-off. Reimbursements will not be made.

für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge / for turbo-jet aircraft			
mit Zulassung nach ICAO Annex 16 / licensed in accordance with ICAO Annex 16			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 / not licensed in accordance with ICAO Annex 16
die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 3 entsprechen*) / complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 3*)	die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 entsprechen*) / complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 2*)		
Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind**) / Airplanes included in the Bonus List**)	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind / Airplanes not included in the Bonus List		
EUR je angefangene 1000 kg der Höchstabflugmasse / for each 1000 kg of the MTOM or part thereof			
8,09	11,75	31,20	51,55

*) Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2 bzw. 3, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 2 bzw. 3 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

*) Turbo-jet aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16, Chapter 2 and/or 3 if it is proved in individual cases by data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority that the noise values permissible according to Chapter 2 and/or 3 are not exceeded. Decisive for calculating the charges is the actual presentation of the respective evidence by the operator prior to take-off. Reimbursements will not be made.

**) In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einer Höchstabflugmasse bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

**) In the Bonus List, in addition to all aeroplane types with MTOM up to 25 t, the following aeroplane types are included:

Airbus A300	Boeing B717	Canadair RJ
Airbus A310	Boeing B727-100/Re-engined mit	Fokker 100/70
Airbus A319	3 Tay-Triebwerken/with 3 tay engines	Grumman Gulfstream IV/V
Airbus A320	Boeing B737-300/400/500/600/700/800	McDonnell Douglas DC8-70-Serie/series
Airbus A321	Boeing B747-400,	McDonnell Douglas DC10-30
Airbus A330	Boeing B757	McDonnell Douglas MD11
Airbus A340	Boeing B767	McDonnell Douglas MD90
BAe 146/AVRO RJ-Serie/series	Boeing B777	Tupolew 204

1.2.2 Die unter 1.2.1 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse

bis 3000 kg um	40%
über 3000 kg um	55%

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens EUR 8,09.

1.2.3 Schulflüge im Sinne von Nr. 1.2.2 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliert, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

1.2.4 Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 1.2.2 sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen 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.

1.2.5 Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessene Teil des Landeentgeltes ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs zu entrichten.

1.2.6 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

Passagierentgelte

Zusätzlich zum Landeentgelt ist ein Passagierentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1. Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

2. Das Passagierentgelt beträgt

– sofern das koordinierte Endziel des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt

EUR 8,48

– sofern das koordinierte Endziel des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb der EU bzw. Island, Norwegen und der Schweiz erfolgt

EUR 8,48

– sofern das koordinierte Endziel des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz ausserhalb der EU bzw. Island, Norwegen und der Schweiz erfolgt

EUR 9,30

je Fluggast.

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.2.2 For training and instruction flights the charges listed under 1.2.1 are subject to reduction for aircraft with a maximum take-off mass

up to 3000 kg of	40%
over 3000 kg of	55%

The reduced charge is not less than EUR 8.09.

1.2.3 Training flights in the sense of para 1.2.2 are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school), meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization pursuant to the „Verordnung über Luftfahrtpersonal“ (order for the licensing of aviation personnel).

1.2.4 Instruction flights in the sense of para 1.2.2 are flights during which technical and flight instructions are given to civil pilots; the pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown; the instructor must be aboard the aircraft being used.

1.2.5 That part of the landing charge based on the maximum take-off mass of the aircraft, is also payable for a touch-and-go landing with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

1.2.6 No landing charge is payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

Passenger Charges

In addition to the landing charge, a passenger charge is payable to the airport operator.

1. The amount of the passenger charge payable is based for commercial air transport on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

2. The passenger charge

– provided the coordinated final destination of the aircraft is effected from an aerodrome within the Federal Republic of Germany is

EUR 8.48

– provided the coordinated final destination of the aircraft is effected from an aerodrome outside the Federal Republic of Germany and within the EU, Iceland, Norway and Switzerland is

EUR 8.48

– provided the coordinated final destination of the aircraft is effected from an aerodrome outside the EU, Iceland, Norway and Switzerland is

EUR 9.30

per passenger.

The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

3. Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – kein Passagierentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

Abstellentgelte

Für jede Abstellung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Nürnberg ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

1.1 Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zugelassenen Höchststflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen.

1.2 Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1000 kg der Höchststflugmasse

EUR 2,40

Es beträgt mindestens EUR 4,10 je angefangene 24 Stunden.

1.3 Für eine Abstellung von insgesamt 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

1.4 Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfaßt, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

Sicherheitsentgelte

Zusätzlich zu den Lande- und/oder den Passagierentgelten sind Sicherheitsentgelte an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Die Sicherheitsentgelte betragen bei

Passagierflügen (Passagiere ist die Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste)	EUR 0,64 pro Passagier
Fracht-/Postflügen und Flügen im nichtgewerblichen Verkehr	EUR 0,92 pro angefangenen 1000 kg MTOM

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

3. No passenger charge is payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

Parking Charges

A rent (parking charge) is payable to the airport operator for each parking of an aircraft at Nürnberg Airport.

1.1 The scale of the parking charge is based on the approved maximum take-off mass of the aircraft.

1.2 The parking charge for every 24 hours or part thereof and for each 1.000 kg of the maximum take-off mass or part thereof is

EUR 2.40

amounting to not less than EUR 4.10 for every 24 hours or part thereof.

1.3 No parking charge is payable if the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed 4 hours.

1.4 For parking of aircraft, which is expected to exceed 30 consecutive days, a rental agreement may be made between the aircraft operating agency and the airport operator prior to the beginning of parking.

Security Charges

In addition to the landing and/or the passenger charges a security charge is payable to the airport operator.

The security charge for passenger flights

are (Passengers are the number of passengers aboard the aircraft when departing)	EUR 0.64 per passenger
freight/postal flights and flights in non-commercial traffic	EUR 0.92 for each 1.000 kg MTOM or part thereof

The number of passengers aboard the aircraft when departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

Entgeltordnung für den Flughafen Saarbrücken

(Grundlage nFl I-123/07, I-154/07)

Stand: 1 APR 2007

Teil I

Allgemeine Bedingungen

1.1 Begriffsbestimmung

1.1.1 Entgelte

Entgelte im Sinne dieser Entgeltordnung sind Bewegungsentgelte, Startentgelte, Landeentgelte, Passagierentgelte, Abstellentgelte und Ankermastentgelte.

1.1.2 Höchstabfluggewicht (MTOW)

Das Höchstabfluggewicht (MTOW) ist das maximale Startgewicht eines Flugzeuges. 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.

Eine Reduzierung dieses MTOW 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 des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichts des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

1.1.3 Bewegung

Eine Bewegung ist entweder der Start oder die Landung eines Luftfahrzeugs.

1.1.4 Touch-and-Go

Eine Bodenberührung mit unmittelbarer anschließenden Beschleunigung und Starten des Luftfahrzeugs.

1.1.5 Schulflug

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliert, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind. Für die entgeltbezogene Berücksichtigung von Schulflügen sind als Nachweis das Beiblatt zum Luftfahrerschein (weiß) mit Lichtbild sowie einer dem durchgeführten Flug entsprechenden Lehrberechtigung oder der Flugauftrag für den Schüler mit Stempel, Unterschrift und Lizenznummer der Flugschule/ der Lehrers, gültig für den durchgeführten Flug unmittelbar nach der Landung bei der Rampenkontrolle vorzulegen.

1.1.6 Einweisungsflug

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

1.2 Ausnahmeregelung

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, keine Startentgelte, Landeentgelte und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

1.3 Schuldner der Entgelte

Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner:

- die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird inkl. Code-Sharing,
- der Luftfahrzeughalter,
- die natürliche Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

Airport Tariffs for Saarbrücken Airport

(Based on nFl I-123/07, I-154/07)

Effective: 1 APR 2007

Part I

General Conditions

1.1 Definitions

1.1.1 Charges

Charges pursuant to these airport tariffs are charges covering movement charges, take-off charges, landing charges, passenger charges, aircraft parking charges and mooring mast charges.

1.1.2 Maximum take-off weight (MTOW)

MTOW is the maximum take-off weight of an aircraft on take-off. The MTOW shall be proved by the "Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations". Until these documents have been presented, it will be based on the highest known MTOW for this aircraft type. Reimbursements will not be made.

A reduction of the MTOW in the registration documents is taken into account for calculating the charges from the beginning of the flight plan period only, if notice of the alteration has been given at least four months in advance by presentation of the altered documents. Any increase in the take-off weight of the aircraft, as entered in the registration documents, shall be submitted to the airport operator immediately.

1.1.3 Aircraft movement

A movement is defined as either the take-off or the landing of an aircraft.

1.1.4 Touch-and-Go

Touch-and-go is defined as touching down, with immediate subsequent acceleration and take-off of the aircraft.

1.1.5 Training flights

Training flights are flights where, as part of his training at an approved training centre (pilot school), a civil pilot in training is fulfilling flying conditions which are required for pilots to qualify for a civilian licence or to gain authorization pursuant to the Ordinance on aviation personnel. When taking training flights into consideration on which charges are levied, the supplementary sheet of the pilot's licence (white) with a passport photo shall be submitted to ramp control as proof immediately after landing. Authorization to instruct, in compliance with the flight which has been carried out, or the flight order for the trainee, stamped, signed and with the licence number of the training school/instructor, valid for the flight which has been carried out, shall also be submitted.

1.1.6 Instruction flights

Instruction flights are flights during which technical or flight instructions are given to civil pilots; the pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown; the instructor must be aboard the aircraft being used.

1.2 Exceptional regulation

No take-off, landing and passenger charges are payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking - unless the destination airport as scheduled is concerned. Diversionary landings are not emergency landings.

1.3 Debtors

Debtors of the charges are jointly and severally:

- the airlinecompanies under whose airline code/flight number the flight is carried out - including code-sharing,
- the aircraft operator,
- the natural person who has the use of the aircraft without being the operator or owner, such as the charterer or lessee.

1.4 Zahlungszeitpunkt

Die Entgelte sind vor dem Start in Euro an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Gestellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nach Rechnungsstellung innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach Erhalt der Rechnung bezahlt werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 300 Basispunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz (EURIBOR), mindestens jedoch 8% berechnen.

1.5 Umsatzsteuer

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

Teil II

Entgelte

2.1 Luftfahrzeuge mit einem MTOW bis 1.999 kg

Luftfahrzeuge mit einem MTOW von bis zu 1.999 kg haben ein Bewegungsentgelt zu entrichten. Dieses beträgt bei einem Luftfahrzeug mit Lärmzeugnis EUR 5,00. Bei einem Luftfahrzeug ohne Lärmzeugnis beträgt das Bewegungsentgelt EUR 15,00.

Bei einem Touch-and-Go ist das Bewegungsentgelt lediglich für den Start zu entrichten.

2.2 Luftfahrzeuge mit einem MTOW ab 2.000 kg bis 5.699 kg

Luftfahrzeuge mit einem MTOW ab 2.000 kg bis 5.699 kg haben ein Bewegungsentgelt zu entrichten. Dieses beträgt bei einem Luftfahrzeug mit Lärmzeugnis EUR 30,00. Bei einem Luftfahrzeug ohne Lärmzeugnis beträgt das Bewegungsentgelt EUR 45,00.

Bei einem Touch-and-Go ist das Bewegungsentgelt lediglich für den Start zu entrichten.

2.3 Luftfahrzeuge mit einem MTOW ab 5.700 kg

Für jede Landung auf dem Flughafen Saarbrücken ist ein Landeentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Für jeden Start von dem Flughafen Saarbrücken ist ein Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Bei einem Touch-and-Go ist nur das Startentgelt zu entrichten.

Das Startentgelt und das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der maximalen Sitzladekapazität (SLK) des jeweiligen Luftfahrzeugs. Die Sitzladekapazität ist durch die Luftfahrtgesellschaft nachzuweisen. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird die maximal bekannte Sitzladekapazität dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Frachtflugzeuge werden nach der flugzeugspezifischen Bestuhlungsalternative kategorisiert und gemäß dieser potentiellen Sitzladekapazität abgerechnet.

Übersicht der Start- und Landeentgelte:

	bis einschließlich / up to and including 69 Sitze/ seats	größer als / greater than 69 Sitze / seats
Landeentgelt / Landing charge	EUR 5,00	EUR 200,00
Startentgelt / Take-off charge	EUR 50,00	EUR 200,00

Luftfahrzeuge, die nicht den Bedingungen von ICAO Annex 16, Kapiteln 3,6,8 oder 10 entsprechen, zahlen pro Start und Landung einen Aufschlag von jeweils EUR 500,00 auf das jeweilige Startentgelt und das Landeentgelt.

Für Starts und Landungen zwischen 2000 (1900) und 0500 (0400) wird ein Zuschlag von EUR 100,00 auf das jeweilige Startentgelt und Landeentgelt berechnet.

2.4 Schulflüge und Einweisungsflüge

Die unter 2.1, 2.2 und 2.3 genannten Entgelte ermäßigen sich bei einem Schul- oder Einweisungsflug einmalig um 50%.

1.4 Date of payment

The charges are payable in Euro to the airport operator prior to take-off. After prior agreement and the provision of security in the form of a cash deposit or an unlimited bank guarantee from a major bank also based in Germany, the charges may be paid subsequent to invoicing within a period of 14 days after receipt of the invoice. On default of payment, the airport will charge interest on arrears amounting to 300 basis points above the respective EURIBOR basic interest rate, however, at least 8%.

1.5 Turnover tax

The charges are charges pursuant to § 10 para 1 of the law on turn-over tax. The debtor, therefore, shall pay the turnover tax additionally.

Part II

Charges

2.1 Aircraft with an MTOW of up to 1.999 kg

Aircraft with an MTOW of up to 1.999 kg shall pay a movement charge. For an aircraft with noise certification, this amounts to EUR 5.00. For an aircraft without noise certification, the movement charge amounts to EUR 15.00.

In the case of touch-and-go, the movement charge shall only be paid for the take-off.

2.2 Aircraft with an MTOW from 2.000 kg up to 5.699 kg

Aircraft with an MTOW from 2.000 kg up to 5.699 kg shall pay a movement charge. For an aircraft with noise certification, this amounts to EUR 30.00. For an aircraft without noise certification, the movement charge amounts to EUR 45.00.

In the case of touch-and-go, the movement charge shall only be paid for the take-off.

2.3 Aircraft with an MTOW from 5.700 kg

A landing charge shall be paid to the airport operator for every landing at Saarbrücken Airport.

A take-off charge shall be paid to the airport operator for every take-off from Saarbrücken Airport.

In the case of touch-and-go, a take-off charge shall be paid, only.

The take-off and landing charges are calculated, independent of the respective criteria applicable, according to the maximum seating capacity of the aircraft concerned. The airline shall provide proof of the aircraft seating capacity. Until the necessary documents have been presented, the maximum known seating capacity of the aircraft type concerned will be taken as a basis. Reimbursements will not be made.

All-freight aircraft are categorised according to the alternative seating specific to the aircraft concerned, and charges are calculated according to this potential seating capacity.

Overview of the take-off and landing charges:

Aircraft, not complying with the conditions of ICAO Annex 16, Chapters 3, 6, 8 or 10, will pay a surcharge per take-off and landing amounting to EUR 500.00 respectively, in addition to the respective take-off and landing charge.

For take-offs and landings between 2000 (1900) and 0500 (0400), an additional charge of EUR 100.00 will be added on to the take-off and landing charge, respectively.

2.4 Training flights and instruction flights

A one-off discount of 50% is given on the charges defined in sub-sections 2.1, 2.2 and 2.3 in the case of training or instruction flights.

2.5 Passagierentgelt

Zusätzlich zu dem Startentgelt und dem Landeentgelt ist ein Passagierentgelt für gewerblichen Flugverkehr zu entrichten, das sich nach der Anzahl der aussteigenden Passagiere bemisst.

Dabei werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz, sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung, nicht miteinbezogen.

Übersicht der Passagierentgelte:

Aussteigender Passagier / Per disembarking passenger (Schengen)*	EUR 7.50
Aussteigender Passagier / Per disembarking passenger (non Schengen)	EUR 8.00

* Deutschland; Frankreich; Belgien; Luxemburg; Niederlande; Italien; Spanien; Portugal; Griechenland; Großbritannien; Österreich; Dänemark; Finnland; Schweden; Island; Irland

Ein Flughafensicherheitsentgelt wird nicht zusätzlich berechnet und ist in dem Passagierentgelt enthalten.

2.6 Entgelt für Luftschiffe und Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen ist eine Außenlandegenehmigung der zuständigen Genehmigungsbehörde erforderlich. Bei Betrieb ist ein Ankermastentgelt und ein Landeentgelt (siehe 2.6.1) zu entrichten

Bei genehmigten Starts mit Heißluftballonen ist ein Startentgelt zu entrichten.

2.6.1 Entgelt für Luftschiffe

Das Ankermastentgelt wird für die Errichtung eines Ankermastes erhoben und beträgt je angefangenen 24 Stunden:

für Luftschiffe pauschal EUR 120,00.

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

Das Landeentgelt bemisst nach den unter 2.3 festgelegten Regelungen.

2.6.2 Entgelt für Heißluftballone

Für den Start eines Heißluftballons vom Gelände des Flughafenunternehmers werden berechnet: EUR 20,00.

2.7 Abstellentgelte

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Abstellentgelts wird nach der Dauer des Abstellvorganges berechnet.

2.7.1 Ausnahmeregelungen

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

Bei Abstellungen in einer Halle ist ein gesonderter Vertrag abzuschließen.

Für eine Abstellung eines Luftfahrzeuges werden die ersten angefangenen 2 Stunden nicht berechnet.

2.7.2 Zeitbezogenes Entgelt

Für jeden Abstellvorgang außerhalb einer Flugzeughalle wird ein Entgelt erhoben. Danach beträgt das Abstellentgelt pro angefangene Stunde und pro Luftfahrzeug:

Für nicht gewerblichen Verkehr:

Einmotorige Luftfahrzeuge / Single-engine aircraft	EUR 0,50
Zweimotorige Luftfahrzeuge und Jets / Twin-engine aircraft and jets	EUR 1,00

Für gewerblichen Verkehr: EUR 3,00

2.5 Passenger charge

In addition to the take-off and landing charge, a passenger charge is also payable for commercial flights. This charge is based on the number of disembarking passengers.

Children under two years of age, not entitled to occupy a seat, as well as the flight crew on duty, are not included.

Overview of the passenger charges:

Aussteigender Passagier / Per disembarking passenger (Schengen)*	EUR 7.50
Aussteigender Passagier / Per disembarking passenger (non Schengen)	EUR 8.00

* Germany; France; Belgium; Luxembourg; Netherlands; Italy; Spain; Portugal; Greece; Great Britain; Austria; Denmark; Finland; Sweden; Iceland; Ireland

An airport security charge is included in the passenger charge and will not be raised additionally.

2.6 Charges for airships and hot-air balloons

Permission to land outside the airport is required for airships using the airport from the authorities responsible for approval. When in operation, a mooring mast charge and a landing charge are payable (see 2.6.1).

A take-off charge is payable for approved take-offs of hot-air balloons.

2.6.1 Charges for airships

A mooring mast charge is payable for the setting up of a mooring mast and for every 24 hours or part thereof amounts to:

all-inclusive for airships EUR 120.00.

The period decisive for calculating the mooring mast charge begins with the setting up of the mooring mast and ends with its dismantling.

The landing charge is based on the regulations laid down in 2.3.

2.6.2 Charges for hot-air balloons

The following is charged for a hot-air balloon taking off from the airport operator's premises: EUR 20.00.

2.7 Aircraft parking charges

A rent (parking charge) is payable to the airport operator for the parking of an aircraft at the airport. The amount of the parking charge is calculated according to the parking duration.

2.7.1 Exceptional regulations

For the parking of aircraft which is expected to exceed 30 consecutive days, a rental agreement may be made between the aircraft operator and the airport prior to the beginning of parking.

For parking in a hangar, a separate contract shall be signed.

The first two hours of parking will not be charged.

2.7.2 Time-related parking charges

A charge will be made for every aircraft parked outside an aircraft hangar which for every hour or part thereof and per aircraft amounts to:

For non-commercial traffic:

Einmotorige Luftfahrzeuge / Single-engine aircraft	EUR 0,50
Zweimotorige Luftfahrzeuge und Jets / Twin-engine aircraft and jets	EUR 1,00

For commercial traffic: EUR 3,00

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Entgeltordnung für den Flughafen Stuttgart

(Grundlage nFL I-112/09)

Airport charges for Stuttgart Airport

(Based on nFL I-112/09)

Stand: 1 APR 2009

Effective: 1 APR 2009

1. Allgemeine Bedingungen

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

- die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
- die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
- der Luftfahrzeughalter,
- die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

1.2 Bei Notlandung wegen technischer Störung am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen Stuttgart nicht ohnehin planmäßiger Ziel-flughafen ist – keine Lande-, Start-, Passagier- und Sicherheitsentgelte sowie Lärmzuschläge zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen.

Die Lande- und Startentgelte ermäßigen sich

- bei Schul- und Einweisungsflügen
 - mit Luftfahrzeugen bis 2.000 kg MTOW um 60%
 - mit Luftfahrzeugen über 2.000 kg MTOW um 40%
- bei Rundflügen
 - mit Luftfahrzeugen bis 5.700 kg MTOW um 20%

Maßgebend für die Gewährung der Ermäßigung ist die Vorlage eines entsprechenden schriftlichen Nachweises durch den Entgelt-schuldner vor dem Start. Liegt kein Nachweis vor, werden die Entgelte ohne Ermäßigung nach allgemeinen Grundsätzen berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

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

Rundflüge sind Flüge, die von gewerblichen Rundflugunternehmen gegen Entgelt, mit Start und Landung auf dem Flughafen Stuttgart, durchgeführt werden.

1.3 Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie die Lärmzuschläge sind vor dem Abflug in EURO zu entrichten. In besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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

1. General conditions

1.1 Debtors of the the landing, take-off, passenger, security and parking charges as well as the noise surcharges jointly and severally are

- the airline company under whose airline code/flight number the respective flight is carried out,
- the airline companies jointly and severally under whose airline code/flight number the respective flight is carried out (Code-Sharing),
- the aircraft operator,
- the natural or legal person who has the use of the aircraft without being the operator or owner as, for example, the hirer or leasing holder.

1.2 No landing, take-off, passenger and security charges nor noise surcharges are payable for emergency landings due to technical failure of the aircraft or due to hijacking – unless Stuttgart Airport as scheduled is concerned. Diversionary landings and refuelling stops are not emergency landings.

The landing and take-off charges are subject to reduction

- for training flights and instruction flights
 - with aircraft up to 2.000 kg MTOW by 60%
 - with aircraft above 2.000 kg MTOW by 40%
- for local flights
 - with aircraft up to 5.700 kg MTOW by 20%

Decisive for reduction of the charges is the presentation of corresponding written evidence by the debtor prior to take-off. If evidence is not presented, the calculation of the charges will be based on the general regulations without deduction. Reimburse-ments will not be made.

Training flights are flights during which a civil student pilot within the scope of his training at an approved training institution (flight training school) meets the requirements necessary for obtaining a civil pilot's licence or authorization in the sense of the „Prüfordnung für Luftfahrtpersonal“.

Instruction flights are flights during which technical and flight instruction are given to civil pilots; the pilots to be instructed have to be in possession of the pilot's licence prescribed for the type of aircraft being flown; the instructor must be aboard the aircraft being used.

Round-robin flights are flights performed by a commercial round-robin enterprise, starting and landing at Stuttgart Airport.

1.3 The landing, take-off, passenger, security and parking charges as well as the noise surcharges are payable in EURO prior to take-off. In special cases they may be paid at a later date if prior arrangements have been made with the airport operator.

1.4 The landing, take-off, passenger and parking charges as well as the noise surcharges are charges pursuant to § 10 para 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, has to pay the turnover tax additionally.

2. Lande- und Startentgelte

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

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichnetem Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW).

Das Abfluggewicht 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.

Eine Reduzierung dieses MTOW in den Zulassungsurkunden wird nur anerkannt, sofern sie dem Flughafenunternehmer mindestens 4 Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode mitgeteilt wird. Als Nachweis ist ein entsprechendes Zertifikat des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) oder einer anderen Zulassungsbehörde vorzulegen. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeugs ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

2.2 Das Entgelt für Landungen und Starts beträgt für:

Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht (MTOW) bis 2000 kg / Aircraft with a maximum take-off weight (MTOW) up to 2000 kg				
Propellerflugzeuge / propeller-driven aeroplanes			Strahltriebwerke-Luftfahr- zeuge / turbo-jet aircraft	Hubschrauber / helicopters
mit Lärmzeugnis ^(1),2) with noise certificate		ohne Lärmzeugnis/ without noise certificate		
EUR je Landung und je Start / EUR per landing and per take-off				
11,53	21,86	29,81	11,53	21,86

1) Luftfahrzeuge, die die erhöhten Schallschutzanforderungen i.S. der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung in der jeweils gültigen Fassung erfüllen (derzeit geltende Fassung vom 05.01.1999, NfL I-134/99 und BGBl. IS. 35), bzw. nach der jeweils geltenden Fassung die Lärmgrenzwerte unterschreiten.

Nach der Fassung vom 05.01.1999 gilt dies für Flugzeuge, die die folgenden Lärmwerte unterschreiten:

- Propellergetriebene Flugzeuge bis 9.000 kg MTOW und Motorsegler, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut worden sind, entsprechen bis zum 31. Dezember 2009 den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung festgelegten Lärmgrenzwerte der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)
 - Kapitel VI um mindestens 4 dB(A) oder
 - Kapitel X um mindestens 5 dB(A)
 unterschreiten.

- Propellergetriebene Flugzeuge bis 9.000 kg MTOW und Motorsegler mit einem Baujahr ab 2000 entsprechen den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung festgelegten Lärmgrenzwerte der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)
 - Kapitel VI um mindestens 6 dB(A) oder
 - Kapitel X um mindestens 7 dB(A)
 unterschreiten.

2) Luftfahrzeuge, mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Bd I: Chapter 6, LSL Kapitel VI und LSL Kapitel X

Als Nachweis für die Erfüllung der genannten Kriterien gelten:

- die Bestätigungen und Eintragungen in Lärmzeugnissen nach NfL I - 56/99, ausgestellt durch eine Zulassungsbehörde, oder
- Kennzeichnung nach § 4 Abs. 5 der Verordnung vom 05.01.1999 und gemäß NfL II - 138/99 (Umweltschutzzeichen), oder
- die Vorlage entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde, die im Einzelfall die Erfüllung der Voraussetzungen belegen.

2. Landing and take-off charges

2.1 A landing and take-off charge is payable to the airport operator for each landing and take-off of an aircraft at Stuttgart Airport. This applies especially to aircraft with a balked landing and immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

The amount of the landing and take-off charge payable is calculated independently of the respective criteria applicable according to the maximum take-off weight of the aircraft (MTOW) entered in the licensing documents.

The MTOW shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual Section for Weight Limitations. Until presentation of these documents, the maximum known MTOW of the aeroplane type will be taken as a basis. Reimbursements will not be made.

A reduction of this MTOW in the licensing documents will be considered in the calculation of charges from the beginning of the flight plan period only, for which the change has been notified by the presentation of the changed documents at least four months in advance. The appropriate certificate from the Federal Office of Civil Aviation (LBA) or another licensing agency must be submitted as proof. Each increase of the aircraft MTOW entered in the licensing documents must be submitted to the airport operator immediately.

2.2 The landing and take-off charge is for:

1) Aircraft fulfilling the increased sound-proofing requirements pursuant to the Ordinance concerning noise reduction at airfields (in the version currently valid dated 5.01.1999, NfL I-134/99 and BGBl. IS. 35) and/or flying below the noise limits according to the version currently valid.

According to the version from 5.01.1999, this applies to airplanes flying below the following noise limits:

- Propeller-driven aeroplanes up to 9000 kg MTOW and powered gliders built before 1.01.2000 fulfill the increased sound-proofing requirements up until 31.12.2009 if they fall below the noise limits of the requirements for noise protection for aircraft (LSL) established in Attachment 2 of the Ordinance for Noise Abatement at Airfields stated in
 - Chapter VI by at least 4 dB(A) or
 - Chapter X by at least 5 dB(A).

- Propeller-driven aeroplanes up to 9000 kg MTOW and powered gliders built from 2000 on fulfill the increased sound-proofing requirements if they fall below the noise limits established in Attachment 2 of the Ordinance for Noise Abatement at Airfields (LSL) stated in

- Chapter VI by at least 6 dB(A) or
- Chapter X by at least 7 dB(A).

2) Aircraft with noise certification according to ICAO Annex 16, Volume I: Chapter 6, LSL Chapter VI and LSL Chapter X

The following are regarded as proof for compliance with the above criteria:

- confirmation and registration in noise certificates according to NfL I - 56/99 issued by a licensing authority or
- identification according to § 4 para 5 of the Ordinance of 5 JAN 1999, and according to NfL II - 138/99 or
- presentation of respective data of the manufacturer or comparable documents of a licensing authority which prove in individual cases that the preconditions have been fulfilled.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbar nachweisbar über die Einhaltung der obengenannten Bedingungen durch den Entgeltschuldner vor dem Start.

Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie „ohne Lärmzeugnis“ berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

2.3 Das Lande-, bzw. Startentgelt beträgt für Luftfahrzeuge mit einem MTOW:

> 2.000 kg – 10.000kg	3,40 EUR
je angefangene 1.000 kg des MTOW je Landung und je Start.	
> 10.000 kg – 35.000 kg	60,00 EUR
je Landung und je Start	
> 35.000 kg	1,85 EUR
je angefangene 1.000 kg des MTOW je Landung und je Start.	

2.4 Für jede Landung und jeden Start ist an den Flughafenunternehmer ein lärmorientiertes Grundentgelt zu entrichten. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

Die Zuordnung der Luftfahrzeuge in Lärmkategorien erfolgt auf der Basis der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen.

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Stuttgart vorliegen.

Decisive for calculating the charges is the actual presentation of the complete evidence, verifiable by the airport operator, that the above-mentioned conditions have been observed by the debtor prior to take-off.

If the respective evidence is not presented, calculation of the charges will be based on category „without noise certificate“. Reimbursements will not be made.

2.3 The landing, resp. take-off charge is for aircraft with a MTOW:

> 2.000 kg – 10.000kg	3.40 EUR
per 1.000 kg MTOW or part thereof per landing and per take-off	
> 10.000 kg – 35.000 kg	60.00 EUR
per landing and per take-off	
> 35.000 kg	1.85 EUR
per 1.000 kg MTOW or part thereof per landing and per take-off.	

2.4 A noise-oriented basic charge is payable to the aerodrome operator for each landing and take-off. The calculation is based on fix values according to noise categories.

The allocation of aircraft into noise categories is based on the average noise levels for take-offs and landings of the aircraft types observed.

Aircraft not listed below will be classified temporarily until sufficient measuring results are available for Stuttgart Airport.

Lärmkategorien / Noise categories			
Kategorie / Category 1 ≤ 70,9 dB (A)	Kategorie / Category 2 71,0 bis/up to 73,9 dB (A)	Kategorie / Category 3 74,0 bis/up to 76,9 dB (A)	Kategorie / Category 4 77,0 bis/up to 79,9 dB (A)
30,00 EUR pro Landung/per landing 30,00 EUR pro Start/per take-off	69,00 EUR pro Landung/per landing 69,00 EUR pro Start/per take-off	108,00 EUR pro Landung/per landing 108,00 EUR pro Start/per take-off	180,00 EUR pro Landung/per landing 180,00 EUR pro Start/per take-off
Alle Propellerflugzeuge und Kapitel-3-Jets mit MTOW > 2 t bis 35 t / All propeller-driven aircraft and Chapter 3 jets with MTOW > 2 t up to 35 t	A 318 318	A 310-200 312	A 300 B2/B4 AB4
	A 319 319	A 310-300 313	A 300-600 AB6
	Avro RJ100 AR1	A 320 320	A 330-200 332
	Avro RJ70 AR7	A 321 321	A 330-300 333
	Avro RJ85 AR8	B 737-400 734	A 340-300 343
	B 717-200 717	B 737-800 738	B 737-200 732
	B 737-300 733	B 757-200 752	B 767-300 763
	B 737-500 735	B 757-300 753	B 777-200 772
	B 737-600 736	Lockh. Hercules LOH	
	B 737-700 73G	MD-81 M81	
	BAe 146-100 141	MD-82 M82	
	BAe 146-200 142	MD-83 M83	
	BAe 146-300 143	MD-87 M87	
	Fokker 70 F70	MD-88 M88	
Fokker 100 100			
Kategorie / Category 5 80,0 bis/up to 82,9 dB (A)	Kategorie / Category 6 > 82,9 dB (A)		
330,00 EUR pro Landung/per landing 330,00 EUR pro Start/per take-off	1.350,00 EUR pro Landung/per landing 1.350,00 EUR pro Start/per take-off		
AN 72/74 AN7	B 707 703		
B 727-200 722	B 747-100 bis/to 400 741-744		
DC-10-30/40 D1C	IL-62 IL6		
DC-9-30 D93			
DC-9-40 D94			
MD-11 M11			
TU 154 TU5			
Yak 42 YK2			

3. Passagierentgelte

3.1 Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Passagierentgelt und ein Sicherheitsentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei der Landung und beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste. Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

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

3. Passenger charges

3.1 In addition to the landing charge and the take-off charge, including basic charges according to noise, a passenger charge and security charge are payable. The passenger charge is based on the number of passengers aboard the aircraft when landing and departing. The security charge is based on the number of passengers aboard the aircraft when departing.

The number of passengers aboard the aircraft when arriving and departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

3.2 Das Passagierentgelt beträgt im

innerdeutschen Verkehr	für Aussteiger	4,85 EUR
	für Zusteiger	4,85 EUR
	inkl. Transitfluggäste	
europäischen Verkehr (EU) (inklusive Island, Norwegen Schweiz)	für Aussteiger	5,30 EUR
	für Zusteiger	5,30 EUR
	inkl. Transitfluggäste	
internationalen Verkehr	für Aussteiger	5,80 EUR
	für Zusteiger	5,80 EUR
	inkl. Transitfluggäste	

je Fluggast.

Die dazugehörige Länderliste befindet sich im Anhang 1.

3.3 Für die Gültigkeitsdauer dieser Entgeltordnung kommt eine Kappungsgrenze für Passagierflüge zur Anwendung.

Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (Anzahl der ankommenden und abfliegenden Passagiere dividiert durch die pro Registration tatsächliche Anzahl an Sitzen auf Passagierflügen) bezogen auf alle ankommenden und abgehenden Passagierflüge (ohne Leerflüge) im Zeitraum vom 1 NOV bis zum 31 OCT des Folgejahres über 80 % (Kappungsgrenze), so erhält die Luftverkehrsgesellschaft einen Nachlass von 3,5% auf den in dem jeweils maßgeblichen Zeitraum erzielten Umsatz aus Passagierentgelten. Die Erstattung erfolgt zu Beginn des jeweiligen Folgezeitraumes zinslos als Gutschrift.

3.4 Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Stuttgart unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

3.5 Die Meldung der Anzahl der Fluggäste erfolgt über die Flugberichte oder – sofern keine Verpflichtung zum Ausfüllen dieser Flugberichte besteht – durch unverzügliche schriftliche Meldung beim Flughafenunternehmer. In Absprache mit dem Flughafenunternehmer kann auch eine andere Übermittlung erfolgen.

Die Erhebung und Weitergabe der Daten des amtlichen Flugberichts an das Statistische Bundesamt ist durch das Gesetz über die Luftfahrtstatistik geregelt. Die Meldung ist spätestens am Tage nach der Landung bzw. dem Start an die Flughafen Stuttgart GmbH zu übermitteln. Falls die Meldung bei der Flughafen Stuttgart GmbH nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Passagierentgelte die maximal möglichen Passagiermengen zugrunde gelegt.

Bei Reklamationen von Rechnungen wird zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung um Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheet u.a.) gebeten. Die Flughafen Stuttgart GmbH behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen in Zusammenhang stehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt 3 Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlingsagenten bzw. mit der Verkehrsabrechnung der Flughafen Stuttgart GmbH in Verbindung.

4. Sicherheitsentgelte

4.1 Zusätzlich zu den Lande- und Startentgelten, einschließlich der lärmorientierten Grundentgelte und/oder den Passagierentgelten, sind Sicherheitsentgelte zu entrichten.

In die Zahl der bei der Landung und beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

4.2 Das Sicherheitsentgelt beträgt 1,29 EUR pro Passagier. (Passagiere ist die Anzahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste).

4.3 Die Meldung der Anzahl der Fluggäste erfolgt analog Punkt 3.5.

2.2 The passenger charge in EUR is for

domestic traffic	for leaving	4.85 EUR
	for boarding	4.85 EUR
	and transit passengers	
European traffic (EU) (including Iceland, Norway, Switzerland)	for leaving	5.30 EUR
	for boarding	5.30 EUR
	and transit passengers	
international traffic	for leaving	5.80 EUR
	for boarding	5.80 EUR
	and transit passengers	

per passenger.

For the respective list of states see Attachment 1.

3.3 A passenger fee cap will be applied on passenger flights for the duration of this Airport Charges Regulation.

Should the passenger load factor for an air carrier (number of arriving and departing passengers divided by the actual number of seats on passenger flights per registration) based upon all arriving and departing passenger flights (without ferry flights) in the period from 1 NOV to 31 OCT of the following year lie in excess of 80% (capping limit), the air carrier shall then receive a discount of 3.5% of the sales achieved from passenger charges in the respective relevant time period.

Reimbursement shall be made in the form of an interest-free credit granted at the beginning of the respective successive period.

3.4 Transit passengers are passengers who interrupt their journey in Stuttgart and proceed with the same aircraft as on arrival.

3.5 The number of passengers is notified via the flight reports or – insofar as no obligation exists to fill in these flight reports – by means of a prompt written report to the airport operator. With the airport operator's consent, a different form of transmission can also be used.

The collecting of data from the official aviation report and the forwarding of these data to the Federal Office for Statistics (Statistische Bundesamt) is governed by the Law on Aviation Statistics. Notification shall be transmitted to Stuttgart Airport GmbH on the day after the landing and/or take-off, at the latest. If Stuttgart Airport GmbH is not notified, the maximum possible number of passengers will be taken as a basis for calculating the passenger charges.

In the case of complaints regarding invoices, proof of loading data (LDM, Loadsheet i.a.) is requested in order to avoid delays in checking the complaint. Stuttgart Airport GmbH reserves the right to charge for attending to the matter if complaints are made with missing or incorrect flight regularity messages. The time limit for accepting complaints is 3 months after the date of the invoice. In case of queries, please contact your handling agent or the department of Stuttgart Airport GmbH dealing with the regulation of traffic.

4. Security charges

4.1 Security charges shall be paid in addition to the landing and take-off charges including the noise-based basic charges and/or passenger charges.

The number of passengers aboard the aircraft when arriving and departing will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

4.2 The security charge amounts to 1.29 EUR per passenger. (Passengers count as the number of passengers aboard the aircraft when departing).

4.3 The number of passengers is notified as described in Item 3.5.

5. Abstellentgelte

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

5.2 Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen MTOW sowie einer Überschreitung einer durchschnittlichen Abfertigungsdauer (DUABF) bemessen.

5.3 Das Abstellentgelt beträgt bei einer Blockzeit, welche die durchschnittliche Abfertigungsdauer je LFZ-Kategorie überschreitet für

LFZ-Kategorie / aircraft category	MTOW	DUABF
1	<= 100 t	1:00 HR
2	> 100 t – 150 t	1:30 HR
3	> 150 t – 200 t	2:00 HR
4	> 200 t – 300 t	2:30 HR
5	> 300 t	3:30 HR

0,35 EUR je angefangene Stunde und je angefangene 1.000 kg MTOW.

Die Mindestbemessung für 24 Stunden beträgt 7,50 EUR je angefangene 24 Stunden.

Die Höchstbemessung für 24 Stunden beträgt 2,80 EUR je angefangene 24 Stunden und je angefangene 1.000 kg MTOW.

5. Parking charges

5.1 A rent (parking charge) is payable to the airport operator for the parking of aircraft at Stuttgart Airport.

5.2 The amount of parking charges is based on the approved MTOW of the aircraft as well as on a longer than an average servicing time (DUABF).

5.3 The parking charge for a block time which exceeds the average servicing time according to aircraft category amounts to:

0.35 EUR per hour and 1.000 kg MTOW or part thereof.

The lowest calculation for 24 hours amounts to 7.50 EUR per 24 hours or part thereof.

The highest calculation for 24 hours amounts to 2.80 EUR per 24 hours and 1.000 kg MTOW or part thereof.

Anhang / Attachment 1:

Inland / Domestic	Europa (EU) inkl. Island, Norwegen, Liechtenstein und Schweiz (ohne Deutschland) / Europe (EU) incl. Iceland, Norway, Liechtenstein and Switzerland (without Germany)	Restliches Ausland (International) / Remaining foreign countries (International)
Deutschland / Germany	Belgien / Belgium Dänemark / Denmark Estland / Estonia Finnland / Finland Frankreich / France Griechenland / Greece Großbritannien / Great Britain Irland / Ireland Italien / Italy Lettland / Latvia Litauen / Lithuania Luxemburg / Luxembourg Malta / Malta Niederlande / Netherlands Österreich / Austria Polen / Poland Portugal / Portugal Schweden / Sweden Slowakei / Slovakia Slowenien / Slovenia Spanien / Spain Tschechien / Czech Republic Ungarn / Hungary Zypern / Cyprus	Alle anderen Staaten / All other states

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank