

Entgeltordnung Flughafen Berlin Brandenburg

Gültig ab dem 01.09.2022

Genehmigung:
Herausgeber:

Juni 2022
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Inhalt

Revisionsverzeichnis	3
Geschäftsbedingungen	4
a. Flughafenunternehmer, Ansprechpartner	4
b. Allgemeine Bedingungen	4
c. Ausnahme von Entgeltlichkeit.....	5
d. Entgeltschuldner	5
e. Zahlungsbestimmungen.....	5
f. Berechnungsverfahren.....	7
g. Haftung.....	7
h. Datenschutzhinweis	7
i. Schlussbestimmungen.....	8
1 Entgelte gem. §19b LuftVG für die Großluftfahrt	9
1.1 Lande- und Startentgelte	9
1.1.1 Massebezogenes Lande- und Startentgelt.....	10
1.1.2 Lärmbezogenes Lande- und Startentgelt.....	10
1.1.3 Emissionsbezogenes Lande- und Startentgelt.....	12
1.2 Positions- und Abstellentgelte.....	14
1.2.1 Positions- und Abstellentgelt	14
1.3 Passagierentgelte	16
1.3.1 Passagiergrundentgelt.....	16
1.3.2 Warteraumentgelt	17
1.4 Schallschutzentgelt	18
1.5 Verkehrsfördernde Konditionen	19
1.5.1 Destinations-Förderbetrag.....	19
1.5.2 Förderung der Auslastung	20
1.5.3 Volumen-Förderbetrag.....	21
2 Entgelte gem. §19b LuftVG für die Allgemeine Luftfahrt	22
2.1 Lande- und Startentgelte	22
2.2 Abstellentgelte	22
2.3 Terminalentgelt.....	23
3 Entgelte für Zentrale Infrastrukturen	24
3.1 Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung	24
3.2 Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung.....	24
3.3 Einrichtungen für Abfertigungsinfrastruktur.....	25
4 Weitere Entgelte	26
4.1 PRM - Entgelt.....	26
Anhang 1 zu Kapitel 1.1.2 Lärmbezogenes Lande- und Startentgelt	27
Referenzmessstellen	27
Korrekturwerte	28
Referenztabellen	29

Geschäftsbedingungen

a. Flughafenunternehmer, Ansprechpartner

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), 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 FBB ihnen nicht widerspricht.

Zuständiger Ansprechpartner für die Abrechnung der Flughafenentgelte ist die Abteilung Rechnungswesen der FBB, verantwortlich für Faktura und Inkasso. Ansprechpartner sind auf Rechnungen angegeben und ansonsten erreichbar unter: verkehrsabrechnung@berlin-airport.de.

b. Allgemeine Bedingungen

Die in der Entgeltordnung aufgeführten Leistungen werden auf Anforderung erbracht, soweit Personal, Geräte und Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden können. Ein Rechtsanspruch auf Durchführung dieser Leistungen besteht nicht, soweit keine vertragliche Verpflichtung vorliegt.

Auch nach Annahme eines Auftrages behält sich die FBB vor, den Auftrag zurückzustellen oder nicht auszuführen oder die Ausführung nicht fortzusetzen, wenn ihre Kapazitäten durch anderweitige Verpflichtungen im Rahmen ihrer Betriebspflicht in Bezug auf Personal, Geräte oder Fahrzeuge ausgelastet sind. Dasselbe gilt in den Fällen, in denen höhere Gewalt, Arbeitskämpfmaßnahmen oder Naturkatastrophen eine Ausführung bzw. die weitere Ausführung von Aufträgen unmöglich macht oder unzumutbar erschwert.

Durchgeführte Leistungen oder Lieferungen, die in diesem Verzeichnis nicht enthalten sind, werden gesondert berechnet.

Ergänzend gelten die Bestimmungen der Entgeltordnung für sonstige Leistungen sowie des Flugplatzhandbuches, bei letzterer insbesondere die Verpflichtung zur Meldungen nach Kapitel A.8 Anhang 2 des Flugplatzhandbuches (Meldung von Ladedaten, Buchungswerten sowie Übermittlung von IATA-Messages). Sollte zusätzlicher administrativer Aufwand entstehen, zum Beispiel wegen Nichtvorlage von Daten (Landing und Start) behält sich die Flughafengesellschaft vor, eine Aufwands- bzw. Verwaltungspauschale gem. der Entgeltordnung für sonstige Leistungen zu erheben. Weiterhin behält sich die Flughafengesellschaft vor, eine 100%-ige Auslastung je Flugereignis zu unterstellen und entsprechend abzurechnen.

c. Ausnahme von Entgeltlichkeit

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angeandrohter Gewaltanwendung oder medizinischer Notfälle sind, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, keine Entgelte nach dieser Entgeltordnung zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

d. Entgeltschuldner

Schuldner aller Flughafenentgelte sind als Gesamtschuldner:

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

Entgeltschuldner mit Sitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sind verpflichtet, vor Aufnahme des Flugbetriebs einen Zustellungsbevollmächtigten mit Wohnsitz/ Sitz in der Bundesrepublik Deutschland dem Flughafenbetreiber mitzuteilen. Gleiches gilt, wenn der Entgeltschuldner nach Aufnahme der Geschäftsbeziehung seinen Sitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland verlegt.

e. Zahlungsbestimmungen

Alle Entgelte sind vor dem Start in EURO (€) beim Flughafenunternehmer oder einer von ihm beauftragten Stelle zu entrichten. Akzeptiert werden alle gängigen Kreditkarten sowie die Girocard.

Bitte beachten: Eine Barzahlung ist nicht möglich.

Von einer Kartenzahlung kann nur abgesehen werden, wenn

- a) der Entgeltschuldner mindestens 3 Tage vor Abflug eine Vorauszahlung geleistet hat oder
- b) der Entgeltschuldner eine unverzinsten Kautionsleistung in Form eines Deposit geleistet oder eine Sicherheitsleistung in Form einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft auf erstes Anfordern ohne Hinterlegungsvorbehalt nach deutschem Recht eines im Inland zum Geschäftsbetrieb befugten Kreditinstituts zur Verfügung gestellt hat.

Die Höhe der Vorauszahlung oder der Kautionsleistung bestimmt die FBB nach eigenem Ermessen und orientiert sich dabei an den zu erwartenden Zahlungsverpflichtungen.

Die Rechnungslegung erfolgt nach erbrachter Leistung. Die Rechnungen sind sofort nach Erhalt kosten- und spesenfrei in EURO auf eines der Konten der FBB zu zahlen. Die FBB behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen von 9 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basissatz gem. § 247 BGB geltend zu machen und ggf. künftig Vorauszahlungen zu verlangen. Darüber hinaus wird entsprechend § 288 Absatz 5 BGB bei Zahlungsverzug für jeden Vorgang des Forderungsmanagements (Mahnstufen) eine pauschale Aufwandsentschädigung von € 40,00 berechnet. Ist der Entgeltschuldner kein Unternehmen oder Kaufmann, beträgt der Verzugszins 5 Prozentpunkte über dem Basissatz.

Einwendungen gegen die Rechnung sind – soweit auf der Rechnung nichts anderes vermerkt ist – innerhalb eines Monats nach Zugang schriftlich an die auf der Rechnung aufgeführte Adresse anzumelden. Nach Ablauf dieser Frist gilt eine nicht beanstandete Rechnung als genehmigt. Der Flughafenunternehmer oder eine von ihm beauftragte Stelle wird den Entgeltschuldner bei Fristbeginn auf diese Folgen hinweisen.

Alle Entgelte sind Entgelte im Sinne von § 1 Absatz 1 und § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher im Sinne dieses Gesetzes die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten soweit nicht unter den gesetzlichen Voraussetzungen nicht versteuerbare bzw. steuerfreie Umsätze für die Luftfahrt vorliegen und diese Voraussetzungen vom Unternehmer nachgewiesen werden.

Die Befugnis des Entgeltschuldners zur Aufrechnung wird im Rahmen des gesetzlich Zulässigen ausgeschlossen. Dieses Aufrechnungsverbot gilt nicht,

- a) wenn die Gegenforderung des Entgeltschuldners rechtskräftig festgestellt, unbestritten oder entscheidungsreif ist;
- b) für eine verjährte Gegenforderung, sofern diese Forderung in dem Zeitpunkt noch nicht verjährt war, in dem erstmals aufgerechnet werden konnte;
- c) wenn Gegenforderung und Entgeltforderung demselben Flughafenbenutzungsvertrag entstammen.

Ausgeschlossen bleibt jedoch - unbeschadet der vorstehenden Ausnahmen unter a. und b. - die Aufrechnung mit vorvertraglichen Ansprüchen oder solchen Ansprüchen, die nicht demjenigen Flughafenbenutzungsvertrag entstammen, aus dem die Entgeltforderung folgt.

Die Befugnis des Entgeltschuldners zur Geltendmachung eines Leistungsverweigerungsrechts wird im Rahmen des gesetzlich Zulässigen ausgeschlossen. Dieses Verbot zur Geltendmachung eines Leistungsverweigerungsrechts gilt nicht,

- a) wenn die Gegenforderung des Entgeltschuldners rechtskräftig festgestellt, unbestritten, entscheidungsreif ist;
- b) für eine verjährte Gegenforderung, sofern diese Forderung in dem Zeitpunkt noch nicht verjährt war, in dem die Leistung erstmals verweigert werden konnte;
- c) wenn Gegenforderung und Entgeltforderung demselben Flughafenbenutzungsvertrag entstammen.

Ausgeschlossen bleibt jedoch - unbeschadet der vorstehenden Ausnahmen unter a. und b. - die Geltendmachung eines Leistungsverweigerungsrechts wegen vorvertraglicher Ansprüche oder solcher Ansprüche, die nicht demjenigen Flughafenbenutzungsvertrag entstammen, aus dem die Entgeltforderung folgt.

f. Berechnungsverfahren

Bei Leistungen, für die ein Stundensatz festgelegt ist, beträgt die kleinste Berechnungseinheit - sofern in der Entgeltordnung nichts anderes angegeben ist - zuzüglich Rüst-, Warte- und Wegezeit eine halbe Stunde. Bei längeren Inanspruchnahmen wird jeweils auf eine halbe Stunde aufgerundet.

Soweit bei der Bereitstellung von Geräten und Fahrzeugen nicht ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass im Preis die Bedienung oder der Fahrer enthalten sind, erfolgt eine gesonderte Berechnung über die Inanspruchnahme von Personal.

g. Haftung

Der Auftraggeber haftet gegenüber der Flughafengesellschaft für alle Schäden an Personen und Sachen, die durch sein oder durch das Verhalten seiner Mitarbeiter und sonstigen Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen bei der Ausführung des Auftrages verursacht werden.

Die Flughafengesellschaft haftet nicht für Schäden an Sachen, die bei oder in Verbindung mit der Ausführung der geforderten Dienste oder bei der Überlassung von Geräten, Werkzeugen und Einrichtungen, entstehen, es sei denn, die Schäden werden von der Flughafengesellschaft oder ihren Mitarbeitern und sonstigen Erfüllungsgehilfen fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt. Dies gilt auch in Fällen, in denen die Flughafengesellschaft die Obhut von Gegenständen übernimmt, wenn die Übernahme der Obhut zur Ausführung des Auftrages nicht zwingend erforderlich ist oder für den Auftraggeber eine sichere und zumutbare Alternative der Aufbewahrung zur Verfügung steht.

Der Auftraggeber stellt die Flughafengesellschaft von allen Ansprüchen frei, die im Zusammenhang mit der Ausführung des Auftrages von Dritten erhoben werden, es sei denn, diese Ansprüche Dritter werden von der Flughafengesellschaft, ihren Mitarbeitern oder sonstigen Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt.

h. Datenschutzhinweis

Der Flughafenunternehmer verarbeitet im Rahmen der Bestellung und Durchführung eines Auftrages personenbezogene Daten. Dies sind insbesondere Kontaktdaten des Bestellers (z.B. Name, Adresse, E-Mail-Adresse, Telefonnummer), Abrechnungsdaten (z.B. Bankverbindungsdaten) oder auch Daten zum Zahlungsverhalten. Eine Übermittlung personenbezogener Daten an Konzerntochterunternehmen oder mit der Durchführung und Prüfung beauftragte Dritte erfolgt nur, soweit dies zur Auftragsdurchführung erforderlich ist. Nähere Informationen zur Datenverarbeitung nach Art. 13 DSGVO enthalten Sie im **Datenschutzinformationsblatt** der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Der Besteller ist verpflichtet, Informationen über die Datenverarbeitung des Flughafenunternehmers im Zusammenhang mit dieser Bestellung gegenüber den eigenen Mitarbeitern, Erfüllungsgehilfen und Dienstleistern (betroffene Personen) mitzuteilen. Hierzu kann das Datenschutzinformationsblatt des Flughafenbetreibers genutzt werden.

i. Schlussbestimmungen

Rechtlich verbindlich ist die deutsche Fassung dieser Entgeltordnung. Anderssprachige Übersetzungen dienen lediglich der Information. Ist ein Teil dieser Geschäftsbedingungen unwirksam, so ist der übrige Teil nicht deshalb unwirksam.

Es gilt deutsches Recht.

Gerichtsstand ist Berlin.

1 Entgelte gem. §19b LuftVG¹ für die Großluftfahrt

1.1 Lande- und Startentgelte

Allgemeines

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Berlin Brandenburg sind Lande- und Startentgelte an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das nach der Höchstabflugmasse (MTOM) des Luftfahrzeuges bemessene Lande- und Startentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges („touch-and-go“) zu entrichten.

Zusätzlich zu dem massebezogenen Lande- und Startentgelt sind bei jeder Landung und bei jedem Start (incl. „touch-and-go“) ein lärmbezogenes und ein emissionsbezogenes Entgelt zu entrichten.

Bemessungsgrundlage

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

Die MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations und/oder das Lärmschutzzeugnis des Luftfahrzeuges bzw. eine andere Zulassungsurkunde der Zulassungsbehörde des Landes. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt.

Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Eine Änderung der MTOM wird spätestens zum Zeitpunkt des nächstfolgenden Flugplanwechsels anerkannt, wenn die Änderung vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist. 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. Meldungen sind bitte per Email an: masterdata@berlin-airport.de zu richten.

¹ Luftverkehrsgesetz

1.1.1 Massebezogenes Lande- und Startentgelt

Für jede Landung und jeden Start ist ein Entgelt entsprechend der unten aufgeführten Masseklassen zu entrichten:

Höchstabflugmasse		Entgelt
bis	2.000 kg MTOM	16,00 €
von	2.001 bis 5.700 kg MTOM	26,70 €
von	5.701 bis 10.000 kg MTOM	36,40 €
von	10.001 bis 15.000 kg MTOM	57,20 €
von	15.001 bis 20.000 kg MTOM	109,40 €
von	20.001 bis 27.000 kg MTOM	182,20 €
von	27.001 bis 40.000 kg MTOM	223,80 €
von	40.001 bis 60.000 kg MTOM	260,40 €
von	60.001 bis 80.000 kg MTOM	281,20 €
von	80.001 bis 150.000 kg MTOM	348,80 €
über	150.000 kg MTOM	400,90 €

1.1.2 Lärmbezogenes Lande- und Startentgelt

Pro Landung und Start wird für Luftfahrzeuge ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt und die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmklasse. Für Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM erfolgt die Zuordnung der einzelnen Landungen und Starts zu einer Lärmklasse an Hand des tatsächlich gemessenen Lärmwertes.

Der Lärmwert wird je Lande-/Startrichtung an drei der in Anhang 1 dargestellten Referenzmessstellen gemessen und gemittelt. Die Mittelung erfolgt nach Normierung der Messwerte auf die Ankermessstelle in Diedersdorf (MP18).

Kalkulation:

$$L_{\max, \text{Start/Landung}} = (L_{\max 1} + K_1 + L_{\max 2} + K_2 + L_{\max 3} + K_3) / 3$$

$L_{\max, i}$: validierter Maximalpegel der Referenzmessstelle i

K_i : Korrekturwert für Referenzmessstelle i (Anhang 1)

Die mittleren Maximalpegel werden auf eine Nachkommastelle gerundet.

Kann für einen Überflug kein valider Lärmwert zur Einteilung in eine Lärmklasse angegeben werden, so wird die Lärmklasseneinteilung nach dem über einen längeren Zeitraum gemessenen mittleren Maximalpegel pro Flugzeugtyp entsprechend der in Anhang 1 beigefügten Referenztabelle vorgenommen. Die Lärmklasseneinteilungen werden für Landung und Start jährlich überprüft. Eine Aktualisierung der Referenztabelle erfolgt spätestens alle 3 Jahre auf Basis der in dem Zeitraum gemessenen mittleren Maximalpegeln pro Flugzeugtyp.

Die aktuellen Flugspuren sowie die an den Referenzmessstellen gemessenen Maximalpegel können jederzeit auch rückwirkend für zwei Monate im Internet unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://travisber.topsonic.aero/>

Die auf eine Nachkommastelle gerundeten Pegelgrenzen der Lärmklassen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt, das Entgelt ist je Flugereignis zu zahlen:

Lärmklasse		Entgelt je Flugereignis
Lärmklasse 1	< 62,9 dB (A)	40,00 €
Lärmklasse 2	63,0 bis 64,9 dB (A)	50,00 €
Lärmklasse 3	65,0 bis 66,9 dB (A)	62,00 €
Lärmklasse 4	67,0 bis 68,9 dB (A)	80,00 €
Lärmklasse 5	69,0 bis 70,9 dB (A)	105,00 €
Lärmklasse 6	71,0 bis 72,9 dB (A)	220,00 €
Lärmklasse 7	73,0 bis 74,9 dB (A)	300,00 €
Lärmklasse 8	75,0 bis 76,9 dB (A)	510,00 €
Lärmklasse 9	77,0 bis 78,9 dB (A)	1.500,00 €
Lärmklasse 10	79,0 bis 80,9 dB (A)	3.000,00 €
Lärmklasse 11	81,0 dB (A) <	7.500,00 €

Für **Luftfahrzeuge bis 2.000 kg MTOM** wird ein Entgelt je Vorgang in Höhe von **10,00 €** erhoben.

Innerhalb der unten aufgeführten Zeiträume wird ein Aufschlag auf das lärmbezogene Lande- und Startentgelt erhoben:

Zeitraum Landung bzw. Start			
von	22.00 bis 22.59 Uhr Ortszeit	in Höhe von	100%
von	23.00 bis 23.29 Uhr Ortszeit	in Höhe von	200%
von	23.30 bis 23.59 Uhr Ortszeit	in Höhe von	300%
von	00.00 bis 05.59 Uhr Ortszeit	in Höhe von	500%

Maßgeblich für die Berechnung ist die tatsächliche Zeit der Landung oder des Starts am Flughafen Berlin Brandenburg.

1.1.3 Emissionsbezogenes Lande- und Startentgelt

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (=Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeuges:

Emissionsbezogenes Entgelt	1,50 €
----------------------------	--------

Die Abrechnung erfolgt für jede Landung und jeden Start.

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

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

Berechnungsformel:

$$\text{NO}_{x, \text{Luftfahrzeug}} [\text{kg}] = \frac{(\text{Anzahl Triebwerke} \times \sum_{\text{Mode}} \text{Zeit [s]} \times \text{Treibstoffverbrauch [kg/s]} \times \text{Emissionsfaktor [g/kg]})}{1.000}$$

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:

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

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

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-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 (DLR) vom 28. Februar 2005 bewertet.

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

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

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

Abweichend von der allgemeinen Regelung wird die Emission von Fluggerät mit einem MTOM kleiner oder gleich 5.700 kg pauschal mit 1 kg NO_x/HC pro LTO-Zyklus veranschlagt.

1.2 Positions- und Abstellentgelte

Allgemeines

Für die Inanspruchnahme von Flächen und Positionen des Vorfeldes durch Luftfahrzeuge sind Positions- und Abstellentgelte an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Bemessungsgrundlage

Die Höhe der Positions- und Abstellentgelte bemisst sich nach der Höchstabflugmasse (MTOM) des Luftfahrzeuges und der Dauer der Inanspruchnahme der Position bzw. Fläche und deren Ausstattung.

Die Positions- und Abstellentgelte werden für die tatsächlich in Anspruch genommene Position innerhalb der ersten drei Stunden je angefangene 10 Minuten, ab Beginn der vierten Stunde je angefangene 24 Stunden berechnet.

Die Abrechnung erfolgt auf Grundlage der Verweilzeit, die als Differenz zwischen on-block- und off-block-Zeit auf der Abfertigungsposition des jeweiligen Luftfahrzeuges definiert wird. Dies gilt auch bei einem Wechsel der Position (keine Berücksichtigung der Rollzeit).

1.2.1 Positions- und Abstellentgelt

Für die Positionierung ist für alle Luftfahrzeuge ein Positionsgrundentgelt je 10 Minuten Verweildauer zu entrichten.

Höchstabflugmasse		Positionsgrundentgelt je 10 Minuten bis 3 Stunden Verweilzeit			
		bis 40 min	41 bis 90 min	91 bis 120 min	121 bis 180 min
bis	10.000 kg MTOM	26,00 €	39,00 €	52,00 €	65,00 €
von	10.001 bis 27.000 kg MTOM	30,00 €	45,00 €	60,00 €	75,00 €
von	27.001 bis 40.000 kg MTOM	34,00 €	51,00 €	68,00 €	85,00 €
von	40.001 bis 60.000 kg MTOM	37,00 €	55,50 €	74,00 €	92,50 €
von	60.001 bis 80.000 kg MTOM	40,00 €	60,00 €	80,00 €	100,00 €
von	80.001 bis 150.000 kg MTOM	43,00 €	64,50 €	86,00 €	107,50 €
über	150.000 kg MTOM	46,00 €	69,00 €	92,00 €	115,00 €

Zusätzlich ist auf der Ramp B und C sowie der Ramp 3 innerhalb der ersten drei Stunden ein Zuschlag für die Ausstattung der Positionen mit Fluggastbrücke und 400 Hz-Anlage sowie je Landung ein Zuschlag für das Andocksystem zu zahlen.

Für das Abstellen von Luftfahrzeugen für mehr als 3 Stunden ist ein Abstellentgelt je begonnene 24 Stunden zu entrichten.

Höchstabflugmasse		Zuschlag Fluggastbrücke und 400 Hz-Anlage	Abstellentgelt ab 4. Stunde
		je 10 Minuten Verweilzeit	je 24 Stunden
bis zu	10.000 kg MTOM	–	183,30 €
von	10.001 bis 27.000 kg MTOM	20,45 €	269,16 €
von	27.001 bis 40.000 kg MTOM	22,15 €	312,55 €
von	40.001 bis 60.000 kg MTOM	22,82 €	344,22 €
von	60.001 bis 80.000 kg MTOM	23,60 €	361,62 €
von	80.001 bis 150.000 kg MTOM	24,75 €	372,90 €
über	150.000 kg MTOM	26,45 €	378,30 €
Zuschlag für Andocksysteme je Landung			12,00 €

Beispielrechnung: bei einem Luftfahrzeug in der Gewichtsklasse 60.001 bis 80.000 kg MTOM und einer Verweilzeit von 118 Minuten an einer Brückenposition wird das Positionsentgelt wie folgt berechnet:

Positionsgrundentgelt:	4 Zeiteinheiten á 40 € + 5 Zeiteinheiten á 60 € + 3 Zeiteinheiten á 80 € (700,00 €)
Brückenzuschlag:	12 Zeiteinheiten á 23,60 € (283,20 €)
Andocksystem:	12,00 €
Gesamt:	995,20 €

Für alle Verkehre, deren Landung nach 21.00 Uhr bis 00.00 Uhr und deren Start erst am Folgetag erfolgt, werden die Positions- und Abstellentgelte in den ersten drei Stunden um 50 Prozent reduziert. Voraussetzung ist, dass der Start am Folgetag bis 08.00 Uhr erfolgt (tatsächliche Blockzeit) Die Ermäßigung gilt nur für Starts im Linien- und Charterverkehr in der Großluftfahrt.

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

1.3 Passagierentgelte

Allgemeines

Zusätzlich zu den Start- und Landeentgelten und den Positions- und Abstellentgelten ist im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr² ein Passagierentgelt zu entrichten.

Das Passagierentgelt setzt sich aus einem Grundentgelt und einem Warteraumentgelt für die Bereitstellung von Wartebereichen/Zugang zum Gate im Terminal zusammen.

Bemessungsgrundlage

Das Passagiergrundentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord befindlichen Fluggäste und dem nachfolgenden Landeort des Luftfahrzeuges. Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz werden nicht einbezogen.

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.

1.3.1 Passagiergrundentgelt

Das Passagiergrundentgelt beträgt je abfliegenden Passagier für Flüge:

Entgelt	
innerhalb der Grenzen der Mitgliedstaaten des Schengener Abkommens für originäre Zusteiger	7,13 €
außerhalb der Grenzen der Mitgliedstaaten des Schengener Abkommens für originäre Zusteiger	8,46 €
für nachgewiesene Transferpassagiere zu allen Flugzielen	5,98 €
für nachgewiesene Transitpassagiere zu allen Flugzielen	5,07 €

Flüge im Schengen Verkehr sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz innerhalb des Schengen-Raums erfolgt.

Ein Transferpassagier ist ein Passagier, der seine Reise am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) unterbricht und mit einem anderen Ziel als dem Abflughafen seiner Reise wieder abfliegt, insofern beide Flüge auf einem Ticket gemeinsam gebucht wurden und der Zeitraum zwischen der planmäßigen Ankunfts- und

² 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.

Abflugzeit 12 Stunden nicht überschreitet. Passagiere mit selbstorganisiertem Weiterflug gelten nicht als Transferpassagiere.

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

1.3.2 Warteraumentgelt

Für die Bereitstellung von Warteräumen im Terminal (Zugang zum Gate) wird ein Entgelt erhoben. Maßgeblich für die Berechnung ist der tatsächlich von der Verkehrsleitung zugewiesene Warteraum für den jeweiligen Start.

Das Entgelt beträgt pro Start:

Terminal	Entgelt pro Start
T1/T2 – Main Pier	180,00 €
T1/T2 – Süd Pier	150,00 €
T1/T2 – Nord Pier	80,00 €
T5	0,00 €

1.4 Schallschutzzentgelt

Allgemeines

Für die Finanzierung des Schallschutzprogramms am Flughafen Berlin Brandenburg erhebt der Flughafenunternehmer ein Schallschutzzentgelt, welches für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen an den Flughafenunternehmer zu entrichten ist.

Eine Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs gilt dabei als eine Landung und ein Start.

Bemessungsgrundlage

Das Schallschutzzentgelt unterteilt sich in zwei Bestandteile und bemisst sich, unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien, nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM) – fixer Bestandteil - sowie nach der Zahl bei Landung und Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bzw. je 100 kg Fracht- und Postmenge – variabler Bestandteil-.

Im Übrigen gelten die jeweils einschlägigen Regelungen der Bemessungsgrundlagen bei den Lande- und Startentgelten und Passagierentgelten analog.

Fixer Bestandteil		Entgelt
bis	60.000 kg MTOM	34,00 €
über	60.000 kg MTOM	68,00 €

Variabler Bestandteil		Entgelt
je Passagier		0,50 €
je angefangene 100 kg Fracht		0,50 €
je angefangene 100 kg Post		0,50 €

1.5 Verkehrsfördernde Konditionen

Allgemeines

Die FBB als Betreiberin des Flughafens Berlin Brandenburg gewährt den Luftverkehrsgesellschaften zur Generierung eines nachhaltigen und dynamischen Wachstums des Luftverkehrs die im Folgenden dargestellte Förderung:

Anspruchsberechtigt ist jede Fluggesellschaft (gleiche Flugnummer), die ihre Flugverbindungen am Flughafen Berlin Brandenburg nachhaltig aufbaut. Die einzelnen Voraussetzungen der verkehrsfördernden Konditionen müssen erfüllt sein. Dazu haben die Fluggesellschaften der FBB in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

Die Gewährung des Förderbetrages erfolgt im jeweiligen Folgejahr, ausschließlich in Form einer Verrechnung gegen Luftverkehrsentgelte. Eine Auszahlung des Betrags erfolgt nicht. Die FBB kann den zu gewährenden Förderbetrag gegen Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen. Stellt die Luftverkehrsgesellschaft ihren Verkehr am Flughafen Berlin Brandenburg ein, verfallen eventuelle Guthaben aus den Förderbeiträgen.

1.5.1 Destinations-Förderbetrag

Der Destinations-Förderbetrag wird mit Aufnahme einer neuen Destination über einen Zeitraum von zwei bzw. drei Jahren beginnend mit dem Datum des Erstfluges gefördert, wenn die untenstehenden Kriterien erfüllt werden.

Als neue Destination gelten regelmäßige Flugverbindungen (mindestens zweimal wöchentlich) zu Städten (IATA-City Code), die in den vergangenen zwölf Monaten vor Aufnahme des Fluges der jeweiligen Flugverbindung weder vom Flughafen Berlin Brandenburg noch von den Flughäfen Berlin Tegel oder Berlin Schönefeld direkt bedient wurden.

- a. Eine Kontinentalverbindung³ wird über einen Zeitraum von zwei Jahren beginnend mit dem Datum des Erstfluges gefördert. Die Förderung auf das Passagiergrundentgelt (Ziff. 1.3.1) und das massebezogene Lande- und Startentgelt (Ziff. 1.1.1) für alle Landungen und Starts der entsprechenden Destinationen beträgt 50 % im ersten, 20 % im zweiten Jahr.

³ Kontinentalstrecken im Sinne der Destinationsförderung sind Verbindungen nach Ägypten, Albanien, Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Israel, Italien, Jordanien, Kasachstan, Kosovo, Kroatien, Lettland, Libanon, Litauen, Luxemburg, Libyen, Malta, Marokko, Nordmazedonien, Moldawien, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Syrien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ungarn, Ukraine, Weißrussland, Zypern.

- b. Eine Interkontinentalverbindung⁴ wird über einen Zeitraum von drei Jahren beginnend mit dem Datum des Erstfluges gefördert. Die Förderung beträgt auf das Passagiergrundentgelt (Ziff. 1.3.1), das Positionsgrundentgelt (Ziff. 1.2.1) sowie das massebezogene Lande- und Startentgelt (Ziff. 1.1.1) für alle Landungen und Starts der entsprechenden Destinationen 100% im ersten, 70% im zweiten und 40% im dritten Jahr.

Verbindungsart	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr
Kontinental	50 %	20 %	0 %
Interkontinental	100 %	70 %	40 %

Sollte die Luftverkehrsgesellschaft die Bedienung der neuen Strecke vor Ablauf von drei Jahren (im Falle einer Interkontinentalstrecke) bzw. zwei Jahren (im Falle einer Kontinentalstrecke) einstellen, so sind 50 Prozent der gesamten für die neue Destination seit ihrer Aufnahme gewährten Förderung der FBB zurückzuerstatten.

Zur Gewährung des Förderbetrags muss die FBB vor Aufnahme der Flüge per Email an Consultation@berlin-airport.de über das Aufnahmedatum, sowie die geplanten wöchentlichen Frequenzen, informiert werden.

1.5.2 Förderung der Auslastung

Für die Laufzeit dieser Entgeltordnung kommt eine Kappungsgrenze für Passagierflüge zur Anwendung. In dieser Regelung werden Destinationen, die bereits über den o.g. Förderbetrag gefördert werden, nicht berücksichtigt.

Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft ($SLF = \frac{\Sigma \text{ abfliegende Passagiere}}{\text{standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzen auf Passagierflügen}}$) bezogen auf alle abgehenden Passagierflüge (mindestens 150 Starts) eines Kalenderjahres über 83 % (Kappungsgrenze), so erfolgt für die darüber hinaus gehende Anzahl der abfliegenden Passagiere eine Rückerstattung in folgenden drei Stufen:

Sitzladefaktor	Entgelt in Euro
> 83,0 % - 89,99 %	0,50 € pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF
90,0 % - 96,99 %	1,00 € pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF
> 97,0 %	1,50 € pro abfliegendem Passagier oberhalb des SLF

Die Förderung erfolgt nicht für Flüge, die bereits im Rahmen der Destinationsförderung berücksichtigt werden.

⁴ Interkontinentalstrecken im Sinne der Destinationsförderung sind Verbindungen zu Destinationen in Ländern, die nicht im Rahmen der Kontinentalverbindungen gefördert werden, außer diese liegen über 4.000 km von EDDB entfernt.

1.5.3 Volumen-Förderbetrag

Zum Jahresende wird das Passagieraufkommen aller Flugbewegungen einer jeden Luftverkehrsgesellschaft im Kalenderjahr am Flughafen Berlin Brandenburg bewertet (Anzahl der bei der Summe aller gewerblichen Flugbewegungen im Kalenderjahr an Bord befindlichen Passagiere).

Einbezogen werden Flugbewegungen der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft (gleiche Flugnummer) sowie – nach vorheriger Abstimmung mit der FBB – Flugbewegungen von solchen Tochterunternehmen, an denen die Luftverkehrsgesellschaft während des gesamten betreffenden Kalenderjahres zu 100 Prozent beteiligt war. Erfolgt eine Einbeziehung der im Alleinbesitz stehenden Tochterunternehmen, können diese den Volumenrabatt nicht für sich in Anspruch nehmen.

Wird ein Passagieraufkommen von mehr als 250.000 Passagieren erreicht, wird ein Förderbetrag auf das Passagiergrundentgelt gewährt:

Passagieraufkommen		Anteilige Rückerstattung
bis	250.000	0%
von	250.001 bis 500.000	5%
von	500.001 bis 750.000	10%
von	750.001 bis 1.000.000	15%
von	1.000.001 bis 1.250.000	20%
von	1.250.001 bis 1.500.000	24%
von	1.500.001 bis 1.750.000	28%
von	1.750.001 bis 2.000.000	32%
von	2.000.001 bis 2.250.000	36%
von	2.250.001 bis 2.500.000	39%
von	2.500.001 bis 2.750.000	42%
ab	2.750.001	25%

Der Volumen-Förderbetrag reduziert sich um gegebenenfalls gewährte Destinations- und/oder Auslastungs-Förderbeträge. Dies gilt auch im Falle der anteiligen Rückforderung des Destinations-Förderbetrages wegen Einstellung der Bedienung der neuen Strecke.

Die erfolgte Volumenförderung an den Flughäfen Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel werden bei der Berechnung des Förderbetrages gleichwertig berücksichtigt.

2 Entgelte gem. §19b LuftVG für die Allgemeine Luftfahrt

Allgemeine Luftfahrt oder General Aviation (GA) ist die zivile, private Luftfahrt, mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs durch die Fluggesellschaften.

2.1 Lande- und Startentgelte

Für die Lande- und Startentgelte gelten die Regelungen gemäß Teil 1 entsprechend.

2.2 Abstellentgelte

Für die Inanspruchnahme von Positionen und Flächen des Vorfelds des General Aviation Terminal (GAT) durch Luftfahrzeuge ist ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Die Höhe des Abstellentgeltes bemisst sich nach der Höchstabflugmasse (MTOM) des Luftfahrzeuges und der Dauer der Inanspruchnahme der Position.

Das Abstellentgelt wird ab Beginn der vierten Stunde je angefangene 24 Stunden berechnet.

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

Höchstabflugmasse		Entgelt
		je 24 Stunden
bis	2.000 kg MTOM	15,00 €
von	2.001 bis 5.700 kg MTOM	25,00 €
von	5.701 bis 10.000 kg MTOM	50,00 €
von	10.001 bis 15.000 kg MTOM	75,00 €
von	15.001 bis 20.000 kg MTOM	100,00 €
von	20.001 bis 27.000 kg MTOM	135,00 €
von	27.001 bis 40.000 kg MTOM	200,00 €
über	40.000 kg MTOM	250,00 €

2.3 Terminalentgelt

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

Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, nach MTOM des jeweiligen Luftfahrzeuges gestaffelt berechnet.

Höchstabflugmasse		Entgelt
bis	20.000 kg MTOM	360,00 €
von	20.001 bis 40.000 kg MTOM	585,00 €
über	40.000 kg MTOM	805,00 €

Für Nutzer des GAT kommen die passagierabhängigen Entgelte (Passagierentgelt und PRM Entgelt), nicht zur Anwendung, davon ausgenommen ist das variable Schallschutzentgelt.

3 Entgelte für Zentrale Infrastrukturen

Allgemeines

Im Flugplatzhandbuch Kapitel A. 8, Anhang 3 für den Flughafen Berlin Brandenburg sind zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten (Zentrale Infrastrukturen) gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) definiert.

Für die Vorhaltung und/oder Nutzung dieser Infrastrukturen ist von den Luftverkehrsgesellschaften jeweils ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

3.1 Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung

Für die Vorhaltung der Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung ist bei jeder Landung für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 10.000 kg ein Entgelt zu entrichten:

über 10.000 bis 60.000 kg MTOM	32,00 €
über 60.000 kg MTOM	64,00 €

Auch für die Nutzer des GAT kommen die Entgelte für die Vorhaltung der Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung zur Anwendung.

3.2 Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung

Für die Vorhaltung der Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung ist bei jeder Landung im gewerblichen Passagierluftverkehr für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 10.000 kg ein Entgelt zu entrichten:

über 10.000 bis 60.000 kg MTOM	2,20 €
über 60.000 kg MTOM	3,40 €

3.3 Einrichtungen für Abfertigungsinfrastruktur

Für die Vorhaltung der Gepäckförderanlage, der Check-In Schalter, der Terminalprozessflächen inklusive der Anstellflächen ist bei jeder Flugbewegung im gewerblichen Passagierluftverkehr für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 10.000 kg ein Entgelt zu entrichten:

		Je Landung	Je Start
T1/T2	über 10.000 kg MTOM	117,00 €	352,00 €
T5	über 10.000 kg MTOM	53,00 €	158,00 €

Darüber hinaus ist für die Inanspruchnahme der Abfertigungsinfrastruktur des Flughafens Berlin Brandenburg ein variables Entgelt in Höhe von:

T1/T2	Gepäckentgelt je abfliegendes Gepäckstück	2,10 €
T5	Gepäckentgelt je Einsteiger	1,03 €

zu entrichten.

4 Weitere Entgelte

4.1 PRM - Entgelt

Allgemeines

Das PRM-Entgelt wird im gewerblichen Passagierverkehr zum Ausgleich für die Betreuung von Personen mit eingeschränkter Mobilität entsprechend der EU-Verordnung 1107/2006 erhoben. Das PRM- Entgelt wird je abfliegender Passagier berechnet.

Das PRM-Entgelt beträgt 0,89 €.

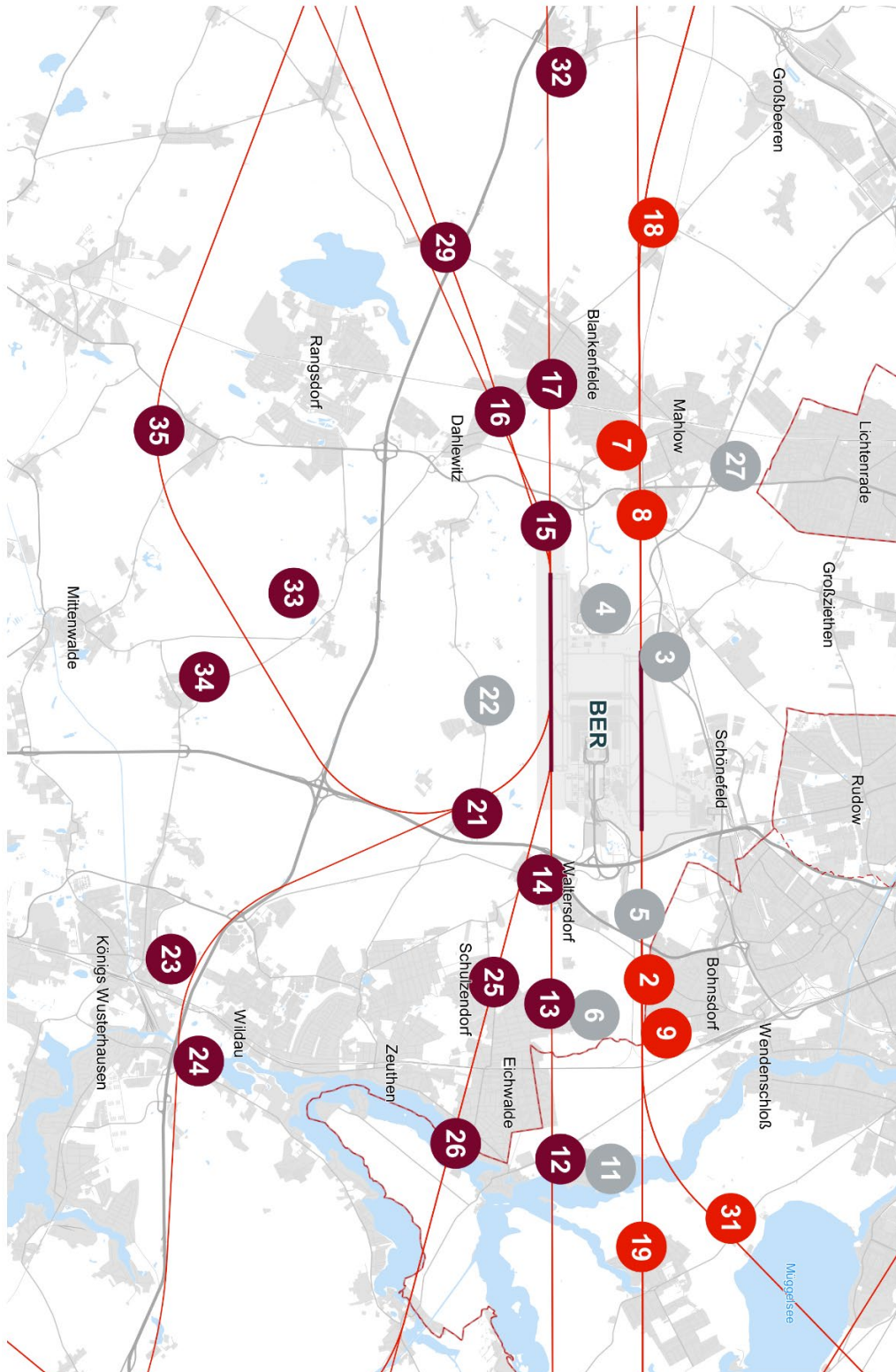
Meldung von PRM

Die Meldung über einen Hilfsbedarf ist von der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft mindestens 36 Stunden vor dem Ereignis an das Leitungsorgan des Abflughafens, des Zielflughafens und des Transitflughafens zu melden.

Für Meldungen, die mit einer Vorlaufzeit von weniger als 36 Stunden eingehen, kann keine Garantie für die rechtzeitige Erbringung des Services gegeben werden. Die rechtzeitige Meldung unterliegt der Eigenverantwortung der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft.

Anhang 1 zu Kapitel 1.1.2 Lärmbezogenes Lande- und Startentgelt

Referenzmessenstellen



Korrekturwerte

Messstelle	Start	Landung
2	-6,9	-9,1
7	-4,4	-1,9
8	-7,0	-12,0
9	-4,5	0,2
12	-	-2,5
13	-	-7,9
14	-4,7	-9,3
15	-10,3	-14,2
16	-6,1	-
17	-	-9,3
18	0,0	0,0
19	0,0	-2,5
21	-8,5	-
23	1,0	-
24	1,4	-
25	-3,4	-
26	0,3	-
29	-0,1	-
31	2,2	-
32	-	-0,8
33	3,1	-
34	5,1	-
35	3,6	-

Referenztabellen

Wenn kein gültiger Lärmpegel gemessen werden kann, wird die Lärmkategorie anhand der durchschnittlichen Lärmpegel des Flugzeugtyps bestimmt. Für Landungen und Starts wird eine Referenztablelle für jeden Flugzeugtyp geführt. Die Pegelgrenzen der Lärmklassen und die Einstufung der häufigsten Luftfahrzeuge sind in den folgenden Tabellen aufgeführt.

Landung

Lärmklasse	Luftfahrzeugtyp
1 < 62.9 dB (A)	C25A, C25M, C425, C510, C525, C680, CL30, E50P, LJ60
2 63.0 bis 64.9 dB (A)	C25A, C25B, C55B, C68A, CL35, CL60, E35L, E55P, F2TH, F900, GALX, GL5T, GLEX, GLF5, GLF6, J328, LJ35, LJ45, SB20
3 65.0 bis 66.9 dB (A)	C25C, C560, C56X, CRJ2, CRJ7, DH8D, E135, FA7X, GLF4, H25B, PAY3, PRM1
4 67.0 bis 68.9 dB (A)	A20N, AT72, B462, B736, BCS1, BCS3, CRJ9, D328, E75L, E175, F100, PC12
5 69.0 bis 70.9 dB (A)	A21N, A319, A320, A321, B737, B737 Winglets, B738 Winglets, B38M, B788, E190, E195, E290, SU95
6 71.0 bis 72.9 dB (A)	A332, A333, B734, B734 Freighter, B738, B738 Scimitar Winglets, B7572 Winglets, B7672 Freighter, B733, B7375, B735 Winglets, B739, P180
7 73.0 bis 74.9 dB (A)	B7572, B7673, B7674, B773, MD82
8 75.0 bis 76.9 dB (A)	A343
9 77.0 bis 78.9 dB (A)	B744
10 79.0 bis 80.9 dB (A)	A124, IL76
11 81.0 dB (A) <	

Start

Lärmklasse		Luftfahrzeugtyp
1	< 62.9 dB (A)	AT72, BCS1, BCS3, C25A, C25B, C25C, C25M, CL60, C425, C525, C55B, C560, C56X, C680, C68A, CRJ2, C510, DH8D, D328, E50P, E55P, E135, E290, E35L, F2TH, LJ45, LJ60, PC12, PRM1, SB20
2	63.0 bis 64.9 dB (A)	A20N, B762 Freighter, CL35, CRJ7, GALX, GL5T, GLEX, GLF4, GLF5, GLF6, J328, LJ35, PAY3,
3	65.0 bis 66.9 dB (A)	A21N, B736, CL30, CRJ9, F900, FA7X, E75L, H25B
4	67.0 bis 68.9 dB (A)	A319, A320, B462, B7374 Freighter, B735, B737, B38M, B788, E175, E190, E195, P180
5	69.0 bis 70.9 dB (A)	A321, B7373, B735 Winglets, B737 Winglets, B738, B738 Winglets, B739, B7572, B7572 Winglets, F100, SU95
6	71.0 bis 72.9 dB (A)	A332, B7374, B738 Scimitar Winglets, B744, B773
7	73.0 bis 74.9 dB (A)	A333
8	75.0 bis 76.9 dB (A)	A343, B763, B764
9	77.0 bis 78.9 dB (A)	MD82
10	79.0 bis 80.9 dB (A)	
11	81.0 dB (A) <	A124, IL76