



Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Tel: +49 (0) 6543 / 509 200
Gebäude 667 Fax: +49 (0) 6543 / 509 204
D-55483 Hahn-Flughafen <http://www.hahn-airport.de>

Entgeltordnung

Flughafen Frankfurt-Hahn

Gültig ab 01.06.2006

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Bedingungen	Seite
1.1	Schuldnerregelung	3
1.2	Ausnahmeregelung	3
1.3	Zahlungszeitpunkt	3
	
1.4	Umsatzsteuer	3
2	Lande- und Startentgelte	4
2.1	Zahlungspflicht	
2.2	Berechnungsgrundlage gewichtsbezogene Entgelt	4
2.3	a) Lande- und Startentgelte für Passagier-Luftfahrzeuge über 5,7 t MTOW	4
	b) Lande- und Startentgelte für Fracht-Luftfahrzeuge über 5,7 t MTOW	6
	c) Lande- und Startentgelte für kombinierte Passagier-Fracht-Luftfahrzeuge (Mixed-Version-Flugzeuge)	6
	d) Lande- und Startentgelte für Passagier-Luftfahrzeuge unter 5,7 t MTOW (Allgemeine Luftfahrt)	7
2.4	Gewichtsbezogene Lande- und Startentgelte für Schulungs- und Einweisungsflüge sowie für technische Landungen	7
2.5	Lande- und Startentgelte für zivile Regierungsluftfahrzeuge	7
2.6	Anflugentgelte für Flüge nach Instrumentenflugregeln	7
2.7	Anflugentgelte für Schulungs- und Einweisungsflüge nach Instrumentenflugregeln	8
3	Passagierentgelte	9
3.1	Zahlungspflicht	9
3.2	a) Passagierbezogene Entgelte für Luftfahrzeuge über 5,7 t MTOW	9
	b) Passagierbezogene Entgelte für Luftfahrzeuge unter 5,7 t MTOW	11
3.3	Passagierbezogenes Entgelt bei Ausweichflügen	11
3.4	Passagierbezogene Luftsicherheitsgebühr (nachrichtlicher Hinweis)	12
4	Abstellentgelte	13
4.1	Zahlungspflicht	13
4.2	Definition Heimatflughafen (Homebase) sowie Homebase Carrier	13
4.3	Höchstabfluggewichtbezogene Abstellentgelte	13
4.4	Ausnahmeregelungen	13
5	Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen ...	14
5.1	Rechtsgrundlage und Zahlungspflicht	14
5.2	Genehmigungspflicht	14
5.3	Leistungsumfang	14
5.4	Abgeltung weiterer Leistungen	14
6	Marketing Support	15
7	Inkrafttreten	15
8	Rechtliche Grundlage	15

1 Allgemeine Bedingungen

1.1 Schuldnerregelung

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, Abstell- und zentrale BVD-Infrastrukturentgelte sind als Gesamtschuldner

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

1.2 Ausnahmeregelung

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - kein Lande-, Passagier-, Abstell- und zentrales BVD-Infrastrukturentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen und daher entgeltpflichtig.

1.3 Zahlungszeitpunkt

Die Lande- und Start-, Passagier-, Abstell- und zentrale BVD-Infrastrukturentgelte werden vom Flughafenunternehmer monatsweise in Rechnung gestellt. Die Höhe dieser Entgelte richtet sich nach Ziffern 2 bis 5.

In besonderen Fällen (z.B. bei ad-hoc-Charterflügen) behält es sich jedoch der Flughafenunternehmer vor, die Entrichtung der Entgelte vor dem Abflug zu verlangen.

1.4 Umsatzsteuer

Die Leistungen, für die die Lande-, Start-, Passagier-, Abstell- und zentrale BVD-Infrastrukturentgelte zu entrichten sind, unterliegen der deutschen Umsatzsteuer zum jeweils gültigen Satz. Sofern keine Steuerbefreiungsvorschrift greift, ist die Umsatzsteuer vom Leistungsempfänger zusätzlich zu den genannten Entgelten zu entrichten.

2 Lande- und Startentgelte

2.1 Zahlungspflicht

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

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges, das zum Flughafen Frankfurt-Hahn ausweichen muss (Diversion Airport), wird ebenfalls ein Lande- und Startentgelt erhoben.

2.2 Berechnungsgrundlage gewichts- und lärmbezogene Entgelte

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich grundsätzlich nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (Höchstabfluggewicht – Maximum Take-off Weight (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 zu Grunde 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 schriftlich angekündigt wurde. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Höchstabfluggewichts (MTOW) ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich ferner nach der Schallabstrahlung der Luftfahrzeuge. Dafür werden die in Frankfurt-Hahn landenden und startenden Luftfahrzeuge gemäß dem Anhang 16 zum ICAO-Abkommen in unterschiedliche Lärmkategorien unterteilt. Mit steigender Schallabstrahlung wird auch ein höheres Entgelt für das Landen und Starten erhoben.

2.3 a) Lande- und Startentgelte für Passagierluftfahrzeuge über 5,7 t MTOW

Für Passagierluftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht (MTOW) über 5,7 t bemisst sich das Lande- und Startentgelt neben den beiden unter 2.2 dargestellten Kriterien zusätzlich nach der für den Bodenabfertigungsumlauf benötigten Zeit (Turnaround Time (TRT)). Als Startzeitpunkt eines Bodenabfertigungsumlaufs ist die On-Block-Time definiert, d.h. sobald das Luftfahrzeug auf seiner endgültigen Parkposition zum Stehen kommt und die Bremsklötze gesetzt sind, beginnt die Zeitmessung der TRT. Ein Bodenabfertigungsumlauf endet nach erfolgter Abfertigung des Luftfahrzeuges durch die Bodenverkehrsdienste mit dem Wegnehmen der Bremsklötze. Dieser Zeitpunkt ist als Off-Block-Time definiert.

Das Kriterium der TRT bis 30 Minuten gilt für alle Bodenabfertigungsumläufe als erfüllt, wenn 90% der Abfertigungsumläufe innerhalb eines Kalenderjahres in bis zu 30 Minuten abgewickelt worden sind. Die TRT darf um die Zeit überschritten werden, die für den Wechsel vom Cockpit- und/oder Kabinenpersonal benötigt wird. Die dafür benötigte Zeit wird nicht auf die einzelne TRT angerechnet. Ausgenommen bei der Erfassung der TRT und damit befreit von der o.g. 90% Erfüllungsgrenze sind solche Bodenabfertigungsumläufe, die nur zu 50% durchgeführt werden. Zu diesen zählen einerseits Ankünfte, bei denen nach der On-Block-Time (z.B. aufgrund der Nachtzeit eines stationierten Flugzeuges) kein unmittelbarer Weiterflug erfolgt, andererseits Abflüge, bei denen (z.B. aufgrund der abgeschlossenen Nachtzeit eines stationierten Flugzeuges) vor der Off-Block-Time keine unmittelbar vorausgegangene ankunftsbedingte Abfertigung stattgefunden hat.

Die TRT ist zunächst auf Monatsbasis für alle relevanten Abfertigungsumläufe einer Fluggesellschaft festzustellen. Das Lande- und Startentgelt wird dementsprechend in Rechnung gestellt. Im Folgemonat des abgelaufenen Kalenderjahres wird die TRT nochmals auf Jahresbasis für alle durchgeführten Abfertigungsumläufe einer Fluggesellschaft festgestellt. Der Flughafenunternehmer wird eine etwaige Differenz zu den Monatsabrechnungen den Fluggesellschaften in Rechnung stellen bzw. gutschreiben.

Für Passagierluftfahrzeuge wird das Entgelt in EUR je angefangene Tonne des Höchstabfluggewichts (MTOW) pro Flugbewegung auf nachfolgender Berechnungsgrundlage ermittelt, wobei Start und Landung jeweils getrennt als eine separate Flugbewegung zu zählen sind.

	Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 3, 4, 5, 6 (-4d(A)) ³ , 8 zertifizierten Strahltrieb- motoren, Propellerflug- zeugen und Hubschraubern ¹		Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 2, 6, 7, 10 zertifizierten Strahltrieb- motoren und Luftfahrzeugen ^{1;2}		Luftfahrzeuge ohne Lärmzeug- nis (militärisch) ^{1;2}	
Ortszeit	05:00-23:00	23:00-05:00	05:00-23:00	23:00-05:00	05:00-23:00	23:00-05:00
TRT Turnaround Time im Durchschnitt	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung
Bis 30 Minuten TRT	0,00	0,00	4,80	4,80	8,00	8,00
Über 30 Minu- ten TRT	2,50	3,90	7,50	11,70	12,50	19,50

¹ Die Einteilung der Fluggeräte erfolgt zunächst nach ihrer ICAO-Klassifizierung. Dabei entsprechen Strahltrieb- motoren-Luftfahrzeuge den Bedingungen von ICAO Annex 16, Teil 1, Kapitel 2, 3 und 4, sofern diese Bedingungen anhand der Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen und entsprechend nach Kapitel 2, 3 und 4 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten wer- den. Nicht in den ICAO-Zuordnungen aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft bis ausreichende Messergebnisse am Flughafen Frankfurt-Hahn zur Verfügung stehen.

Maßgebend für die Zuordnungen in die Kapitel des ICAO Annex 16 ist insoweit die tatsächliche Vorlage des ent- sprechenden vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Eine Veränderung des Lärmzeugnisses in den Zulassungsunterlagen findet bei der Entgeltbe- rechnung nur ab Beginn der Flugplanperiode Berücksichtigung, zu der die Änderung wenigstens vier Monate zuvor mit der Vorlage der geänderten Unterlagen schriftlich angekündigt wurde. Jede Veränderung des in den Zulas- sungsunterlagen verzeichneten Lärmzeugnisses ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich schriftlich mitzu- teilen.

² Flüge nur mit Ausnahmegenehmigung des Luftfahrtbundesamtes gestattet sowie Militärflüge.

³ Die Grenzwerte des ICAO-Anhang 16, Teil 1, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 db(A) unterschritten werden.

b) Lande- und Startentgelte für Frachtluftfahrzeuge über 5,7 t MTOW

Für Frachtluftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht (MTOW) über 5,7 t bemisst sich das Lande- und Startentgelt ausschließlich nach den beiden unter 2.2 dargestellten Kriterien.

Berechnungsgrundlage für Frachtluftfahrzeuge ist das Entgelt in EUR je angefangene Tonne des Höchstabfluggewichts (MTOW) pro Flugbewegung, wobei Start und Landung jeweils getrennt als eine separate Flugbewegung zu zählen sind.

	Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 3, 4, 5, 6 (-4d(A)) ³ , 8 zertifizierten Strahltriebwerken, Propellerflugzeugen und Hubschraubern ¹		Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 2, 6, 7, 10 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen ^{1:2}		Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch) ^{1:2}	
Ortszeit	05:00-23:00	23:00-05:00	05:00-23:00	23:00-05:00	05:00-23:00	23:00-05:00
MTOW	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung	EUR / Tonne (t) MTOW pro Bewegung
Bis 30 Tonnen (t)	1,60	1,60	4,80	4,80	8,00	8,00
Über 30 Tonnen (t)	2,50	3,90	7,50	11,70	12,50	19,50

¹ Die Einteilung der Fluggeräte erfolgt zunächst nach ihrer ICAO-Klassifizierung. Dabei entsprechen Strahltriebwerken-Luftfahrzeuge den Bedingungen von ICAO Annex 16, Teil 1, Kapitel 2, 3 und 4, sofern diese Bedingungen anhand der Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen und entsprechend nach Kapitel 2, 3 und 4 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Nicht in den ICAO-Zuordnungen aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft bis ausreichende Messergebnisse am Flughafen Frankfurt-Hahn zur Verfügung stehen.

Maßgebend für die Zuordnungen in die Kapitel des ICAO Annex 16 ist insoweit die tatsächliche Vorlage des entsprechenden vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbar Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Eine Veränderung des Lärmzeugnisses 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 schriftlich angekündigt wurde. Jede Veränderung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Lärmzeugnisses ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

² Flüge nur mit Ausnahmegenehmigung des Luftfahrtbundesamtes gestattet sowie Militärflüge.

³ Die Grenzwerte des ICAO-Anhang 16, Teil 1, Kapitel 6 müssen um mindestens 4 db(A) unterschritten werden.

c) für kombinierte Passagier-Fracht-Luftfahrzeuge (Mixed-Version-Flugzeuge)

Die Lande- und Startentgelte für kombinierte Passagier-Fracht-Flugzeuge (z.B. Boeing 747-100/200/300/400) werden entsprechend der jeweiligen Nutzung bei der betreffenden Flugbewegung als Passagier- oder Frachtflugzeug abgerechnet. Bei gleichzeitiger kombinierter Nutzung bei der betreffenden Flugbewegung werden Mixed-Version-Flugzeuge als Passagierflugzeuge abgerechnet.

d) für Luftfahrzeuge unter 5,7 t MTOW (Allgemeine Luftfahrt)

Das pauschale Lande- und Startentgelt beträgt

EUR 30,00

pro Flug (Landung und Start).

2.4 Gewichtsbezogene Lande- und Startentgelte für Schulungs- und Einweisungsflüge sowie für technische Landungen

Das Entgelt für das Landen, auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen, und für das Starten des Luftfahrzeugs im Rahmen von Schulungs- und Einweisungsflügen sowie bei einer technischen Landung mit Flugzeugen beträgt pro separate Flugbewegung (jeweils Landung und Start separat):

EUR 6,00

pro angefangene Tonne (t) MTOW.

Schulungsflüge im Sinne dieser Ziffer sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen unterliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge im Sinne dieser Ziffer 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.

2.5 Lande- und Startentgelte für zivile Regierungsluftfahrzeuge

Für zivile Regierungsluftfahrzeuge ist kein Lande- und Startentgelt 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 Lande- und Startentgelt zu entrichten.

Als zivile Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.

2.6 Anflugentgelte für Flüge nach Instrumentenflugregeln

Für jeden Anflug eines Flugzeuges nach Instrumentenflugregeln (IFR) ist ein Flugsicherungsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Das Flugsicherungsentgelt für Anflüge von Flugzeugen, die einen gewerblichen oder nicht-gewerblichen Flug nach Instrumentenflugregeln (IFR) durchführen, ist in den Lande- und Startentgelten enthalten, sofern der Flug nicht zu Schulungs- und Einweisungszwecken durchgeführt wird.

2.7 Anflugentgelte für Schulungs- und Einweisungsflüge nach Instrumentenflugregeln

Für jeden Schulungs- und Einweisungsanflug nach Instrumentenflugregeln (IFR) sowie für simulierte IFR-Anflüge ist neben dem Lande- und Startentgelt ein Flugsicherungsentgelt an

den Flughafenunternehmer zu entrichten. An- und Abflug ohne Ladung und wiederholte Durchstartanflüge ohne Bodenberührung gelten als einziger Anflug. Zähleinheit ist der Anflug. Entgeltschuldner ist der Halter des Luftfahrzeuges zum Zeitpunkt des Fluges. Ist der Halter des Luftfahrzeuges nicht bekannt, haftet der Eigentümer.

Das Entgelt beträgt pro Anflug

EUR 20,00.

3 Passagierentgelte

3.1 Zahlungspflicht

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Anzahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst. Dabei werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht miteinbezogen.

3.2 a) Passagierbezogene Entgelte für Luftfahrzeuge über 5,7 t MTOW

Der Flughafenunternehmer berechnet passagierbezogene Entgelte nach der nachfolgend aufgelisteten Entgeltstaffelung:

Im Kalenderjahr durch die Fluggesellschaft ab Flughafen Frankfurt-Hahn mit Passagierluftfahrzeugen über 5,7 t MTOW beförderte Zahl der abfliegenden und ankommenden Passagiere	Passagierbezogenes Entgelt pro abfliegendem Passagier	Mindestumsatz an passagierbezogenem Entgelt für ein volles Kalenderjahr in jeweiliger Mengenstufe
Bis 100.000 im Kalenderjahr	EUR 5,35	Keine Anwendung.
100.001 bis 250.000 im Kalenderjahr	EUR 4,40	EUR 267.500,00
250.001 bis 500.000 im Kalenderjahr	EUR 3,85	EUR 550.000,00
500.001 bis 750.000 im Kalenderjahr	EUR 3,45	EUR 962.500,00
750.001 bis 1.000.000 im Kalenderjahr	EUR 3,15	EUR 1.293.750,00
1.000.001 bis 1.500.000 im Kalenderjahr	EUR 2,90	EUR 1.575.000,00
1.500.001 bis 2.000.000 im Kalenderjahr	EUR 2,68	EUR 2.175.000,00
2.000.001 bis 3.000.000 im Kalenderjahr	EUR 2,48	EUR 2.680.000,00
3.000.001 bis 5.400.000 im Kalenderjahr	EUR 2,48 vom 1. (ersten) bis zum 3.000.000. (dreimillionsten) Passagier. EUR 2,24 vom 3.000.001. (dreimillionenundersten) bis zum 5.400.000. (fünfmillionenvierhunderttausendsten) Passagier.	Keine Anwendung

Im Kalenderjahr durch die Fluggesellschaft ab Flughafen Frankfurt-Hahn mit Passagierluftfahrzeugen über 5,7 t MTOW beförderte Zahl der abfliegenden und ankommenden Passagiere	Passagierbezogenes Entgelt pro abfliegendem Passagier	Mindestumsatz an passagierbezogenem Entgelt für ein volles Kalenderjahr in jeweiliger Mengengruppe
5.400.001 bis 10.000.000 im Kalenderjahr	EUR 2,48 vom 1. (ersten) bis zum 3.000.000. (dreimillionsten) Passagier. EUR 2,24 vom 3.000.001. (dreimillionenuntersten) bis zum 5.400.000. (fünfmillionenvierhunderttausendsten) Passagier. EUR 2,21 vom 5.400.001. (fünfmillionenvierhunderttausendundersten) bis zum 10.000.0000. (zehnmillionsten) Passagier.	Keine Anwendung
Über 10.000.000 im Kalenderjahr	EUR 2,48 vom 1. (ersten) bis zum 3.000.000. (dreimillionsten) Passagier. EUR 2,24 vom 3.000.001. (dreimillionenuntersten) bis zum 5.400.000. (fünfmillionenvierhunderttausendsten) Passagier. EUR 2,21 vom 5.400.001. (fünfmillionenvierhunderttausendundersten) bis zum 10.000.0000. (zehnmillionsten) Passagier. EUR 2,19 ab dem 10.000.0001. (zehnmillionenuntersten) Passagier.	Keine Anwendung

Für die Anwendung der Tabelle gelten die folgenden Regelungen:

- i) Das Passagierentgelt wird pro abfliegendem Passagier bei Fluggesellschaften im Linien- oder Charterflugverkehr mit Passagierluftfahrzeugen über 5,7 t MTOW ab dem Flughafen Frankfurt-Hahn berechnet. Transit- und Transferpassagiere werden ebenfalls als abfliegende Passagiere gezählt und abgerechnet. Der Flughafenunternehmer stellt den Fluggesellschaften monatsweise den Entgeltsatz pro Passagier in Rechnung, der dem voraussichtlichen Verkehrsvolumen der Fluggesellschaft im jeweiligen Kalenderjahr entspricht. Bei unterjähriger Aufnahme des Flugbetriebes ist das prognostizierte Passagiervolumen pro rata temporis auf das Kalenderjahr hochzurechnen, um die korrekte Entgeltstufe anzuwenden (Beispiel: Bei Aufnahme des Flugbetriebes am 01.07. würde eine Fluggesellschaft mit einem prognostizierten Volumen von 60.000 an- und abfliegenden Passagieren für das verbleibende Kalenderjahr diese Zahl um den Faktor 2 erhöhen und sich damit - mit errechneten 120.000 Passagieren - für die Entgeltstufe von EUR 4,40 pro abfliegendem Passagier qualifizieren).
- ii) Die Einordnung anhand des Verkehrsvolumens erfolgt durch den Flughafenunternehmer aufgrund des bisherigen Passagiervolumens und unter Berücksichtigung einer einzureichenden schriftlichen Prognose des künftigen Passagieraufkommens im jeweiligen Kalenderjahr. Dabei werden die erwarteten Passagierzahlen aus der Anzahl der Flüge, der Sitzplatzkapazität des Passagierluftfahrzeugs sowie dem zu erwartenden Sitzladefaktor gebildet und auf das Jahr hochgerechnet. Bei Neuaufnahme des Flugbetriebs sind Entwicklungen an Vergleichsflughäfen zu Grunde zu legen.

- iii) Im Folgemonat nach Abschluss des Kalenderjahres wird die Anzahl der tatsächlich geflogenen Passagiere überprüft, d.h. die für das Jahr prognostizierte Zahl der geflogenen Passagiere wird mit der tatsächlichen Zahl der geflogenen Passagiere abgeglichen und der Differenzbetrag berechnet. Eine etwaige Differenz, die sich aus der Zugrundelegung eines niedrigeren oder höheren Entgeltsatzes ergeben hat, wird der Flughafenunternehmer der Fluggesellschaft nach Abschluss des Kalenderjahres in Rechnung stellen bzw. gutschreiben.
- iv) Im Folgemonat nach Abschluss des Kalenderjahres wird der erforderliche Mindestumsatz für die jeweils aufgeführten Rabattstufen überprüft. Der Umsatz für das Kalenderjahr errechnet sich aus der Anzahl der abfliegenden Passagiere des Kalenderjahres multipliziert mit dem passagierbezogenen Entgelt der jeweiligen Mengengruppe. Sollte dieser Umsatz geringer als der Mindestumsatz ausfallen, so ist im Folgemonat des abgeschlossenen Kalenderjahres an den Flughafenunternehmer ein Ausgleichsbetrag in der Höhe zu zahlen, so dass für das abgelaufene Kalenderjahr der in der jeweiligen Mengengruppe aufgeführte Mindestumsatz für den Flughafenunternehmer erreicht wird. Diese Regelung gilt zur Vermeidung von:
- unbeabsichtigten Umsatzausfällen an passagierbezogenem Entgelt zu Lasten des Flughafenunternehmers in dem Übergangsbereich von einer zur nächsten Rabattstufe
 - unbeabsichtigten Diskriminierungen von Luftverkehrsgesellschaften mit annähernd gleichen Passagiermengen pro Kalenderjahr in dem Übergangsbereich von einer zur nächsten Rabattstufe.
- Für die unterjährige Aufnahme des Flugbetriebes wird unter Anwendung der pro rata temporis Regelung aus (i) rückwirkend der Jahresumsatz hochgerechnet und mit dem geforderten Mindestumsatz für das Kalenderjahr abgeglichen.

b) Passagierbezogene Entgelte für Luftfahrzeuge unter 5,7 t MTOW

Das passagierbezogene Entgelt für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht (MTOW) bis 5,7 t (Allgemeine Luftfahrt) beträgt

EUR 10,00

je Fluggast.

3.3 Passagierbezogenes Entgelt bei Ausweichflügen

Bei Ausweichflügen (Diversion Flights) über den Flughafen Frankfurt-Hahn erfolgt die Berechnung des passagierbezogenen Entgelts bei Luftfahrzeugen über 5,7 t MTOW ebenfalls anhand der in Ziffer 3.2 zu Grunde gelegten Rabattstaffel. Fluggesellschaften, die nicht regelmäßig am Flughafen Frankfurt-Hahn verkehren, fallen damit zunächst in die erste Entgeltstufe „bis 100.000 Passagiere im Kalenderjahr“.

3.4 Passagierbezogene Luftsicherheitsgebühr (nachrichtlicher Hinweis)

Die Luftsicherheitsgebühr, die sich bei Start des Luftfahrzeuges an den an Bord befindlichen Fluggästen bemisst, beträgt:

EUR 4,35

je Fluggast.

Die Luftsicherheitsgebühr wird durch den Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz erhoben. Der Hinweis der Luftsicherheitsgebühr in der Entgeltordnung des Flughafenunternehmers erfolgt ausschließlich nachrichtlich und unverbindlich.

4 Abstellentgelte

4.1 Zahlungspflicht

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges und der Dauer des Abstellvorganges bemessen.

4.2 Definition Heimatflughafen (Homebase) sowie Homebase Carrier

Homebase-Carrier mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn als Heimatflughafen (homebase) ist, wer dem Flughafenunternehmer nachweisbar darlegt, dass die am Flughafen Frankfurt-Hahn eingesetzten Luftfahrzeuge entweder vom Flughafen Frankfurt-Hahn aus koordiniert oder am Flughafen Frankfurt-Hahn gewartet werden. Diese Regelung gilt nicht für die Allgemeine Luftfahrt.

4.3 Höchstabfluggewichtbezogene Abstellentgelte

a) Für Luftfahrzeuge ohne Frankfurt-Hahn als Heimatflughafen (Homebase):

Für jeden Abstellvorgang außerhalb einer Flugzeughalle wird ein höchstabfluggewichtbezogenes Entgelt berechnet. Entgeltfrei sind die ersten vier (4) Stunden eines Abstellvorgangs. Danach beträgt das Abstellentgelt:

Für Luftfahrzeuge ohne Frankfurt-Hahn als Heimatflughafen (Homebase)	Abstellentgelt pro angefangene 24 Stunden
Bis 5,7 t (pro angefangene Tonne (t) des MTOW)	EUR 3,00
Luftfahrzeuge über 5,7 t (pro angefangene Tonne (t) des MTOW)	EUR 2,00

b) Für Luftfahrzeuge mit Frankfurt-Hahn als Heimatflughafen (Homebase):

Für jeden Abstellvorgang außerhalb einer Flugzeughalle wird ein höchstabfluggewichtbezogenes Entgelt berechnet. Danach beträgt das Abstellentgelt:

Für Luftfahrzeuge mit Frankfurt-Hahn als Heimatflughafen (Homebase)	Abstellentgelt
Luftfahrzeuge über 5,7 t bis 100 t (pro angefangene Tonne (t) des MTOW)	EUR 0,00
Luftfahrzeuge über 100 t (pro angefangene Tonne (t) des MTOW)	
Bis 12 Stunden	EUR 0,00
Stunde 13 bis 24	EUR 1,00
Ab Stunde 24 pro angefangene 24 Stunden	EUR 2,00

4.4 Ausnahmeregelungen

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 15 aufeinander folgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

5 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur-einrichtungen

5.1 Rechtsgrundlage und Zahlungspflicht

In Teil II Ziffer 2.5.3 der ab 01.09.2001 geltenden Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Frankfurt-Hahn sind Zentrale BVD-Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienstverordnung (BADV) definiert. Für die Nutzung dieser Einrichtungen wird ein Entgelt berechnet.

5.2 Genehmigungspflicht

Die für die Nutzung der in Absatz 5.1. dieser Entgeltordnung genannten Zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen zu zahlende Entgelte sind nicht nach § 43 LuftVZO genehmigungspflichtig.

5.3 Leistungsumfang

Nach Ziffer 2.5.3 der Benutzungsordnung des Flughafens Frankfurt-Hahn gehören zu den Zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten:

1. Abfertigungspositionen
2. Fluggast Abfertigungsschalter
3. Entsorgungssystem für Abfall
4. Entsorgungssystem für Fäkalien
5. Gepäckfördersystem (inkl. Sperrgepäckeinrichtungen)
6. Geräteabstellflächen
7. Flughafeninformationssystem
8. Versorgungssystem für Frischwasser
9. Betankungsrelevante Infrastruktur – Versorgungssystem Flugkraftstoffe
10. Zentrale Enteisungseinrichtungen

5.4 Abgeltung der Leistungen

Die Nutzung der Zentralen BVD-Infrastruktureinrichtungen des Flughafen Frankfurt-Hahn und deren Abgeltung sind in der jeweils gültigen Fassung des „Verzeichnis der Leistungsentgelte“ geregelt. Dieses Verzeichnis ist auf Anfrage beim Flughafenunternehmer erhältlich.

6 Marketing Support

Der Flughafenunternehmer gewährt Fluggesellschaften eine finanzielle Förderung (Marketing Support), wenn diese neue Flugverbindungen von und zum Flughafen Frankfurt-Hahn installieren. Weitere Einzelheiten zum Marketing Support sind im Internet unter www.hahn-airport.de aufgeführt.

7 Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt-Hahn tritt am 1. Juni 2006 in Kraft. Mit Wirkung zum 1. Juni 2006 tritt die Entgeltordnung vom 01. November 2001 außer Kraft.

8 Rechtliche Grundlage

Die Genehmigung der vorliegenden Lande- und Start-, Passagier- und Abstellentgelte wurde erteilt vom Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz mit Schreiben vom 26.04.2006, Aktenzeichen V/20-1011/1.

Die Bekanntmachung gemäß § 43 Absatz 2 LuftVZO durch den Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz erfolgt in den Nachrichten für Luftfahrer.

Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

gez. J. Schumacher

gez. S. Wulf