



Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH  
**ENTGELTORDNUNG**

Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG  
gültig ab 01. Januar 2023

und  
Entgelte für Zentrale Infrastruktureinrichtungen  
gültig ab 01. Januar 2024

## INHALTSVERZEICHNIS

### TEIL A - Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG

1.	ALLGEMEINE BEDINGUNGEN .....	6
2.	LANDEENTGELTE .....	9
3.	LÄRMABHÄNGIGE ENTGELTE .....	10
4.	EMISSIONSABHÄNGIGES LANDEENTGELT .....	17
5.	PASSAGIERENTGELTE .....	18
6.	SICHERHEITSENTGELTE .....	18
7.	ENTGELTE FÜR LUFTSCHIFFE UND BALLONE .....	19
8.	ABSTELLENTGELTE .....	19
9.	ENTGELTE ZUR FINANZIERUNG DES GESETZLICHEN SCHALLSCHUTZPROGRAMMS ...	20
10.	FÖRDERUNG VON NEUSTRECKEN.....	21

### TEIL B - Entgelte für Zentrale Infrastruktureinrichtungen

1.	ALLGEMEINE BEDINGUNGEN .....	23
2.	ENTGELTE FÜR ZENTRALE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN .....	25
3.	CHECK-IN SCHALTER .....	30
4.	VORABEND CHECK-IN SCHALTER .....	31
5.	CUTE-ENTGELT .....	32
6.	PRM-ENTGELT .....	32
7.	FLUGZEUGENTEISUNG .....	33
8.	FÖRDERUNG VON NEUSTRECKEN.....	36

### TEIL C - Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post nach dem örtlichen Verfahren

## SIE HABEN FRAGEN?

### ... DANN KONTAKTIEREN SIE UNS!

**Peter Alpers**  
Leiter Entgelte und Vertragsmanagement

Tel.: + 49 (0)511 977-1269  
p.alpers@hannover-airport.de

**Elena Noll**  
Entgelte und Vertragsmanagement

Tel.: + 49 (0)511 977-1849  
e.noll@hannover-airport.de

---

Für Fragen zur Abrechnung: [verkehrsabrechnung@hannover-airport.de](mailto:verkehrsabrechnung@hannover-airport.de)

#### **Gewerbliche Luftfahrt**

**Dagmar Hollburg**  
Leiterin Verkehrsabrechnung  
und Sonstige Rechnungen

Tel.: + 49 (0)511 977-1362  
d.hollburg@hannover-airport.de

**Melanie Blaume**  
Verkehrsabrechnung

Tel.: + 49 (0)511 977-1330  
m.blaume@hannover-airport.de

#### **General Aviation Terminal**

**Elvira Schreiber**  
Verkehrsabrechnung

Tel.: + 49 (0)511 977-1322  
e.schreiber@hannover-airport.de

**TEIL A**  
Flughafentgelte nach  
§ 19b LuftVG



## PRÄAMBEL

Diese Entgeltordnung ist mit Wirkung vom 01. Januar 2023 in Kraft getreten und bleibt unverändert gültig.

Genehmigt zum 01. Januar 2023 durch:  
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,  
Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
i. A. J. Schmehl

## 1. ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

### 1.1. Zahlungspflicht

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

- Landeentgelte
- Lärmabhängige Entgelte
- Emissionsabhängiges Landeentgelt
- Passagierentgelte
- Sicherheitsentgelte
- Entgelte für Luftschiffe und Ballone
- Abstellentgelte
- Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms

### 1.2. Schuldnerregelung

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

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

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

Der Flughafenunternehmer ist jederzeit berechtigt, für entstandene oder zukünftige Ansprüche aus Lieferungen und Leistungen, eine angemessene Sicherheit nach seiner Wahl durch Hinterlegung einer unverzinslichen Geldsumme, durch Stellung eines tauglichen Bürgen oder in sonstiger Weise zu verlangen.

### 1.3. Zahlungszeitpunkt

Alle unter Teil A, Ziffer 1.1. genannten Entgelte sind vor dem Start in Euro (€) zu entrichten; in besonderen Fällen können die Entgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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

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

## 1.4. Umsatzsteuer

Alle unter Teil A, Ziffer 1.1. genannten Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

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

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

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

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

Die Dokumente sind zu senden per E-Mail an: [verkehrsabrechnung@hannover-airport.de](mailto:verkehrsabrechnung@hannover-airport.de)

## 1.5. Ausnahmeregelungen/Sonderregelungen

- a) Die unter Teil A, Ziffern 2.2., 3. genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50 Prozent.

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

- b) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Entgelte gemäß Teil A, Ziffern 2.2., 3. sowie 4. und 5. zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- c) Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Entgelte gemäß Teil A, Ziffern 2.2., 3. sowie 4. und 5. zu entrichten.
- d) Für Flüge der am Standort Hannover stationierten Polizeihubschrauberstaffel, die unter der Verkehrsart 72 durchgeführt werden, ist ein Landeentgelt in Höhe von 7,50 € pro Landung zu entrichten.

Die Entgelte gemäß Teil A, Ziffern 2.2., 3. sowie 4. und 5. kommen nicht zur Anwendung und Abrechnung.

- e) Für Flüge mit historischen Luftfahrzeugen Baujahr 1960 oder älter mit einem Abfluggewicht unter 2.000 kg MTOM, die unter den Verkehrsarten 54 (Rundflug) und 81 (Privatflug) durchgeführt werden und nicht über ein Lärmzeugnis gemäß Annex 16 verfügen, ist ein Landeentgelt in

Höhe von 27,52 € zu entrichten. Für Flüge mit historischen Luftfahrzeugen Baujahr 1960 oder älter mit einem Abfluggewicht größer als 2.000 kg MTOM die unter den Verkehrsarten 54 (Rundflug) und 81 (Privatflug) durchgeführt werden und nicht über ein Lärmzeugnis gemäß Annex 16 verfügen, ist ein Landeentgelt in Höhe von 90,27 € zu entrichten.

Die Entgelte gemäß Teil A, Ziffern 2.2., 3. sowie 4. kommen nicht zur Anwendung und Abrechnung. Die Ziffer 5 (Passagierentgelte) wird entsprechend der veröffentlichten Entgelte fakturiert.

- f) Für einen low approach bzw. einen tiefen Überflug (Verkehrsart 98) wird auf die in Teil A, Ziffer 2.2. aufgeführten Landeentgelte ein Rabatt in Höhe von 50 % gewährt.

## **1.6. Definition Werkverkehrsflüge**

Werkverkehr wird für die Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse durchgeführt und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung.

## **1.7. Gerichtsstand**

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



## 2. LANDEENTGELTE

### 2.1. Allgemeines

Das Landeentgelt ist pro Flugereignis (Landung) zu entrichten. Als Landung zählt auch der Anflug mit anschließender Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-Go) sowie geplante Anflüge (insbesondere zu Trainingszwecken) auf den Flughafen (low approach/tiefer Überflug) ohne Landung bzw. anschließender Bodenberührung.

Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmaße des Luftfahrzeugs (MTOM). Das MTOM ist nachzuweisen durch das Lärmzertifikat oder 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.

Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 4, 6, 8, 10, 11 oder 14, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 3, 4, 6, 8, 10, 11 oder 14 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltabrechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

### 2.2. Entgelte für Propellerflugzeuge, Strahltriebwerke und Luftfahrzeuge mit anderem Antrieb

Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Propellerflugzeugen und Luftfahrzeugen mit einem anderen Antrieb bei einer Höchstabflugmasse pro Landung:

MTOM		Entgelt
a) bis 750 kg	Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10, 11 oder 14 entsprechend	13,53 €
	Non Annex 16	44,38 €
b) über 750 kg bis 1.200 kg	Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10, 11 oder 14 entsprechend	14,76 €
	Non Annex 16	46,11 €
c) über 1.200 kg bis 2.000 kg	Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10, 11 oder 14 entsprechend	19,42 €
	Non Annex 16	68,62 €

Die Abrechnung der Landeentgelte bei Propellerflugzeugen/Strahltriebwerken und Luftfahrzeugen mit einem anderen Antrieb mit einer Abflugmaße über 2.000 kg MTOM erfolgt je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse pro Landung:

MTOM			Entgelt
über 2.000 kg	Annex 16 Chapter 3, 4, 6, 8, 10, 11 oder 14 entsprechend	je angefangene 1.000 kg MTOM	7,50 €
	Annex 16 Chapter 2 und Non Annex 16	je angefangene 1.000 kg MTOM	90,35 €

### 3. LÄRMABHÄNGIGE ENTGELTE

#### 3.1. Allgemeines

Gemäß Teil A, Ziffer 1.1. sind für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 2.000 kg zusätzlich für jedes Flugereignis (Start und/oder Landung) in den nachfolgend aufgeführten Zeitklassen gestaffelte lärmabhängige Entgelte, Teil A, 3.2 a)-d) zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch and Go) sowie für geplante Anflüge (insbesondere zu Trainingszwecken) auf den Flughafen (low approach / tiefer Überflug) ohne Landung bzw. anschließender Bodenberührung.

Die Zuordnung von Luftfahrzeugen in Lärmkategorien für den Start erfolgt grundsätzlich auf der Basis der Messwerte von der Messstelle 9 (Messwerte HAJ LASmax) nach den gemäß DIN 45643 (2011-2) ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel (in der Regel LASmax der letzten 3 Jahre) der einzelnen Flugzeugtypen (Typenpegel).

Die Zuordnung von Luftfahrzeugen in Lärmkategorien für die Landung erfolgt grundsätzlich auf der Basis der Messwerte von der Messstelle 2 (Messwerte HAJ LASmax) nach den gemäß DIN 45643 (2011-2) ermittelten durchschnittlichen Landelärmpegel (in der Regel LASmax der letzten 3 Jahre) der einzelnen Flugzeugtypen (Typenpegel).

Flugzeugtypen, die in den Kategorien nicht aufgeführt sind, werden zunächst auf Grundlage vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft bis die Anzahl der Messergebnisse die Ermittlung eines plausiblen durchschnittlichen Lärmpegels ermöglicht. In einigen Fällen erfolgt die Zuordnung in die Lärmkategorien in Abgleich mit anderen Flughäfen. Eine Überprüfung der Eingruppierung der einzelnen LFZ-Typen erfolgt jährlich zum 31. Dezember des Vorjahres.

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

Für Flugereignisse von Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse unter 2.000 kg MTOM in den Zeiten von 22:00 Uhr bis 05:59 Uhr Ortszeit fällt zusätzlich zu den unter Teil A, Ziffer 2.2. a-c) aufgeführten Landeentgelten der jeweils geltende Nachzuschlag der Lärmkategorie 1 an.

#### 3.2. Lärmabhängige Entgelte nach Zeitkategorien

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

##### ZEITKATEGORIE

a)	<b>Grundentgelt Lärm</b> (00:00 Uhr bis 24:00 Uhr Ortszeit)		Zahlbar unabhängig von der Tageszeit pro Flugereignis (pro Landung und pro Start)
b)	22:00 Uhr bis 23:59 Uhr Ortszeit	<b>Nachzuschlag I</b>	Zahlbar zusätzlich zum Grundentgelt Lärm pro Flugereignis (pro Landung und pro Start)
c)	00:00 Uhr bis 04:59 Uhr Ortszeit	<b>Nachzuschlag II</b>	Zahlbar zusätzlich zum Grundentgelt Lärm pro Flugereignis (pro Landung und pro Start)
d)	05:00 Uhr bis 05:59 Uhr Ortszeit	<b>Nachzuschlag III</b>	Zahlbar zusätzlich zum Grundentgelt Lärm pro Flugereignis (pro Landung und pro Start)

### 3.3. Lärmkategorien (LFZ-Typenbezeichnung nach ICAO)

- a) Die Zuordnung von nach ICAO Annex 16 zertifizierten Strahltriebwerksflugzeugen sowie Propellerflugzeugen und Hubschraubern ist für die **Landung** (Messstelle 2) wie folgt:

#### LÄRMKATEGORIE

<p><b>Kategorie 1 (Landung)</b></p>	<p><b>Grundsätzlich Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 2,0 t bis 5,7 t MTOM</b> (es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)</p>	
<p><b>Kategorie 2 (Landung)</b></p>	<p><b>LASmax bis 73,99 dB (A)</b> (In der Regel Hubschrauber, Kap. 3 und Kap. 4 Jets, Propellerflugzeuge mit MTOM &gt; 5,7 t und &lt; 23,0 t, es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)</p>	<p>AS32 BE40 C25B, C551 C650, C680, C750 CN35 EC665 (Tiger) E120, E135, E145 F27 GLF5, GLF6 GL5T GLEX HA4T H60 NH9 PA31 SB20 SH36 SF34 SW3, SW4</p>
<p><b>Kategorie 3 (Landung)</b></p>	<p><b>LASmax 74,00 bis 75,99 dB (A)</b> (In der Regel für Kap. 3 und Kap. 4 Jets sowie Propellerflugzeuge mit MTOM &gt; 23,0 t, es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)</p>	<p>B350 B712 C25A, C25C, C27J C550, C560 CL30, CL60 D228 DH8A, DH8D E55P F2TH F900 GALX J328 RJ70</p>
<p><b>Kategorie 4 (Landung)</b></p>	<p><b>LASmax 76,00 bis 77,99 dB (A)</b></p>	<p>A359, ASTR ATP, AT42, AT43, AT72 B190 C56X CRJ1, CRJ2 CRJ7, CRJ9 CRJ1000 CS1, CS3 F70 GLF4, GL7T G150 H25B MD90</p>

<b>Kategorie 5 (Landung)</b>	<b>LASmax 78,00 bis 79,99 dB (A)</b>	A318, A319, A320neo, A321neo, B461, B462, B463 B736, B737, B738max, B739max B787 D328 E170, E190, E295 FA10, FA20, FA50, FA7X F50 F100 H25C RJ85, RJ1H SU95
<b>Kategorie 6 (Landung)</b>	<b>LASmax 80,00 bis 81,99 dB (A)</b>	A320, A321 A332, A333 A343, A345 AN26 B738, B739 B752 B77L C160 MD82, MD87 P180
<b>Kategorie 7 (Landung)</b>	<b>LASmax 82,00 bis 83,99 dB (A)</b>	A310 B733, B734, B735 B753 B762, B763 B772, B773, B77W C130 MD83
<b>Kategorie 8 (Landung)</b>	<b>LASmax 84,00 bis 85,99 dB (A)</b>	A30B, A306 B748
<b>Kategorie 9 (Landung)</b>	<b>LASmax 86,00 bis 87,99 dB (A)</b>	A400 B74D, B744 IL76 re-engined, IL96 MD11
<b>Kategorie 10 (Landung)</b>	<b>LASmax 88,00 bis 89,99 dB (A)</b>	AN12 C17 L101
<b>Kategorie 11 (Landung)</b>	<b>LASmax über 90,00 dB(A)</b>	A124 B74S C5 EUFI E3CF TOR

b) Die Zuordnung von nach ICAO Annex 16 zertifizierten Strahltriebwerkenluftfahrzeugen sowie Propellerflugzeugen und Hubschraubern ist für den **Start** (Messstelle 9) wie folgt:

### LÄRMKATEGORIE

<p><b>Kategorie 1 (Start)</b></p>	<p><b>Grundsätzlich Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 2,0 t bis 5,7 t MTOM</b> (es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)</p>	
<p><b>Kategorie 2 (Start)</b></p>	<p><b>LASmax bis zu 71,99 dB (A)</b> (In der Regel Hubschrauber, Kap. 3 und Kap. 4 Jets, Propellerflugzeuge mit MTOM &gt; 5,7 t und &lt; 23,0 t, es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)</p>	<p>AS32 AT42, AT43, AT72, ATP B190 BE40 C25A, C25B, C25C C550, C560, C56X, C680 C750, CN35, CL60 CRJ1, CRJ2 CRJ1000 D228, D328 DH8A, DH8D E120, E135, E55P, E145 EC 665 (Tiger) F2TH, FA10 F27, F50 G150, GALX H25B, H60, NH9 PA31, RJ70 SB20, SW3, SF34, SH36</p>
<p><b>Kategorie 3 (Start)</b></p>	<p><b>LASmax 72,00 bis 74,99 dB (A)</b> (In der Regel für Kap. 3 und Kap. 4 Jets sowie Propellerflugzeuge mit MTOM &gt; 23,0 t, es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)</p>	<p>ASTR B350 B461, B462, B463 B712 C650 CL30 CRJ7, CRJ9 CS1, CS3 DC3, E295 FA20, FA50, FA7X F70, F100 GLEX GL5T, GL7T GLF4, GLF5, GLF6, HA4T, H25C J328 P180 RJ85 SW4</p>
<p><b>Kategorie 4 (Start)</b></p>	<p><b>LASmax 75,00 bis 76,99 dB (A)</b></p>	<p>A318, A320neo, A359 A400 B736 B787 C27J E170, E190 F900 MD90 RJ1H</p>

<b>Kategorie 5 (Start)</b>	<b>LASmax 77,00 bis 78,99 dB (A)</b>	A319, A321neo A320 B735, B737, B738max, B739max C130, C160 SU95
<b>Kategorie 6 (Start)</b>	<b>LASmax 79,00 bis 80,99 dB (A)</b>	A321 B733, B734, B738, B739 B752, B753
<b>Kategorie 7 (Start)</b>	<b>LASmax 81,00 bis 82,99 dB (A)</b>	A306 A30B A310 A332, A333 AN26 B762, B763, B773, B77L, B77W, B772 IL76 re-engined
<b>Kategorie 8 (Start)</b>	<b>LASmax 83,00 bis 84,99 dB (A)</b>	A343 A345 B748 MD11 MD82 MD83, MD87
<b>Kategorie 9 (Start)</b>	<b>LASmax 85,00 bis 86,99 dB (A)</b>	B744 C17 L101
<b>Kategorie 10 (Start)</b>	<b>LASmax 87,00 bis 88,99 dB (A)</b>	AN12 B74D, B74S IL96
<b>Kategorie 11 (Start)</b>	<b>LASmax über 89,00 dB(A)</b>	A124 C5 EUFI, E3CF TOR

### 3.4. Grundentgelt Lärm

Die Abrechnung des Grundentgelts Lärm (00:00 Uhr bis 24:00 Uhr Ortszeit) erfolgt für Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht über 2.000 kg MTOM gemäß Teil A, Ziffer 3.2.a) pro Flugereignis (pro Landung und pro Start) in den nachfolgend aufgeführten Beträgen je Lärmkategorie:

LÄRMKATEGORIE	Grundentgelt Lärm je Flugereignis
Kategorie 1	5,12 €
Kategorie 2	20,94 €
Kategorie 3	40,06 €
Kategorie 4	61,86 €
Kategorie 5	72,19 €
Kategorie 6	74,83 €
Kategorie 7	178,83 €
Kategorie 8	319,55 €
Kategorie 9	403,81 €
Kategorie 10	2.720,08 €
Kategorie 11	7.541,49 €

### 3.5. Nachtzuschlag

Die Abrechnung der Zuschläge für die Nachtzeiten erfolgt gemäß Teil A, Ziffer 3.2 b-d) pro Flugereignis (pro Landung und pro Start) entsprechend dem jeweiligen Zeitfenster:

LÄRMKATEGORIE	Zuschlag je Flugereignis		
	Nacht I: 22:00 Uhr – 23:59 Uhr Ortszeit	Nacht II: 00:00 Uhr – 04:59 Uhr Ortszeit	Nacht III: 05:00 Uhr – 05:59 Uhr Ortszeit
Kategorie 1	21,02 €	29,60 €	21,02 €
Kategorie 2	36,43 €	54,76 €	36,43 €
Kategorie 3	69,67 €	104,72 €	69,67 €
Kategorie 4	107,62 €	161,74 €	107,62 €
Kategorie 5	125,58 €	188,74 €	125,58 €
Kategorie 6	130,17 €	195,64 €	130,17 €
Kategorie 7	311,05 €	467,51 €	311,05 €
Kategorie 8	555,82 €	835,39 €	555,82 €
Kategorie 9	702,35 €	1.055,65 €	702,35 €
Kategorie 10	4.731,18 €	7.111,09 €	4.731,18 €
Kategorie 11	13.117,25 €	19.715,61 €	13.117,25 €

Luftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht unter 2.000 kg MTOM zahlen pro Bewegung zwischen 22:00 Uhr und 05:59 Uhr Ortszeit den jeweils gültigen Nachtzuschlag der Lärmkategorie 1.

### **3.6 Verminderung des Nachtzuschlages für ausgewählte besonders leise Flugzeugtypen**

Auf die Abrechnung der Zuschläge für die Nachtzeiten gemäß Teil A, Ziffer 3.2. b - d) wird pro Flugereignis (pro Landung und pro Start) entsprechend dem jeweiligen Zeitfenster für die unten aufgeführten Flugzeugtypen, die zur Lärminderung am Flughafen Hannover-Langenhagen beitragen, auf den Nachtzuschlag gemäß Teil A, Ziffer 3.5. eine Verringerung des Nachtzuschlages in Höhe von 10 Prozent gewährt.

Berechtigte Flugzeugtypen:

A320neo

B737max-Familie

A220

Diese Verminderung des Nachtzuschlages soll als besonderer Anreiz für die Einführung dieser noch lärmärmeren Flugzeugtypen am Flughafen Hannover-Langenhagen führen.



## 4. EMISSIONSABHÄNGIGES LANDEENTGELT

Gemäß Teil A, Ziffer 1.1. ist für Luftfahrzeuge über 2.000 kg zusätzlich ein emissionsabhängiges Landeentgelt zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

Das emissionsbezogene Landeentgelt beträgt 3,17 € je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung.

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

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG-Formel<sup>1</sup> auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NO<sub>x</sub>) und Kohlenwasserstoff- (HC) Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II.

Das Emissionsentgelt beträgt immer mindestens 3,17 € pro Landung im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) für jedes Luftfahrzeug.

### Berechnungsformel:

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

Sofern die Triebwerksemissionen für HC pro LTO-Zyklus den Zertifizierungswert von 19,6 g/kN überschreiten, wird der entsprechende NO<sub>x</sub>-Wert des Luftfahrzeugs mit einem Faktor a multipliziert:

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

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

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs =  $a \times \text{NO}_x$  des Luftfahrzeugs.  
Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke<sup>2</sup> und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke<sup>3</sup>. Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen keine oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Fluggeräts zugrunde gelegt.

Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom 28. Februar 2005 bewertet.

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

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

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

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

<sup>3</sup> FOI Swedish Defence Research Agency Database ([http://www.foi.se/FOI/templates/Page\\_\\_\\_4618.aspx](http://www.foi.se/FOI/templates/Page___4618.aspx))

Für 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.

## 5. PASSAGIERENTGELTE

### 5.1. Allgemeines

Gemäß Teil A, Ziffer 1.1. ist ein Passagierentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), für zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr (Teil A, Ziffer 1.6.) sowie Regierungsflüge (Verkehrsart 73) nach der Zahl der bei dem Start und bei der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste. Mit Ausnahme der diensthabenden Crew zählen alle Passagiere an Bord als Fluggäste (auch Mitarbeiter der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei der Landung und/oder beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befinden).

### 5.2. Bemessungsgrundlage

Das Passagierentgelt beträgt

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

**6,42 € je Passagier an Bord bei Start und je Passagier an Bord bei Landung**

- sofern der vorangegangene Start oder 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

**6,88 € je Passagier an Bord bei Start und je Passagier an Bord bei Landung**

### 5.3. Ausnahmeregelung

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

## 6. SICHERHEITSENTGELTE

### 6.1. Allgemeines

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

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

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

## 6.2. Bemessungsgrundlage

Gemäß Teil A, Ziffer 1.1. ist ein Sicherheitsentgelt vor dem Start zu entrichten. Das Sicherheitsentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), für zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr (Teil A, Ziffer 1.6.) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und beträgt

### 2,60 € je Passagier an Bord bei Start

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

### 1,11 € je angefangene 100 kg Luftfracht bei Ankunft und Abflug

## 7. ENTGELTE FÜR LUFTSCHIFFE UND BALLONE

### 7.1. Allgemeines

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

### 7.2. Entgelt Luftschiffe

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

▪ für Luftschiffe bis 49,99 m Gesamtlänge	<b>220,08 €</b>
▪ für Luftschiffe ab 50,00 m bis 59,99 m Gesamtlänge	<b>275,14 €</b>
▪ für Luftschiffe ab 60,00 m Gesamtlänge	<b>330,18 €</b>

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

- b) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt **16,50 € je angefangene 1.000 kg** der Höchstabflugmasse (MTOM).

### 7.3. Entgelt Ballone

Für den Start eines Ballons werden **110,04 €** berechnet.

## 8. ABSTELLENTGELTE

### 8.1. Allgemeines

Gemäß Teil A, Ziffer 1.1. ist ein Abstellentgelt zu entrichten.

### 8.2. Bemessungsgrundlage

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

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangene 24 Stunden und jede angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes (MTOM):

**2,43 €**

Es beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden:

**5,34 €**

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

## 9. ENTGELTE ZUR FINANZIERUNG DES GESETZLICHEN SCHALLSCHUTZPROGRAMMS

### 9.1. Allgemeines

Gemäß Teil A, Ziffer 1.1. ist zusätzlich ein Schallschutzentgelt zu entrichten.

Das Schallschutzentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr (Teil A, Ziffer 1.6.) wie folgt:

- a) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bei Passagierflügen  
oder
- b) je VE bei An- und Abflug pro angefangene 100 kg Luftfracht oder Luftpost bei NUR-Fracht- und NUR-Postflüge  
oder
- c) Pauschale für Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92 und 93

### 9.2. Bemessungsgrundlage

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

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

## 10. FÖRDERUNG VON NEUSTRECKEN

### 10.1. Allgemeines

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

### 10.2. Bedingungen

Anspruch auf Neustreckenförderung besteht nur für

- ab dem Flughafen Hannover-Langenhagen bediente Neustrecken
- Neustrecken, die im gesamten vergangenen Kalenderjahr vor der Neuaufnahme nicht beflogen worden sind (zugrunde gelegt wird der City Code)
- Neustrecken, die mindestens einmal wöchentlich und über den Zeitraum von mindestens einer gesamten Flugplanperiode (mindestens 20 Wochen ununterbrochen) bedient werden

### 10.3. Förderhöhe

Der Flughafenunternehmer gewährt dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft auf Antrag für Flugereignisse **außerhalb der Nacht II (0:00 Uhr bis 4:59 Uhr Ortszeit)** nachfolgende Rückerstattung auf die Landeentgelte, lärmabhängige Landeentgelte, Passagier- und Abstellentgelte:

a) Für Kontinentalstrecken (bis zu einer Flugstrecke von 4.499 km)

- |                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| ▪ Jahr 1 nach Streckenaufnahme: | <b>60 Prozent</b> |
| ▪ Jahr 2 nach Streckenaufnahme: | <b>40 Prozent</b> |
| ▪ Jahr 3 nach Streckenaufnahme: | <b>20 Prozent</b> |

Die Förderung von Neustrecken ist auf einen Zeitraum von drei Jahren befristet.

b) Für Inter-Kontinentalstrecken (ab einer Flugstrecke von mehr als 4.500 km)

- |                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| ▪ Jahr 1 nach Streckenaufnahme: | <b>80 Prozent</b> |
| ▪ Jahr 2 nach Streckenaufnahme: | <b>60 Prozent</b> |
| ▪ Jahr 3 nach Streckenaufnahme: | <b>40 Prozent</b> |
| ▪ Jahr 4 nach Streckenaufnahme: | <b>20 Prozent</b> |

Die Förderung von Neustrecken mit einer Flugstrecke von mehr als 4.500 km ist auf einen Zeitraum von vier Jahren befristet.

### 10.4. Durchführung

Nach Aufnahme der neuen Flugstrecke erfolgt eine Rückerstattung auf die genannten Entgelte jeweils nach Ablauf von 12 Monaten, wenn die Anforderungskriterien während der vorangegangenen 12 Monate erfüllt wurden. Anspruchsberechtigter ist jeder Luftfahrzeughalter bzw. jede Fluggesellschaft, welche als Operating-Carrier neue Flugverbindungen aufbaut.

Zwischen dem Flughafenunternehmer und dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft ist eine schriftliche Vereinbarung über die Inanspruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Der bestehende Anspruch auf Förderung auf neuen Flugstrecken wird in beiderseitigem Einvernehmen zwischen der jeweiligen Airline und dem Flughafen festgelegt. Der Luftfahrzeughalter bzw. die Fluggesellschaft hat dem Flughafenunternehmer die Anspruchsberechtigung hierzu in geeigneter Form nachzuweisen. Die Förderung darf nur aus wichtigem Grund versagt werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere Kapazitätsengpässe sowie die missbräuchliche Ausnutzung der Förderregelung.

**TEIL B**  
Entgelte für Zentrale  
Infrastruktureinrichtungen



## 1. ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

### 1.1. Zahlungspflicht

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

- Nutzungsentgelte für Verwaltung und Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen
- Check-In Schalter
- Vorabend Check-In Schalter
- Cute-Entgelt
- PRM Entgelt
- Flugzeugenteisung

### 1.2. Schuldnerregelung

Schuldner der unter Teil B, Ziffer 1.1 zahlungspflichtig aufgeführten Entgelte sind:

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

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

Der Flughafenunternehmer ist jederzeit berechtigt, für entstandene oder zukünftige Ansprüche aus Lieferungen und Leistungen, eine angemessene Sicherheit nach seiner Wahl durch Hinterlegung einer unverzinslichen Geldsumme, durch Stellung eines tauglichen Bürgen oder in sonstiger Weise zu verlangen.

### 1.3. Zahlungszeitpunkt

Alle unter Teil B, Ziffer 1.1. genannten Entgelte sind vor dem Start in Euro (€) zu entrichten; in besonderen Fällen können die Entgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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

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

## 1.4. Umsatzsteuer

Alle unter Teil B, Ziffer 1.1. genannten Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltsschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt.

Das PRM-Entgelt (Teil B, Ziffer 6.) fällt als selbständige sonstige Leistung nicht unter den **Befreiungstatbestand** der Vorumsätze für die internationale Luftfahrt im Sinne von § 4 Nr. 2 in Verbindung mit § 8 Abs. 2 UStG.

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

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

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

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

Die Dokumente sind zu senden per E-Mail an: [verkehrsabrechnung@hannover-airport.de](mailto:verkehrsabrechnung@hannover-airport.de)

## 1.5. Haftung

Der Flughafen haftet nicht für Schäden, die die Fluggesellschaft erleidet, oder für gegen die Fluggesellschaft erhobene Schadenersatzforderung, die im Zusammenhang mit den von dem Flughafen zu erbringenden Leistungen entstehen, es sei denn, dass diese Schäden oder die erhobenen Schadenersatzforderungen durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten des Flughafens, seines Personals oder seiner Erfüllungsgehilfen verursacht worden sind. Ein Haftungsausschluss besteht gleichfalls nicht für Verletzungen des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die im Zusammenhang mit den vom Flughafen zu erbringenden Leistungen durch eine vorsätzliche oder fahrlässige Pflichtverletzung des Flughafens, seines Personals oder seiner Erfüllungsgehilfen verursacht worden sind. Im Einzelfall geht die Haftung des Flughafens nicht weiter als die der Fluggesellschaft gegenüber ihren anderen Vertragspartnern.

Die Fluggesellschaft stellt den Flughafen frei von allen Ansprüchen Dritter, einschließlich Kosten, die im Zusammenhang mit den von dem Flughafen übernommenen Leistungen erhoben werden, es sei denn, solche Ansprüche sind durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten des Flughafens, seines Personals oder seiner Erfüllungsgehilfen begründet oder die Ansprüche betreffen eine Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit auf Grund einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung des Flughafens, seines Personals oder seiner Erfüllungsgehilfen.

Die Vertragsparteien werden von ihren Verpflichtungen frei, wenn einer der Vertragspartner seine Verpflichtungen infolge von Arbeitskämpfen, bei höherer Gewalt oder aus sonstigen Gründen, die außerhalb seiner alleinigen Entscheidungsmöglichkeit liegen, nicht erfüllen kann.

## 1.6. Gerichtsstand

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



## 2. ENTGELTE FÜR ZENTRALE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN

### 2.1. Leistungsumfang

Anlagen und Leistungen der Zentralen Infrastruktur zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten sind gemäß § 6 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) in der jeweils gültigen Flughafenbenutzungsordnung für die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH festgelegt.

Der Leistungsumfang für Zentrale Infrastruktureinrichtungen gemäß IATA AHM 810 Version 2018 ist:

2.2.7 (a) (Der Beginn der Gepäckabförderung am Check-In Schalter wird durch die Airline bzw. deren Auftragsbevollmächtigten eingeleitet.), 2.2.8 (e) (Transport, Sperrgepäckschalter, Gepäckumschlagraum), 3.1.1 (a), 3.1.2 (eine Gepäcksortierung inkl.), 3.1.4 (a, b), 3.1.6 (nur Gepäcksortierbereich), 3.1.7, 3.1.8 (nur Gepäcksortierbereich), 3.4.1 (2) (a, b, c), 3.6.1 (3) (Fluggastbrücken/ Jetways).

### 2.2. Bemessungsgrundlage

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

#### 2.2.1 Nutzungsentgelt für Passagierflugzeuge in den Terminals A-D pro Flug (Landung und Start)

IATA	Entgelt	IATA	Entgelt	IATA	Entgelt
312/313	1.043,80 €	736	571,00 €	E90/CRK	508,40 €
318	589,50 €	73G/73W	638,50 €	E95	540,30 €
319	712,10 €	738/73H	847,40 €	EM2	190,30 €
320/32A/ 32N	798,30 €	7M8	874,10 €	ER3	227,20 €
321/32B	908,80 €	739/7M9	908,80 €	ER4	294,70 €
332/338	1.585,40 €	744	1.719,30 €	F50	294,70 €
333/339	1.718,10 €	752	835,10 €	F70	405,30 €
343/344	1.316,50 €	753	1.062,30 €	F100	503,40 €
345	1.414,80 €	762	982,30 €	FRJ	202,70 €
346	1.621,00 €	763	1.093,10 €	H53	202,70 €
358/359	1.718,10 €	772	1.166,70 €	L10	1.064,70 €
A4M	540,30 €	77W	1.535,20 €	LOH	362,30 €
AN148	454,30 €	788	1.031,40 €	M82	749,00 €
AN6	239,50 €	C295	454,30 €	M83	798,30 €
AR1	497,40 €	C7A	712,10 €	M87	606,80 €
AR8	485,20 €	CR1/CR2	294,70 €	S20	294,70 €
AT5	294,70 €	CR7	405,30 €	SF3	208,80 €

AT7	417,50 €	CR9	448,30 €	SW3	143,00 €
142/143	503,40 €	CS1	571,00 €	SWM	143,00 €
717	521,90 €	CS3	712,10 €	SU9/ SU100	503,40 €
733	638,50 €	D38	202,70 €	TA1	448,30 €
734	847,40 €	DH4	454,30 €		
735	589,50 €	E70/E75	448,30 €		

Das Mindestentgelt für Passagierflugzeuge beträgt je Start und Landung: **143,00 €**.

## 2.2.2 Nutzungsentgelt für Fracht- und Postflüge pro Flug (Landung und Start)

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
010	Gruppe 1 Flugzeuge bis zu 25 t MTOM	pro Flug	99,50 €
011	Gruppe 2 Flugzeuge bis zu 50 t MTOM	pro Flug	138,08 €
012	Gruppe 3 Flugzeuge bis zu 100 t MTOM	pro Flug	171,30 €
013	Gruppe 4 Flugzeuge über 100 t MTOM	pro Flug	211,40 €

## 2.2.3 Nutzungsentgelt für nicht-gewerblichen Verkehr, Werk- und Taxiverkehr, Rundflüge sowie Gesundheits- und Krankentransportflüge pro Flug (Landung und Start)

Im nicht-gewerblichen Verkehr, im Werk- und im Taxiverkehr, bei Rundflügen sowie bei Gesundheits- und Krankentransportflügen wird ein Entgelt wie folgend berechnet:

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
201	Gruppe 1 Flugzeuge bis zu 750 kg MTOM	pro Flug	6,30 €
202	Gruppe 2 Flugzeuge bis zu 2,0 t MTOM	pro Flug	15,75 €
203	Gruppe 3 Flugzeuge bis zu 5,7 t MTOM	pro Flug	26,25 €
204	Gruppe 4 Flugzeuge bis zu 50,0 t MTOM	pro Flug	55,00 €

Voraussetzung für die Nutzungsentgelte unter 2.2.3 ist, dass die Abfertigung (Passagier- und/oder Bodenabfertigung) nicht über das Terminal A, B, C oder D erfolgt.

- Bei Flugzeugtypen mit einem MTOM von mehr als 50,0 t, die nicht die Infrastruktur der Terminals A-D für eine Passagier- und/oder Bodenabfertigung nutzen, werden die Entgelte gemäß Teil B, Ziffer 2.2.2 zu 100 Prozent berechnet.

## 2.2.4 Sonderbedingungen und Zuschläge

- Die unter Teil B, Ziffer 2.2.1 und 2.2.2 genannten Nutzungsentgelte gelten für die Abfertigung eines Passagier-, Fracht- oder Postflugzeuges mit einer Bodenzeit von 90 Minuten bzw. 180 Minuten. Beträgt die Bodenzeit (on-block/off-block) mehr als 180 Minuten bei Großraumflugzeugen (A300, A310, A330, A340, A350, A380, AN22, AN4R, B747, B767, B772, B777, B787, C5, DC10, IL86, L101, MD11) und mehr als 90 Minuten bei allen anderen Passagier-, Fracht- oder Postflugzeugen, wird ein Zuschlag von 25 Prozent auf die vorgenannten Nutzungsentgelte erhoben.
- Die unter Teil B, Ziffer 2.2.3 genannten Nutzungsentgelte der Zentralen Infrastruktur im Gewichtsbereich bis 50 t MTOM gelten für die Abfertigung im nicht-gewerblichen Verkehr, im Werk- und im Taxiverkehr, bei Rundflügen sowie bei Gesundheits- und Krankentransportflügen bis zu einer Bodenzeit (on-block/off-block) von 90 Minuten. Bei einer Bodenzeit von mehr als 90 Minuten wird ein Zuschlag von 25 Prozent auf die Nutzungsentgelte der zentralen Infrastruktur erhoben.
- Für die Abfertigung von außerplanmäßigen Flugereignissen im Rahmen der zentralen Infrastruktur, bei denen der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH als Ausweichflughafen genutzt wird, (Verkehrsart 12), wird ein Zuschlag von 50 Prozent auf das Entgelt gemäß Teil B, Ziffer 2.2.1 und 2.2.2 erhoben.
- Bei gekoppelten Passagier- und Postflügen erfolgt die Abrechnung der Zentralen Infrastruktur anhand des jeweiligen Landeereignisses.
- Für Passagierflugzeuge, die den Flughafen für eine technische Landung anfliegen (Tankstopps bzw. Wartung), und die von der Zentralen Infrastruktur nur die Abfertigungsposition nutzen, wird das Entgelt für Fracht- und Postflugzeuge gemäß Teil B, Ziffer 2.2.2 erhoben.
- Für Frachtflugzeuge, die den Flughafen für eine technische Landung anfliegen, gilt das Entgelt für Fracht- und Postflugzeuge gemäß Teil B, Ziffer 2.2.2 unverändert.
- Bei Touch and Go Bewegungen wird kein Entgelt der Zentralen Infrastruktur erhoben.

## 2.2.5 Variables Entgelt Zentrale Infrastruktur

### 2.2.5.1 Allgemeines

Zusätzlich zu den in Teil B, Ziffer 2.2.1/2.2.2/2.2.3 aufgeführten Nutzungsentgelten der Zentralen Infrastruktur ist ein variables Entgelt für die Zentrale Infrastruktur vor dem Start zu entrichten.

### 2.2.5.2 Bemessungsgrundlage

Das variable Entgelt für die Zentrale Infrastruktur bemisst sich

- im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), für zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr (Teil A, Ziffer 1.6) sowie Regierungsflüge (Verkehrsart 73) nach der Zahl der bei dem Start- und der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und beträgt:

**0,07 € je Passagier an Bord bei Start und je Passagier an Bord bei Landung**

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

**0,07 € je angefangene 100 kg Luftfracht bei Ankunft und Abflug**

### 2.3. Extraleistungen Zentrale Infrastruktur

**2.3.1** Die Gepäcksortierung gemäß IATA SGHA Version 2018, Ziffer 3.1.4 (a/b) ist nur bis zu einer Separierung (einfach) nach Vorgabe der Luftverkehrsgesellschaft im Entgelt gemäß der unter Teil B, Ziffer 2.2.1 genannten Entgelte enthalten. Jede weitere Gepäckseparierung wird zusätzlich als Sonderleistung (Kennziffer 015) abgerechnet.

**2.3.2** Sofern Gepäckstücke an der Boardingposition abgeholt werden müssen, wird dieses als Sonderleistung (Kennziffer 016) abgerechnet (IATA AHM 810 Version 2018, Ziffer 2.2.7(d)).

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
015	Zusätzliche Gepäcksortierung gemäß Ziffer 2.3.1	je Vorgang	29,51 €
016	Abholung der Gepäckstücke gemäß Ziffer 2.3.2	je Gepäckstück	2,36 €
017	Gepäckabfertigung bei annullierten Flügen nach Check-In Beginn inkl. Gepäckrückgabe	je Abfertigung/ Flugnummer	79,90 €
018	Erstellen von Baggage Tags bei manueller Abfertigung	je Vorgang	45,00 €
022	Transport von Rush Gepäck im öffentlichen Bereich des Terminals mit bis zu maximal 30 Gepäckstücken inkl.	je Vorgang	50,00 €
023	Zusätzlich zur Kennziffer 022 ab dem 31. Gepäckstück	je Gepäckstück	1,50 €
027	Baggage Tracking (Outbound) Leistungserbringung bis zur Gepäckübergabe (BVD)	je Einsteiger	0,30 €

Der Abruf der Kennziffer 015, 016, 017, 018, 022, 023 und 027 ist abhängig von einer gesonderten Anforderung der Fluggesellschaft und wird von der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erbracht, sofern dafür Personal und Gerät zur Verfügung stehen.

### 2.3.3 No-Read Gepäck

#### 2.3.3.1 Allgemeines

Im Falle der Ausschleusung von Koffern auf das Gepäckband für No-Read Gepäckstücke während der Abfertigung, bearbeitet der Flughafenunternehmer im Rahmen der Zentralen Infrastruktur diese Gepäckstücke. Eine Nichtlesbarkeit kann auf den Ausfall des Sita Systems, fehlender BSM Messages, eines falschen Kofferlabels von Airlines, der Nichtlesbarkeit von Barcodes oder von nicht ordnungsgemäß über die Fluko koordinierte Abflüge zurückzuführen sein. In solchen Fällen übernimmt der Flughafenunternehmer die manuelle Nachbearbeitung bereits eingetragener Gepäckstücke. Diese zusätzliche Bearbeitung ist nicht über das Entgelt für die Zentrale Infrastruktur Teil B, Ziffer 2.2.1/2.2.2/2.2.3/2.2.5 abgegolten. Je Abflug erfolgt eine zusätzliche Abrechnung über die nachfolgend aufgeführten Sonderleistungsentgelte.

Der Leistungsumfang für die Bearbeitung von No-Read Gepäck bei Ausfall oder Nichtlesbarkeit von Kofferlabels:

- Bereitstellung von Personal für die Gepäckannahme im Gepäcksortiererraum am Sortierband No-Read
- Sortierung, Zuordnung sowie Transport der No-Read Gepäckstücke zu dem jeweiligen Flug
- Labelung des No-Read Gepäcks

#### 2.3.3.2 Bemessungsgrundlage

Das Bearbeitungsentgelt für die Abfertigung von No-Read Gepäck beträgt:

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
051	Gruppe I Flugzeuge bis zu 55 Sitzen (No-Read Gepäckstücke: 10 pro Abflug inkludiert)	pro Vorgang (Flugnummer)	30,00 €
052	Gruppe II Flugzeuge mit 56-130 Sitzen (No-Read Gepäckstücke: 15 pro Abflug inkludiert)	pro Vorgang (Flugnummer)	45,00 €
053	Gruppe III Flugzeuge mit 131-229 Sitzen (No-Read Gepäckstücke: 20 pro Abflug inkludiert)	pro Vorgang (Flugnummer)	60,00 €
054	Gruppe IV Flugzeuge mit 230-400 Sitzen (No-Read Gepäckstücke: 25 pro Abflug inkludiert)	pro Vorgang (Flugnummer)	75,00 €

### 3. CHECK-IN SCHALTER

#### 3.1. Leistungsumfang

Der Leistungsumfang Check-In Schalter (Bereitstellung ohne Personal) ist in der Flughafenbenutzungsordnung der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH beschrieben. Die Check-In Schalter werden den Luftverkehrsgesellschaften für deren Abfertigung entsprechend den vom Flughafenunternehmer festgelegten Belegungszeiten entgeltlich zur Verfügung gestellt. Eine Überziehung der festgelegten Belegungszeiten wird nach Aufwand zusätzlich abgerechnet.

#### 3.2 Bemessungsgrundlage

Das Benutzungsentgelt für Check-In Schalter beträgt:

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
120	Gruppe I Flugzeuge bis zu 55 Sitzen	je Vorgang	17,10 €
121	Gruppe II Flugzeuge mit 56 - 130 Sitzen	je Vorgang	28,50 €
122	Gruppe III Flugzeuge mit 131 - 229 Sitzen	je Vorgang	47,80 €
123	Gruppe IV Flugzeuge mit 230 - 400 Sitzen	je Vorgang	56,90 €
124	Gruppe V Flugzeuge mit über 400 Sitzen	je Vorgang	68,30 €

#### 3.3 Sonderleistung Check-In Schalter

Das Benutzungsentgelt für den Check-In Schalter bei nicht flugbezogenen Ereignissen beträgt:

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
179	Ganztägige Anmietung Check-In-Schalter für sonstige Zwecke	pro Schalter und Tag	650,00 €

## 4. VORABEND CHECK-IN SCHALTER

### 4.1 Leistungsumfang

Der Leistungsumfang Vorabend Check-In einschließlich Gepäckdienst beinhaltet:

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

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

### 4.2 Bemessungsgrundlage

Das Benutzungsentgelt für den Vorabend Check-In beträgt:

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
131	Gruppe I Flugzeuge bis zu 55 Sitzen	je Vorgang (Flugnummer)	44,20 €
132	Gruppe II Flugzeuge mit 56 - 130 Sitzen	je Vorgang (Flugnummer)	50,20 €
133	Gruppe III Flugzeuge mit 131 - 229 Sitzen	je Vorgang (Flugnummer)	69,00 €
134	Gruppe IV Flugzeuge mit 230 - 400 Sitzen	je Vorgang (Flugnummer)	81,60 €
135	Gruppe V Flugzeuge mit über 400 Sitzen	je Vorgang (Flugnummer)	94,10 €

## 5. CUTE-ENTGELT

### 5.1 Leistungsumfang

Die Leistungen im Rahmen des Cute-Entgelts beinhalten:

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

### 5.2 Bemessungsgrundlage

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

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
025	Cute-Entgelt	je Passagier an Bord bei Start	0,28 €

\* 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.

## 6. PRM-ENTGELT

### 6.1 Leistungsumfang gemäß EU-Verordnung Nr. 1107/2006 (PRM)

Zur Finanzierung des PRM Services (IATA AHM 810 Version 2018: 2.1.3 (a)(2)) hat die Fluggesellschaft ein passagierbezogenes PRM-Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

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

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

eingeschränkt ist und insofern angemessene Unterstützung erfordert.

Die Dienstleistung PRM sowie die Schulung der Mitarbeiter orientieren sich an den Anhängen K und N des ECAC Dokuments 30.



## 6.2 Bemessungsgrundlage

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

Das PRM-Entgelt beträgt:

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
026	PRM-Entgelt	je Passagier an Bord bei Start	1,08 €

\* 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.

## 7. FLUGZEUGENTEISUNG

### 7.1 Anmeldung eines Enteisungsvorgangs

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

Bitte halten Sie bei der Anmeldung folgende Daten bereit:

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

### 7.2 Leistungsumfang

Flugzeugenteisungsleistungen gemäß IATA AHM 810 Version 2018: 3.16.4, 3.16.5, 3.16.6, 3.16.7, 3.16.8, 3.16.9

### 7.3 Definition der Flugzeugkategorien (LFZ-Typenbezeichnung nach ICAO)

FLUGZEUGKATEGORIE	Typenbezeichnung
Kategorie 1	BA 31, E120, E135, D228, SF34, SH36, BE3B, BE40, C500-C650 und vergleichbare Größen
Kategorie 2	E145, DH8D, SB20, ATR42, ATR72, F50, CRJ1-7, D328, F2TH, C680 und vergleichbare Größen
Kategorie 3	A220, A318, A319, A320, A321, B737, C130, CR9, CS100, CS300, E170, E190, E195, F100, MD80 (alle Typen), MD90, RJ70, RJ1H, SU95
Kategorie 4	A300, A310, A400M, B739, B752, B753, B762, B763, C17, DC10, DC103, IL76, T204
Kategorie 5	A330, A340, A346, A350, AN124, B742, B744, B747-8, B764, B772, B773, B787, IL96, MD11

### 7.4 Bemessungsgrundlage Enteisierungsentgelt

KENNZIFFER	Art der Leistung	Berechnungseinheit	Entgelt
030	Kategorie 1	je Vorgang	420,86 €
031	Kategorie 2	je Vorgang	613,98 €
032	Kategorie 3	je Vorgang	872,93 €
033	Kategorie 4	je Vorgang	1.260,31 €
034	Kategorie 5	je Vorgang	1.647,69 €
035	Heißwasser	je Liter	0,21 €
036	Enteisungsflüssigkeit Typ I	je Liter	5,56 €
037	Enteisungsflüssigkeit Typ IV	je Liter	5,15 €

### 7.5 Vorhalteentgelt Enteisierung

#### 7.5.1 Allgemeines

Zusätzlich zu den in Teil B, Ziffer 7.3 und 7.4 aufgeführten einsatzbezogenen Enteisierungsentgelten ist **ganzjährig** ein zusätzliches Entgelt für die Vorhaltung und Betrieb der Einrichtungen und Anlagen der Flugzeugenteisierung vor dem Start zu entrichten.

## 7.5.2 Bemessungsgrundlage

Das ganzjährige Vorhalteentgelt bemisst sich

- im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), für zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr (Teil A, Ziffer 1.6) sowie Regierungsflüge (Verkehrsart 73) nach der Zahl der bei dem Start- und der Landung an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und beträgt:

**0,10 € je Passagier an Bord bei Start und je Passagier an Bord bei Landung**

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

**0,10 € je angefangene 100 kg Luftfracht bei Ankunft und Abflug**

## 7.6 Abrechnungsverfahren

**7.6.1** Die in Teil B, Ziffer 7.3 und 7.4 aufgeführten Entgelte gelten ausschließlich für Kreditkunden des Flughafens. Bei Barzahlung des Enteisungsvorganges wird eine Pauschale abgerechnet. Eine rückwirkende Erstattung erfolgt hierbei nicht.

**7.6.2** Im Falle der Stornierung eines gemäß 7.1 im Icehouse angemeldeten Enteisungsvorganges wird ein Call out Entgelt in Höhe von 75 % der entsprechenden Kategorie gemäß Ziffer 7.3 sowie Ziffer 7.4 in Rechnung gestellt werden.

## 7.7 De-Icing Audits

Für die Mitglieder des IATA De-Icing/Anti-Icing Quality Control Pools (DAQCP), die zusätzlich zum vom Audit-Pool durchgeführte Audits eigene durchführen wollen, wird eine Gebühr in Höhe von 300,00 € pro Audit erhoben. Die Inanspruchnahme des Audits beträgt maximal 4 Stunden. Jede weitere in Anspruch nehmende Stunde wird je nach Einbindung des Personals berechnet. Ihre Anfrage für ein Audit ist vorher durch eine schriftliche Benachrichtigung an Christopher Selle ([c.selle@hannover-airport.de](mailto:c.selle@hannover-airport.de)) zu richten.

## 8 FÖRDERUNG VON NEUSTRECKEN

### 8.1 Allgemeines

Für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen kann zwischen dem Luftfahrzeughalter und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Flüge ab dem Flughafen Hannover-Langenhagen eine Sonderregelung vereinbart werden, sofern die Flüge im Zusammenhang mit der Aufnahme neuer Strecken stehen und dadurch langfristig und nachhaltig das Verbindungsangebot nach und von Hannover verbessert wird.

### 8.2 Bedingungen

Anspruch auf Neustreckenförderung besteht nur für

- ab dem Flughafen Hannover-Langenhagen bediente Neustrecken
- Neustrecken, die im gesamten vergangenen Kalenderjahr vor der Neuaufnahme nicht befliegen worden sind (zugrunde gelegt wird der City Code)
- Neustrecken, die mindestens einmal wöchentlich und über den Zeitraum von mindestens einer gesamten Flugplanperiode (mindestens 20 Wochen ununterbrochen) bedient werden

### 8.3 Förderhöhe

Der Flughafenunternehmer gewährt dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft auf Antrag für Flugereignisse **außerhalb der Nacht II (0:00 Uhr bis 4:59 Uhr Ortszeit)** nachfolgende Rückerstattung auf die Entgelte für die Nutzung der Zentralen Infrastruktur gemäß Teil B, Ziffer 2.2.1 und 2.2.2.

- a) Für Kontinentalstrecken (bis zu einer Flugstrecke von 4,499 km)
- Jahr 1 nach Streckenaufnahme: **60 Prozent**
  - Jahr 2 nach Streckenaufnahme: **40 Prozent**
  - Jahr 3 nach Streckenaufnahme: **20 Prozent**

Die Förderung von Neustrecken ist auf einen Zeitraum von drei Jahren befristet.

- b) Für Inter-Kontinentalstrecken (ab einer Flugstrecke von mehr als 4.500 km)
- Jahr 1 nach Streckenaufnahme: **80 Prozent**
  - Jahr 2 nach Streckenaufnahme: **60 Prozent**
  - Jahr 3 nach Streckenaufnahme: **40 Prozent**
  - Jahr 4 nach Streckenaufnahme: **20 Prozent**

Die Förderung von Neustrecken mit einer Flugstrecke von mehr als 4.500 km ist auf einen Zeitraum von vier Jahren befristet.

### 8.4 Durchführung

Nach Aufnahme der neuen Flugstrecke erfolgt eine Rückerstattung auf die genannten Entgelte jeweils nach Ablauf von 12 Monaten, wenn die Anforderungskriterien während der vorangegangenen 12 Monate erfüllt wurden. Anspruchsberechtigt ist jeder Luftfahrzeughalter bzw. jede Fluggesellschaft, welche als Operating- Carrier neue Flugverbindungen aufbaut.

Zwischen dem Flughafenunternehmer und dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft ist eine schriftliche Vereinbarung über die Inanspruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Der bestehende Anspruch auf Förderung auf neuen Flugstrecken wird in beiderseitigem Einvernehmen zwischen der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft und der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH festgelegt. Der Luftfahrzeughalter bzw. die Fluggesellschaft hat dem Flughafenunternehmer die Anspruchsberechtigung hierzu in geeigneter Form nachzuweisen. Die Förderung darf nur aus wichtigem Grund versagt werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere Kapazitätsengpässe sowie die missbräuchliche Ausnutzung der Förderregelung.

**TEIL C**  
Meldeverfahren für Passagiere,  
Fracht und Post nach dem ört-  
lichen Verfahren



## MELDEVERFAHREN FÜR PASSAGIERE, FRACHT UND POST NACH DEM ÖRTLICHEN VERFAHREN

Zu melden sind bei Landung und Start an Bord befindliche

### a) Passagiere

Ausgenommen sind die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung und Kinder bis zu zwei Jahren, die keinen eigenen Sitzplatz beanspruchen. Die gemeldete Anzahl muss die Last-Minute-Passagiere (LMC) beinhalten.

### b) Fracht und Post

Zur Fracht und Post zählen alle Sendungen, die befördert werden, unabhängig davon, ob Teile der Ladung im Auftrag einer anderen Luftverkehrsgesellschaft (Joint-Venture-Operation) oder für Zwecke der Luftverkehrsgesellschaft selbst (Dienst- und Servicefracht/-post) transportiert werden. Die Gewichte der Ladehilfsmittel (ULD) wie zum Beispiel Container, Paletten, Iglus, Netze und anderes zählen nicht zum Fracht-, beziehungsweise Postgewicht. Die Mengen sind in Kilogramm (kg) zu melden.

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

Die Bereitstellung und Weitergabe der für die Aufbereitung der amtlichen Flugberichte und den Meldungen erforderlichen Inbound- und Outbound-Messages an den Flughafenbetreiber muss von der Luftverkehrsgesellschaft gewährleistet werden. Generell handelt es sich um Messages wie zum Beispiel Load Data Message (LDM), Passenger Transfer Message (PTM), Movement (MVT), Inbound Connection List (ICL), Container Palett Message (CPM), Statistical Load Summary (SLS) und andere. In den Messages für die Transfer Passagiere (PTM) müssen Streckenherkunfts- und Streckenzielflughäfen mit dazugehörigen Flugnummern enthalten sein. Personenbezogene Informationen werden dabei nicht an die Flughafenbetreiber weitergegeben.

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

Bei Beanstandungen von Rechnungen bittet die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH um Übersendung der entsprechender Unterlagen (LDM, Load Sheet, u.a.) um die Beanstandung zu prüfen und eine reibungslose Abwicklung zu gewährleisten. Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH behält sich das Recht eine Bearbeitungsgebühr zu erheben, wenn sich Beschwerden auf fehlende oder falsche Meldungen beziehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt drei Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlings-Agenten beziehungsweise mit der Verkehrsabrechnung der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in Verbindung (E-Mail: [verkehrsabrechnung@hannover-airport.de](mailto:verkehrsabrechnung@hannover-airport.de)).