

Flughafenbetreiber:

TRIWO Hahn Airport GmbH
Römerstrasse 100
54293 Trier
Telefon: +49 651 93822-0
E-Mail: zentrale@triwo.de

<http://www.hahn-airport.de>



Entgeltordnung

Flughafen Frankfurt Hahn (EDFH / HHN)

TRIWO Hahn Airport

Gültig ab 01.01.2025

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Allgemeine Bedingungen	
1.1 Schuldnerregelung	3
1.2 Zahlungszeitpunkt	3
1.3 Umsatzsteuer.....	3
2 Lande- und Startentgelte	
2.1 Zahlungspflicht	4
2.2 Berechnungsgrundlage gewichtsbezogene Entgelt	4
2.3 Anwendung Bonusliste.....	4
2.4 a) Lande- und Startentgelte für Passagier-Luftfahrzeuge über 5,7 t MTOW	5
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 2,0 t MTOW (Allgemeine Luftfahrt)	7
e) Lande- und Startentgelte für Passagier-Luftfahrzeuge größer 2 t unter 5,7 t MTOW (Allgemeine Luftfahrt)	7
2.5 Gewichtsbezogene Lande- und Startentgelte für Schulungs- und Einweisungsflüge sowie für technische Landungen	7
2.6 Lande- und Startentgelte für zivile Regierungsluftfahrzeuge	8
3 Passagierentgelte	
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	10
3.3 Passagierbezogenes Entgelt bei Ausweichflügen	10
3.4 PRM-Umlage nach EU-VO Nr. 1107/2006	10
4 Abstellentgelte	
4.1 Zahlungspflicht	11
4.2 Höchstabfluggewichtbezogene Abstellentgelte.....	11
5 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen ...	
5.1 Rechtsgrundlage und Zahlungspflicht	12
5.2 Genehmigungspflicht	12
5.3 Leistungsumfang	12
5.4 Abgeltung weiterer Leistungen	12
6 Inkrafttreten	13
7 Veröffentlichung	13

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 oder mit dessen Abfertigung auf dem Flughafen beauftragt ist.

1.2 Zahlungszeitpunkt

Sämtliche Entgelte sind grundsätzlich vor dem Start und in Euro zu entrichten.

Nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer können sie nachträglich entrichtet werden. Eine nachträgliche Entrichtung der Flughafenentgelte setzt voraus, dass der Entgeltschuldner entweder eine Vorauszahlung geleistet oder dem Flughafenunternehmer eine Sicherheitsleistung in Form einer Hinterlegung bzw. einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft in festzulegender Höhe zur Verfügung gestellt hat. In diesem Fall erfolgt die Rechnungsstellung. Die Rechnungsbeträge sind spätestens zehn Tage nach Zugang der Rechnung beim Entgeltschuldner kosten- und spesenfrei zahlbar auf eines der Konten des Flughafenunternehmers.

Der Flughafenunternehmer behält es sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen zu berechnen und künftig Barzahlung zu verlangen.

1.3 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. 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 Anwendung Bonusliste für Luftfahrzeuge

In Anlehnung an die Bonusliste für startende und landende Flugzeuge des BMVBS, gültig ab dem 1. Januar 2003 (veröffentlicht mit der NfL I – 83/03), und Ergänzung durch den Flughafenunternehmer werden folgende Luftfahrzeuge der Bonusliste zugeordnet. Die Bonusliste wirkt sich entsprechend Abschnitt 2.4 auf die Lande- und Startentgelte aus.

Derzeit alle Luftfahrzeuge bis 25 Tonnen MTOW sowie die folgende Typen in der Passagier-, Fracht- oder Kombi-Version:

Airbus A318, A319, A320, A321, A310, A300, A330, A340, A380,
Boeing B717, B727 (reengined mit 3 Tay-Triebwerken), B737-300 bis -900, B757, B767,
B787, B777, B747-400, B747-8,
Bombardier Dash 8-400;
British Aerospace BAe 146, Avro RJ,
Canadair CRJ 100, 200, 700, 900, 1000,
Embraer 170, 175, 190, 195, ERJ 135, ERJ 140, ERJ 145,
Fokker F70, F100,
Gulfstream IV, V,
Ilyushin 76TD-90 (PS-90A-76 Triebwerke), 96
McDonnell Douglas DC8-70, DC10, MD11, MD90,
Suchoi Superjet 100
Tupolev 204

sowie, wenn in obiger Liste nicht aufgeführt, alle sonstigen Strahlflugzeuge gemäß ICAO Annex 16 Kapitel 4 (Nachweis per Lärmzeugnis)

2.4 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 nach den unter 2.2 und 2.3 dargestellten Kriterien. Berechnungsgrundlage für Passagierluftfahrzeuge 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;4}		Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 2, 6, 7, 10 zertifizierten Strahltriebwerken und Luftfahrzeugen ^{1;2}		Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch) ^{1;2}	
	Ortszeit 06:00-21:59	22:00-05:59	06:00-21:59	22:00-05:59	06:00-21:59	22:00-05:59
MTOW	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung
Über 5,7 t	3,92 ⁽⁴⁾ / 4,25	4,41 ⁽⁴⁾ / 4,62	9,96	14,40	15,25	22,67

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 nachprüfbarer 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 Bewegungen von Luftfahrzeugen mit der Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 2 in der Zeit zwischen 6:00 und 21:59 Uhr nur mit Ausnahmegenehmigung des Luftfahrtbundesamtes gestattet; prinzipiell keine Zulassung von Bewegungen mit der Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 2 in der Nachtzeit zwischen 22:00 und 5:59 Uhr.

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

⁴ Anwendung für Luftfahrzeuge der Bonusliste gemäß Abschnitt 2.3

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 nach den unter 2.2 und 2.3 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; 4}		Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 2, 6, 7, 10 zertifizierten Strahltriebwerken und Luftfahrzeugen ^{1; 2}		Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis (militärisch) ^{1; 2}	
	06:00-21:59	22:00-05:59	06:00-21:59	22:00-05:59	06:00-21:59	22:00-05:59
Ortszeit						
MTOW	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung	EUR je t MTOW je Bewegung
Bis 25 t	2,65 ⁽⁴⁾ / 3,65	2,95 ⁽⁴⁾ / 4,62	7,09	7,29	10,48	12,48
Über 25 t	3,92 ⁽⁴⁾ / 4,25	4,41 ⁽⁴⁾ / 4,62	9,96	14,40	15,25	22,67

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 Bewegungen von Luftfahrzeugen mit der Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 2 in der Zeit zwischen 6:00 und 21:59 Uhr nur mit Ausnahmegenehmigung des Luftfahrtbundesamtes gestattet; prinzipiell keine Zulassung von Bewegungen mit der Zuordnung nach ICAO Anhang 16, Teil 1, Kapitel 2 in der Nachtzeit zwischen 22:00 und 5:59 Uhr.

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

⁴ Anwendung für Luftfahrzeuge der Bonusliste gemäß Abschnitt 2.3

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

Die Lande- und Startentgelte für kombinierte Passagier-Fracht-Flugzeuge 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 2,0 t MTOW (Allgemeine Luftfahrt)

Das pauschale Lande- und Startentgelt beträgt

EUR 30,00

pro Flug (Landung und Start).

e) für Luftfahrzeuge größer 2 t unter 5,7 t MTOW (Allgemeine Luftfahrt)

Das pauschale Lande- und Startentgelt beträgt

**EUR 13,50 pro angefangene Tonne (t)
MTOW**

pro Flug (Landung und Start).

2.5 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.

2.6 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.

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
bis 250.000 im Kalenderjahr	EUR 5,35
250.001 bis 500.000 im Kalenderjahr	EUR 4,40
500.001 bis 750.000 im Kalenderjahr	EUR 3,85
750.001 bis 1.000.000 im Kalenderjahr	EUR 3,45
1.000.001 bis 1.500.000 im Kalenderjahr	EUR 3,15
1.500.001 bis 2.000.000 im Kalenderjahr	EUR 2,90
Ab 2.000.001 im Kalenderjahr	EUR 2,68

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 berechnet den Fluggesellschaften den Entgeltsatz pro Passagier, 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.
- 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 Flugbetriebes 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 Mengenstufe. 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 Mengenstufe 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 Passagiervolumina 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 abfliegendem 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 250.000 Passagiere im Kalenderjahr“.

3.4 PRM-Umlage für Hilfeleistungen auf Flughäfen für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität nach EU-VO Nr. 1107/2006

EUR 0,23

je abfliegendem Fluggast.

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 Höchstabfluggewichtbezogene Abstellentgelte

a) Für Passagier-Luftfahrzeuge oder kombinierte Passagier-Fracht-Luftfahrzeuge:

Für jeden Abstellvorgang außerhalb einer Flugzeughalle wird ein höchstabfluggewichtbezogenes Entgelt berechnet.

Für Passagier-Luftfahrzeuge oder kombinierte Passagier-Fracht-Luftfahrzeuge	Abstellentgelt pro angefangene 24 Stunden und pro angefangene Tonne des MTOW
Luftfahrzeuge bis 5,7 t	entgeltfrei bis 1h 59min, danach EUR 3,30
Luftfahrzeuge zwischen 5,7 t bis 99 t, bis 47h 59min Parkvorgang	entgeltfrei bis 1h 59min, danach EUR 2,20
Luftfahrzeuge über 100 t, bis 47h 59min Parkvorgang	entgeltfrei bis 2h 59min, danach EUR 2,20
Luftfahrzeuge über 5,7 t, ab 48h Parkvorgang	EUR 3,30

b) Für Fracht-Luftfahrzeuge:

Für jeden Abstellvorgang außerhalb einer Flugzeughalle wird ein höchstabfluggewichtbezogenes Entgelt berechnet.

Für Fracht-Luftfahrzeuge	Abstellentgelt pro angefangene 24 Stunden und pro angefangene Tonne des MTOW
Luftfahrzeuge bis 5,7 t	entgeltfrei bis 1h 59min, danach EUR 3,30
zwischen 5,7 t bis 99 t, bis 47h 59min Parkvorgang	entgeltfrei bis 1h 59min, danach EUR 2,20
Luftfahrzeuge zwischen 100 t und 249 t bis 47h 59min Parkvorgang	entgeltfrei bis 2h 59min, danach EUR 2,20
Luftfahrzeuge über 250 t bis 47h 59min Parkvorgang	entgeltfrei bis 3h 59min, danach EUR 2,20
Luftfahrzeuge über 5,7 t, ab 48h Parkvorgang	EUR 3,30

5 Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur-einrichtungen

5.1 Rechtsgrundlage und Zahlungspflicht

Der Flughafenunternehmer oder ein von ihm damit Beauftragter hält zentrale Infrastruktureinrichtungen in Sinne von § 6 BADV vor, verwaltet und betreibt diese. Die Nutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen durch Dienstleister und Selbstabfertiger ist entsprechend § 6 Abs. 3 S. 1 BADV mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden.

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

1. Abfertigungspositionen
2. Fluggastabfertigungsschalter
3. Gepäckfördersystem (inklusive Sperrgepäckeinrichtungen)
4. Flughafeninformations- und Datensystem (FIDS)
5. Entsorgungssystem für Abfall
6. Entsorgungssystem für Fäkalien und Abwässer
7. Versorgungssystem für Frischwasser
8. Versorgungssystem für Flugkraftstoffe
9. Frachtbereitstellungsflächen
10. Geräteabstellflächen
11. Zentrale Enteisierungseinrichtungen
12. Bodenstromversorgung
13. Betankungsrelevante Infrastruktur

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.

6 Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt-Hahn tritt am 01.01.2025 in Kraft und die Entgeltordnung vom 01.06.2006 tritt mit Ablauf des 31.12.2024 außer Kraft.

7 Veröffentlichung

Die Bekanntmachung dieser Entgeltordnung erfolgt durch die Landesluftfahrtbehörde in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) sowie im Internet auf www.hahn-airport.de.

TRIWO Hahn Airport GmbH

gez. Rüdiger Franke