

Entgeltordnung
für den Verkehrsflughafen Bremen

Bremen, den 21.08.2017
Az.: 330/733-11-16_0003

Die Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Bremen wird mit Wirkung vom 01. September 2017 wie folgt neu gefasst; mit gleichem Datum tritt die Entgeltordnung vom 01. November 2015 (NfL 1-571-15 vom 13. Oktober 2015) außer Kraft.

1. Genehmigungspflichtige Entgelte i.S.v. § 19b LuftVG

1.1 Entgeltschuldner

Die Luftfahrzeughalter haben für jede Landung und jeden Start ihrer Luftfahrzeuge auf dem Verkehrsflughafen Bremen jeweils ein Lande- und Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner der Entgelte ist / sind:

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

1.2 Masseabhängige Lande- und Startentgelte

Das masseabhängige Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (Maximum Take Off Mass - MTOM). Die Höchstabflugmasse (MTOM) ist durch das Lärmzeugnis nachzuweisen. Eine Änderung der Höchstabflugmasse (MTOM) gemäß Lärmzeugnis wird vom Verkehrsflughafen Bremen nur anerkannt, sofern die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode der Flughafen Bremen GmbH mitgeteilt wird. Als Nachweis ist ein entsprechendes Zertifikat der zuständigen Luftfahrtbehörde vorzulegen. Der nach der Höchstabflugmasse (MTOM) bemessene Teil des Lande- und Startentgeltes beträgt für:

<u>Zweistrom-Turbinen-Luftstrahltriebwerk/turbofan</u>	
<u>Entgelt je Landung und Start</u>	<u>Euro</u>
- über 2.000 – 9.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	
mit Lärmzeugnis	3,95 ¹
ohne Lärmzeugnis	6,15 ¹
- über 9.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	
Annex 16 Chapter 3 und 4	3,80 (4,30) ²
Annex 16 Chapter 2	11,95 (12,45) ²
Non Annex 16	19,10 (19,60) ²
Bei Nutzung der Sonderstartbahnen³ erhöhen sich vorgenannte Entgelte	
- Bei Nutzung der östlichen Sonderstartbahn (je angefangene 1.000 kg)	
Annex 16 Chapter 3 und 4	1,15
- Bei Nutzung der westlichen Sonderstartbahn (je angefangene 1.000 kg)	
Annex 16 Chapter 3 und 4	1,10

<u>Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart</u>	
Entgelt je Landung <u>und</u> Start	<u>Euro</u>
- bis 1.200 kg MTOM mit Lärmzeugnis	9,00¹
ohne Lärmzeugnis	18,00¹
- über 1.200 – 2.000 kg MTOM mit Lärmzeugnis	11,00¹
ohne Lärmzeugnis	22,00¹
- über 2.000 – 9.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg) mit Lärmzeugnis	3,95¹
ohne Lärmzeugnis	6,15¹
- über 9.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	
Annex 16 Chapter 3 – 6 und 8	3,80 (4,30)²
Non Annex 16	9,60 (10,60)²

¹ Bei Nutzung der Startbahn 23 wird für den Start ein Rabatt von 50 % auf das Startentgelt gewährt, das Mindestentgelt je Start beträgt jedoch € 5,00. Die Nutzung der Startbahn 23 ist beschränkt auf Luftfahrzeuge bis maximal 5.700 kg MTOM.

² Die Werte in Klammern gelten nur für Leerflüge sowie reine Fracht- und Werkverkehre.

³ Hier sind die Sonderstartbahnen im Sinne der Ziffer B.3.2 der Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen gemeint. Nach Ziffer H.1. dieser Genehmigung ist der Betrieb der Sonderstartbahnen „nur für Starts und ausschließlich zur Beförderung von Luftfracht bestehend aus in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie ausgerüsteten Flügeln der Airbusmuster A330 und A340 sowie von Folgeversionen dieser Airbusmuster zulässig“.

1.3 Lärmabhängige Lande- und Startentgelte für Luftfahrzeuge über 9.000 kg MTOM

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges über 9.000 kg MTOM auf dem Verkehrsflughafen Bremen ist zusätzlich **jeweils** ein lärmabhängiges Lande- bzw. Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Die Zuordnung in die jeweiligen lärmabhängigen Kategorien erfolgt nach dem arithmetischen Mittelwert aus den drei zertifizierten Lärmwerten (Take-off, Sideline bzw. Fly-over, Approach) gemäß Lärmzeugnis. Soweit nur ein oder zwei zertifizierte Lärmwerte ausgewiesen sind, werden diese Werte zur Ermittlung des arithmetischen Mittelwertes zu Grunde gelegt. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird die Kategorie 8 zu Grunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Eine Änderung des Mittelwertes gemäß Lärmzeugnis wird nur anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer neuen Flugplanperiode der Flughafen Bremen GmbH mitgeteilt wird.

Lärmabhängige Entgelte			
Entgelt je Landung <u>und</u> Start über 9.000 kg MTOM			<u>EURO</u>
Kategorie 1		bis 79,0 dB	-15,00
Kategorie 2	von	79,1 bis 83,0 dB	-10,00
Kategorie 3	von	83,1 bis 88,9 dB	-5,00
Kategorie 4	von	89,0 bis 91,9 dB	0,00
Kategorie 5	von	92,0 bis 94,5 dB	15,00
Kategorie 6	von	94,6 bis 99,0 dB	60,00
Kategorie 7	über	99,1 dB	120,00
ohne Lärmzeugnis nach ICAO			
Kategorie 8	pro t	(Zweistrom-Turbinen-Luftstrahltriebwerke/turbofan)	15,00
Kategorie 9	pro t	(andere)	20,00

Das Mindestentgelt (Summe aus masse- und lärmabhängigem Entgelt) für Luftfahrzeuge über 9.000 kg MTOM beträgt je Landung und je Start Euro 36,00.

1.4 Emissionsabhängige Lande- und Startentgelte für Luftfahrzeuge

Das emissionsabhängige Entgelt ist vor dem Start zu entrichten.

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt **€ 1,50**
je Emissionswert je Landung und je Start.

Der Emissionswert ist das von einem Luftfahrzeug ausgestoßene Stickoxidäquivalent je Kilogramm im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO). Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt. Der Mindestbetrag beträgt Euro 1,50 je Landung und je Start.

Luftfahrzeuge bis maximal 5.700 kg MTOM werden unabhängig vom jeweiligen Triebwerk pauschal mit Euro 1,50 emissionsabhängiges Entgelt je Landung und je Start berechnet.

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG¹-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NO_x) und Kohlenwasserstoff- (HC) – Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II.

Berechnungsformel:

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

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

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

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

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = $a \times \text{NOx des Luftfahrzeugs}$.

Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimalstelle berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte ist die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke² und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke³. Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen keine oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

1 ERLIG=Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

2 ICAO Aircraft Engine Emission Database

(<http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=702&pagetype=90>)

3 FOI Swedish Defence Research Agency Database

(http://www.foi.se/FOI/templates/Page___4618.aspx)

Wenn für ein Luftfahrzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Luftfahrzeugtyps zugrunde gelegt. Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom 28. Februar 2005 bewertet.

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

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

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

1.5 Zeitlich gestaffelte Zuschläge für Starts und Landungen nach 22:30 Uhr

Zeitlich gestaffelte Zuschläge für verspätete Starts und Landungen nach 22:30 Uhr sowie für zusätzliche Starts und Landungen nach 22:30 Uhr, mit Ausnahme der in Ziffer E.2.1.6 bis Ziffer E.2.1.9 der Flughafengenehmigung genannten Flugbewegungen, werden jeweils auf das masseabhängige Lande- bzw. Startentgelt berechnet.

Auf die unter 1.2 genannten Entgelte wird in der Zeit von 22.31 h bis 23.00 h (Lokalzeit) grundsätzlich ein Zuschlag von **40 %**, in der Zeit von 23.01 h bis 00.00 h (Lokalzeit) ein Zuschlag von **200 %** und in der Zeit von 00.01 h bis 05.59 h (Lokalzeit) ein Zuschlag von **800 %** erhoben.

Hinsichtlich der als Home Carrier anerkannten Luftverkehrsgesellschaften wird auf Ziffer E.2.1.3 der Genehmigung für den Flughafen Bremen vom 21. August 2000 verwiesen. Für Verspätungen der ersten zwei Landungen in der Zeit von 23.01 h bis 00.00 h (Lokalzeit) erfolgt ein Zuschlag von **100 %** und in der Zeit von 00.01 h bis 05.59 h (Lokalzeit) ebenfalls ein Zuschlag von **800 %**.

1.6 Abstellentgelte

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

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

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

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

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabflugmasse	€ 2,10
Es beträgt mindestens	€ 4,20
je angefangene 24 Stunden.	

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

1.7 Passagierentgelte

Zusätzlich zum Startentgelt ist für abfliegende Luftfahrzeuge im gewerblichen Luftverkehr ein variables Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Passagiere bemisst. Das Passagierentgelt beträgt:

- sofern das koordinierte Endziel des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland oder auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatzes innerhalb der EU oder innerhalb der Länder Island, Norwegen und der Schweiz liegt

€ 7,70

- sofern das koordinierte Endziel des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz außerhalb der EU und außerhalb der Länder Island, Norwegen und der Schweiz liegt

€ 8,20

je Passagier

1.8 Sicherheitsentgelt

Zusätzlich zum Startentgelt ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Passagiere bemisst. Grundlage für dieses Entgelt ist die Finanzierung der Personal- und Warenkontrolle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in der jeweils gültigen Fassung.

Das Sicherheitsentgelt beträgt pro abfliegenden Passagier:

€ 0,98

1.9 Lärmschutzentgelt

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr ein Lärmschutzentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei Start und Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Passagiere (inklusive Transitpassagiere) bemisst. Grundlage für dieses Entgelt ist die Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm der Bundesrepublik Deutschland.

Das Lärmschutzentgelt beträgt pro ankommenden und abfliegenden Passagier:

€ 0,01

2. Sonstige Bedingungen und Begriffsbestimmungen

2.1 Die unter den Punkten 1.2 bis 1.9 definierten Entgelte sind vor dem Start in EURO zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

2.2 Die unter den Punkten 1.2 bis 1.9 definierten Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

2.3 Lärmzeugnisse

Für Motorluftfahrzeuge mit einem Höchstabflugmasse bis 9.000 kg und für Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart über 9.000 kg Höchstabflugmasse werden ermäßigte Lande- und Startentgelte berechnet, wenn der Luftfahrzeughalter durch Vorlage des Lärmzeugnisses oder entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen bei der Flughafen Bremen GmbH vor dem Start den Nachweis erbringt, dass und in welchem Ausrüstungszustand das betreffende Luftfahrzeug bestimmte Lärmschutzforderungen erfüllt (bis 9.000 kg MTOM LSL Kapitel V, VI 2.4 und X bzw. ICAO Anhang 16 Kapitel 5; über 9.000 kg MTOM ICAO Anhang 16 Kapitel 3 - 6 und 8). Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Strahltriebwerke entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16 Kapitel 2 bis 4, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Kapitel 2 bis 4 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

2.4 Schulflüge

Die unter den Punkten 1.2 und 1.3 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen um 50 %.

Die ermäßigten Lande- und Startentgelte betragen **jeweils mindestens**

mit Lärmzeugnis bzw. mit Zulassung nach ICAO Anhang 16: € 9,00⁴

ohne Lärmzeugnis bzw. ohne Zulassung nach ICAO Anhang 16: € 18,00

⁴ Sofern die Startbahn 23 genutzt wird, beträgt der Mindestbetrag € 5,00.

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erflegt, die zur Erlangung einer zivilen Lizenz oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 notwendig sind.

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

2.5 Bodenberührung

Die unter den Punkten 1.2, 1.3 und 1.4 genannten Entgelte sind auch bei der Bodenberührung mit unmittelbar anschließender Beschleunigung und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten, so dass bei einer Bodenberührung sowohl ein Lande- als auch ein Startentgelt anfallen.

2.6 Werkverkehrsflüge

Werkverkehrsflüge sind Flüge, die der Beförderung von Personen und Gütern im eigenen Geschäftsinteresse dienen und nicht im Auftrag Dritter gegen Bezahlung durchgeführt werden. Zum Werkverkehr gehören u.a. Geschäftsflüge der Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftfahrtgesellschaften für eigene Zwecke.

3 Ausnahmeregelungen

3.1 Notlandungen

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

3.2 Kleinkinder und Flugzeugbesatzung

In die Zahl der bei Landung und Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Passagiere werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.

Genehmigt gemäß § 19b Luftverkehrsgesetz.

Bremen, 21.08.2017

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
- Luftfahrtbehörde -

Im Auftrag



Dr. Streibel