

Entgeltordnung

für den Verkehrsflughafen Kassel-Calden

**Teil I: Genehmigungspflichtige Entgelte
gem. §19b Luftverkehrsgesetz**

Flughafen GmbH Kassel

gültig ab 01. Juli 2018

INHALT

| | |
|--|----------|
| 1. Allgemeine Bedingungen und Begriffsbestimmungen | 4 |
| 1.1 Schuldnerregelung | 4 |
| 1.2 Ausnahmeregelung | 4 |
| 1.3 Zahlungszeitpunkt | 4 |
| 1.4 Umsatzsteuer | 4 |
| 1.5 Gerichtsstand | 5 |
| 1.6 Begriffsbestimmungen | 5 |
| 1.6.1 Entgelte | 5 |
| 1.6.2 MTOM | 5 |
| 1.6.3 Bewegung | 5 |
| 1.6.4 Touch and Go | 5 |
| 1.6.5 Homebased-Luftfahrzeuge | 5 |
| 1.6.6 Schulflug | 5 |
| 1.6.7 Einweisungsflüge im Rahmen der Muster- und Klassenberechtigung | 6 |
| 1.6.8 Verkehrsluftfahrt | 6 |
| 1.6.9 Allgemeine Luftfahrt | 6 |
| 1.6.10 Zentrale Infrastruktur | 7 |
| 2. Entgelte für die Verkehrsluftfahrt | 7 |
| 2.1 Lande- und Startentgelte | 7 |
| 2.1.1 Zahlungspflicht | 7 |
| 2.1.2 Bemessung des Lande- / Startentgelts | 7 |
| 2.1.3 Sonderregelungen | 7 |
| 2.2 Passagierentgelte | 7 |
| 2.3 Abstellentgelte | 8 |
| 2.3.1 Zahlungspflicht | 8 |
| 2.3.2. Ausnahmeregelung | 8 |
| 2.3.3 Höhe der Abstellentgelte | 8 |
| 2.4 Entgelt für die Nutzung der Zentralen Infrastruktur | 8 |
| 2.5 Anflugentgelte | 9 |
| 2.6 Rabattprogramm - Wachstum für die Region | 9 |
| 2.6.1 Rabatt für die Entwicklung neuer Flugziele | 9 |
| 2.6.2 Allgemeine Teilnahmebedingungen | 10 |

| | |
|--|-----------|
| 3. Entgelte für die Allgemeine Luftfahrt | 11 |
| 3.1 Zahlungspflicht | 11 |
| 3.2 Bemessung des Landeentgelts | 11 |
| 3.2.1 Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 2.000 kg | 11 |
| 3.2.2 Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 2.000 kg bis 8.618 kg | 11 |
| 3.2.3 Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 8.618 kg und Strahlflugzeuge | 11 |
| 3.2.4 Helikopter | 11 |
| 3.2.5 Luftsportgeräte und Motorsegler | 12 |
| 3.2.6 Sonderregelungen | 12 |
| 3.3 Passagierentgelte | 12 |
| 3.4 Abstellentgelte | 12 |
| 3.4.1 Zahlungspflicht | 12 |
| 3.4.2. Ausnahmeregelung | 12 |
| 3.4.3 Bemessung des Abstellentgelts | 13 |
| 3.4.4 FBF Süd / Heliport | 13 |
| 3.5 Anflugentgelte | 13 |
| 3.6 Entgelte für Sonderöffnungen | 14 |
| 3.7 Besondere Vereinbarungen | 14 |
| Anhang | 15 |

1. Allgemeine Bedingungen und Begriffsbestimmungen

1.1 Schuldnerregelung

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, und Abstellentgelte sind als Gesamtschuldner

- a) die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird;
- b) die Luftverkehrsgesellschaften, 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 Ausnahmeregelung

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen und somit entgeltpflichtig.
- b) In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht einbezogen.

1.3 Zahlungszeitpunkt

Alle Entgelte sind vor dem Start in Euro an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Stellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nach Rechnungsstellung innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach Erhalt der Rechnung bezahlt werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 5 Basispunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz (EURIBOR), mindestens jedoch 8% berechnen.

1.4 Umsatzsteuer

Die Entgelte sind Entgelte im Sinne von §10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes und unterliegen der deutschen Umsatzsteuer zum jeweils gültigen Satz. Sofern keine

Steuerbefreiungsvorschrift greift, ist die Umsatzsteuer vom Leistungsempfänger zusätzlich zu den genannten Entgelten zu entrichten.

1.5 Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Kassel / Deutschland.

1.6 Begriffsbestimmungen

1.6.1 Entgelte

„Entgelte“ im Sinne dieser Entgeltordnung sind Start- / Landeentgelte, Passagierentgelte, Abstellentgelte, Anflugentgelte und Entgelte für die Nutzung der Zentralen Infrastruktur (ZI).

Die einzelnen Entgelte werden in den entsprechenden Kapiteln definiert.

1.6.2 MTOM

Die Höchstabflugmasse (engl. Maximum take-off mass, MTOM) ist die maximal zulässige Startmasse eines Luftfahrzeugs in kg.

1.6.3 Bewegung

Eine Bewegung ist entweder der Start oder die Landung eines Luftfahrzeugs.

1.6.4 Touch and Go

„Touch and Go“ ist eine Bodenberührung mit unmittelbarer anschließender Beschleunigung und dem Wiederstart des Luftfahrzeugs.

1.6.5 Homebased-Luftfahrzeuge

Luftfahrzeuge, die am Verkehrsflughafen Kassel-Calden stationiert sind und von hier aus betrieben werden.

1.6.6 Schulflug

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliert, die zur Erlangung eines Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind. Für die entgeltbezogene Berücksichtigung von Schulflügen sind als Nachweis der Ausbildungsnachweis und bei Überlandflügen zusätzlich der für den durchgeführten Flug gültige Flugauftrag für den Flugschüler gemäß LuftPersV vorzulegen. Im Flugauftrag müssen der Stempel / die Unterschrift eines berechtigten Vertreters des Ausbildungsbetriebes oder die Unterschriften des Flugschülers und Fluglehrers enthalten sein. Die Unterlagen sind nach der Landung bei der Verkehrszentrale vorzulegen.

1.6.7 Einweisungsflüge im Rahmen der Muster- und Klassenberechtigung

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

1.6.8 Verkehrsluftfahrt

Zur Verkehrsluftfahrt im Sinne dieser Entgeltordnung zählen alle Flüge zur kommerziellen Beförderung von Passagieren und Fracht einschließlich vorhergehenden oder nachfolgenden Positionierungsflügen, die nicht unter die Bedingungen der VO (EG) 1254/2009, geändert durch VO (EU) 2016/2096 (siehe 1.6.9) fallen und / oder auf dem Vorfeld für die Verkehrsluftfahrt abgefertigt werden.

1.6.9 Allgemeine Luftfahrt

Zur Allgemeinen Luftfahrt zählen alle Flüge, die nicht der Verkehrsluftfahrt in o.g. Sinne zuzurechnen sind.

Dies sind:

1. Flüge mit Luftfahrzeugen mit einer Starthöchstmasse von weniger als 15.000 Kilogramm
2. Flüge mit Drehflüglern
3. Staatsflüge und Flüge zu militärischen oder polizeilichen Zwecken
4. Löschflüge
5. Ambulanz-, Notfall- und Rettungsflüge
6. Flüge zu Forschungs- und Entwicklungszwecken
7. Luftarbeitsflüge
8. Flüge zum Zweck humanitärer Hilfe
9. Flüge von Luftfahrtunternehmen, Luftfahrzeugherstellern oder Instandhaltungsunternehmen, mit denen weder Fluggäste noch Gepäck, Fracht oder Post befördert werden
10. Flüge mit einem Luftfahrzeug mit einer Starthöchstmasse von weniger als 45 500 Kilogramm, das von dem Unternehmen, das Eigentümer ist, zur Beförderung von eigenen Mitarbeitern und nicht zahlenden Fluggästen und von Gütern zur Unterstützung der geschäftlichen Tätigkeit des Unternehmens genutzt wird
11. Flüge mit einem Luftfahrzeug mit einer Starthöchstmasse von weniger als 45 500 kg, das von einem Unternehmen in seiner Gesamtheit von einem Luftfahrzeugbetreiber gechartert oder angemietet wird, mit dem das Unternehmen eine schriftliche Vereinbarung über die Beförderung von eigenen Mitarbeitern und nicht zahlenden Fluggästen und von Gütern zur Unterstützung seiner geschäftlichen Tätigkeit geschlossen hat.
12. Flüge mit einem Luftfahrzeug mit einer Starthöchstmasse von weniger als 45 500 Kilogramm, das zur Beförderung des Eigentümers des Luftfahrzeugs sowie nicht zahlender Fluggäste und von Gütern genutzt wird“

1.6.10 Zentrale Infrastruktur

Die Flughafen GmbH Kassel bietet Bodenabfertigungsdienste im Sinne der Anlage 1 zur BADV an. Einrichtungen der zentralen Infrastruktur werden ausschließlich von der Flughafen GmbH Kassel oder einem von ihr Beauftragten vorgehalten, verwaltet oder betrieben und sind von Dienstleistern und Selbstabfertigern zu nutzen. Ihre Nutzung ist mit der Entrichtung eines Entgeltes für den Zugang, für die Vorhaltung und die Nutzung verbunden. Zur Infrastruktur zählen die unter Punkt 3.5.2 (a) bis (g) der Flughafenbenutzungsordnung angegebenen Gegenstände.

2. Entgelte für die Verkehrsluftfahrt

2.1 Lande- und Startentgelte

2.1.1 Zahlungspflicht

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges der Verkehrsluftfahrt i.S.v. Kap. 1.6.8 auf dem Verkehrsflughafen Kassel-Calden ist ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten (eine Landung und ein Start).

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges, das zum Flughafen Kassel-Calden ausweichen muss (Diversion), wird ebenfalls ein Entgelt erhoben.

2.1.2 Bemessung des Lande- / Startentgelts

Entgelte angefangene 1.000 kg MTOM¹:

| | Lärmkategorie D | Lärmkategorie E |
|--------------|-----------------|-----------------|
| Landeentgelt | EUR 5,35 | EUR 9,65 |
| Startentgelt | EUR 5,35 | EUR 9,65 |

2.1.3 Sonderregelungen

Für Schul- und Einweisungsflüge reduziert sich das Start- und Landeentgelt sowie das Anflugentgelt um 30% gegenüber den o.g. Werten.

Im Fall von Touch- and-Go-Flügen, die nach Sichtflugregeln innerhalb der Kontrollzone durchgeführt werden, sind nur für die erste, die fünfte, die zehnte (usw.) Flugbewegung Start- und Landeentgelte zu entrichten.

Beide Ermäßigungen gelten nur für Luftfahrzeuge mit Lärmschutzzeugnis. Beide Ermäßigungen können nicht kombiniert werden.

2.2 Passagierentgelte

Zusätzlich zum Lande- / Startentgelt ist ein Passagierentgelt zu entrichten. Es bemisst sich nach der Zahl der beim Abflug des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste.

¹ Zur Einteilung in die Lärmkategorien siehe Anhang.

Das Passagierentgelt beträgt

| | |
|-------------|----------|
| je Fluggast | EUR 5,40 |
|-------------|----------|

In die an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht mit eingerechnet

2.3. Abstellentgelte

2.3.1 Zahlungspflicht

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern 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. Die Dauer des Abstellvorganges bemisst sich an der Zeit zwischen On-Block und Off-Block des Fluggeräts.

2.3.2. Ausnahmeregelung

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens einer Stunde zwischen On-Block und Off-Block wird **kein** Abstellentgelt erhoben. Sofern eine Abstellung von weniger als einer Stunde geplant war, der tatsächliche Zeitraum zwischen On-Block und Off-Block jedoch aus flugbetrieblichen Gründen länger als eine Stunde beträgt, wird ebenfalls kein Abstellentgelt erhoben.

Für die Abstellung eines Luftfahrzeuges in einer Halle wird ein von dieser Entgeltordnung unabhängiger Mietzins erhoben.

2.3.3 Höhe der Abstellentgelte

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf Flächen der Flughafen GmbH Kassel werden je angefangene 1000 kg Höchstabflugmasse die folgenden Entgelte berechnet:

| | |
|--|----------|
| Homebased-Luftfahrzeuge | |
| bis 24 Stunden | EUR 0,00 |
| ab 24 Stunden für jeweils weitere angefangene 24 Stunden | EUR 2,55 |
| Andere | |
| bis 24 Stunden und für jeweils weitere 24 Stunden | EUR 2,55 |

2.4 Entgelt für die Nutzung der Zentralen Infrastruktur

Die Höhe des Entgelts für die Nutzung der Zentralen Infrastruktur (ZI) beträgt je Flug für Luftfahrzeuge

| | |
|--------------------|-----------|
| bis 39.999 kg MTOM | EUR 71,35 |
|--------------------|-----------|

| | |
|---------------------|------------|
| über 40.000 kg MTOM | EUR 142,70 |
|---------------------|------------|

und ist nach der Landung zu entrichten.

2.5 Anflugentgelte

Für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung ist beim Anflug auf den Flughafen Kassel-Calden ein Anflugentgelt zu entrichten. Als Inanspruchnahme gilt der Einflug in die Kontrollzone zum Zwecke des Anflugs bzw. ein Anflug im Zusammenhang mit einer Landung. Zählinheit ist der Anflug bzw. die Landung. Bei wiederholtem Aufsetzen und Durchstarten ist das Entgelt nur einmalig zu entrichten, solange die Kontrollzone nicht verlassen wird. Bei erneutem Einflug in die Kontrollzone ist ein erneutes Anflugentgelt zu entrichten.

Für jede Inanspruchnahme wird das Entgelt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstabflugmasse wie folgt berechnet:

| | |
|-----------------------------|----------|
| Je angefangene 1000 kg MTOM | EUR 2,00 |
|-----------------------------|----------|

Die Sonderregelung nach 2.1.3 für Schul- und Einweisungsflüge gilt entsprechend.

2.6 Rabattprogramm - Wachstum für die Region

Die Flughafen GmbH Kassel hat das Ziel, das Gesamtangebot am Flughafen Kassel-Calden für Reisende und die ortsansässige Wirtschaft so attraktiv wie möglich zu gestalten.

Daher fördert die Flughafen GmbH Kassel durch ein Rabattprogramm die Einführung neuer Non-Stop Ziele (Punkt-zu-Punkt Verbindung) in der Verkehrsluftfahrt während der kostenintensiven Startphase, um ein nachhaltiges Wachstum am Flughafen Kassel-Calden herbeizuführen.

2.6.1 Rabatt für die Entwicklung neuer Flugziele

Fluggesellschaften, die eine neue Punkt-zu-Punkt Verbindung vom/zum Flughafen Kassel-Calden aufnehmen und mindestens drei Jahre lang (Mindestzeitraum) bedienen, welche noch nicht von einer anderen Fluggesellschaft bedient wird, gewährt die Flughafen GmbH Kassel für maximal drei Jahre folgende Rabatte:

Reduzierung der veröffentlichten Start- und Landeentgelte (Kapitel 2.1) für die Starts und Landungen, die im Zusammenhang mit der betreffenden Strecke stehen, wie folgt:

- Jahr 1: in der ersten Flugplanperiode um 70%
- Jahr 1: in der zweiten Flugplanperiode um 50%
- Jahr 2: in der dritten Flugplanperiode um 40%

Jahr 2: in der vierten Flugplanperiode um 30%
Jahr 3: in der fünften Flugplanperiode um 20%
Jahr 3: in der sechsten Flugplanperiode um 10%

2.6.2 Allgemeine Teilnahmebedingungen

Rabatte nach 2.5.1. können nur unter folgenden Bedingungen gewährt werden:

- Die neue Punkt-zu-Punkt-Verbindung muss mindestens zwei Mal wöchentlich bedient werden.
- Die Punkt-zu-Punkt-Verbindung darf nicht mit bestehenden Schienenverkehrsdiensten mit einer Reisezeit von unter drei Stunden und mit ausreichenden Frequenzen und Verbindungen sowie mit angemessenen zeitlichen Abstimmungen bedient werden.
- Wird die Flugverbindung innerhalb des Mindestzeitraums eingestellt, sind sämtliche gewährten Rabatte anteilig (d.h. für jede nicht voll bediente Flugplanperiode um 1/6) zurück zu vergüten.
- Eine Verbindung gilt nicht als eingestellt, wenn sie lediglich für einen definierten Zeitraum nicht bedient, danach aber wieder planmäßig aufgenommen wird. Auch in diesem Fall läuft die degressive Rabattstaffelung nach 2.5.1 weiter, der Förderzeitraum verlängert sich nicht.
- Stellt die Fluggesellschaft die Punkt-zu-Punkt Verbindung während des Mindestzeitraums nach mindestens zwei Flugplanperioden aus wirtschaftlichen Gründen ein und nimmt gleichzeitig eine gleichwertige Punkt-zu-Punkt Verbindung auf, läuft der Rabatt nach 2.5.1 bis zum Ende des Mindestzeitraums weiter, wenn die neu aufgenommene Punkt-zu-Punkt Verbindung noch nicht von einer anderen Fluggesellschaft bedient wird.
- Der Rabatt übersteigt pro Jahr nicht 50% der im entsprechenden Jahr angefallenen Investitionskosten der Fluggesellschaft und über den gesamten Vertragszeitraum durchschnittlich nicht 30 % der gesamten Investitionskosten. Die Fluggesellschaft muss die Kosten und die erwarteten Verkehrsmengen in geeigneter Form nachweisen.
- Die Rabatte gelten für eine Fluggesellschaft je Punkt-zu-Punkt Verbindung und jeweils nur einmal. Nimmt eine Fluggesellschaft eine Punkt-zu-Punkt Verbindung, die sie zuvor eingestellt hat, selbst oder durch eine verbundene Gesellschaft wieder auf, wird kein Rabatt gewährt.
- Die Fluggesellschaft teilt der Flughafen GmbH Kassel ihre Teilnahme am Rabattprogramm schriftlich mit und weist die Buchbarkeit nach. Die Flughafen GmbH Kassel bestätigt schriftlich die Programmteilnahme.

3. Entgelte für die Allgemeine Luftfahrt

3.1 Zahlungspflicht

Für jede Landung eines Luftfahrzeuges der Allgemeinen Luftfahrt i.S.v. Kap. 1.6.9 auf dem Verkehrsflughafen Kassel-Calden ist ein Landeentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Das Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten (Touch and Go).

Für jede Landung eines Luftfahrzeuges, das zum Flughafen Kassel-Calden ausweichen muss (Diversion), wird ebenfalls ein Entgelt erhoben.

3.2 Bemessung des Landeentgelts

3.2.1 Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 2.000 kg

| | Lärmkat. A | Lärmkat. B | Lärmkat. C |
|---------------------------|------------|------------|------------|
| bis 1.000 kg | EUR 6,10 | EUR 9,90 | EUR 15,40 |
| von 1.001 kg bis 1.200 kg | EUR 6,90 | EUR 12,60 | EUR 18,40 |
| von 1.201 kg bis 1.400 kg | EUR 11,60 | EUR 16,40 | EUR 23,30 |
| von 1.401 kg bis 2.000 kg | EUR 16,90 | EUR 24,00 | EUR 33,90 |

3.2.2 Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 2.000 kg bis 8.618 kg

| | Lärmkat. A | Lärmkat. B | Lärmkat. C |
|-------------------------|------------|------------|------------|
| Je angefangene 1.000 kg | EUR 10,60 | EUR 14,80 | EUR 22,20 |

3.2.3 Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 8.618 kg und Strahlflugzeuge

| | Lärmkat. D | Lärmkat. E |
|-------------------------|------------|------------|
| Je angefangene 1.000 kg | EUR 23,30 | EUR 38,90 |

3.2.4 Helikopter

| | Lärmkat. D | Lärmkat. E |
|--------------------------------|------------|------------|
| bis 1.000 kg | EUR 10,20 | EUR 20,80 |
| von 1.001 kg bis 1.200 kg | EUR 12,90 | EUR 25,70 |
| von 1.201 kg bis 1.400 kg | EUR 16,80 | EUR 34,10 |
| von 1.401 kg bis 2.000 kg | EUR 24,70 | EUR 50,30 |
| über 2.000 kg pro ang. 1000 kg | EUR 14,70 | EUR 29,20 |

3.2.5 Luftsportgeräte und Motorsegler

| | |
|---------------------------------|----------|
| Luftsportgeräte und Motorsegler | EUR 5,90 |
|---------------------------------|----------|

3.2.6 Sonderregelungen

Für Schul- und Einweisungsflüge reduzieren sich das Landeentgelt und das Anflugentgelt um 30% gegenüber den o.g. Werten.

Im Fall von Touch- and-Go-Flügen, die nach Sichtflugregeln innerhalb der Kontrollzone durchgeführt werden, ist nur für die erste, die fünfte, die zehnte (usw.) Landung Landeentgelt zu entrichten. Beide Ermäßigungen können nicht kombiniert werden. Für historische Luftfahrzeuge kann die Flughafen GmbH Sondervereinbarungen treffen. Für Flüge von Angehörigen der Luftfahrtbehörden zu dienstlichen Zwecken werden keine Entgelte erhoben.

3.3 Passagierentgelte

Für Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt mit einer maximalen Höchstabflugmasse von mehr als 3,0 t ist zusätzlich zum Landeentgelt ein Passagierentgelt zu entrichten. Es bemisst sich nach der Zahl der bei der Landung des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste.

Für medizinische Flüge (Ambulanz- / Rettungsflüge) werden keine Passagierentgelte erhoben.

Das Passagierentgelt beträgt

| | |
|-------------|----------|
| je Fluggast | EUR 5,40 |
|-------------|----------|

In die an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren, ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz, nicht mit eingerechnet.

3.4 Abstellentgelte

3.4.1 Zahlungspflicht

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen am Verkehrsflughafen Kassel-Calden ist ein Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zulässigen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges und der Dauer des Abstellvorganges bemessen. Die Dauer des Abstellvorganges bemisst sich an der Zeit zwischen Landung und Start des Fluggeräts.

3.4.2. Ausnahmeregelung

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens drei Stunden zwischen Landung und Start wird **kein** Abstellentgelt erhoben.

Für die Abstellung eines Luftfahrzeuges in einer Halle wird ein von dieser Gebührenordnung unabhängiger Mietzins erhoben.

3.4.3 Bemessung des Abstellentgelts

Für jeden Abstellvorgang eines Luftfahrzeugs der allgemeinen Luftfahrt wird das Entgelt in Abhängigkeit von der Dauer der Abstellung und vom zulässigen Höchstabfluggewicht wie folgt berechnet:

| | |
|--|----------|
| je angefangene 1000 kg MTOM und je angefangene 24 Stunden | EUR 2,70 |
|--|----------|

3.4.4 FBF Süd / Heliport

Abstellungen von Helikoptern auf der südlichen Flugbetriebsfläche (Heliport) sind nur nach vorheriger Genehmigung durch die Flughafengesellschaft möglich (PPR).

Für jeden Abstellvorgang eines Helikopters wird das Entgelt in Abhängigkeit von der Dauer der Abstellung und von der zulässigen Höchstabflugmasse wie folgt berechnet:

| | |
|--|----------|
| je angefangene 1000 kg MTOM und je angefangene 24 Stunden | EUR 1,65 |
|--|----------|

3.5 Anflugentgelte

Anflugentgelte nach § 19 b Abs. 2 Nr. 1 LuftVG sind nicht Bestandteil genehmigungspflichtiger Entgelte und demzufolge nicht Bestandteil dieser Entgeltordnung. Sie werden künftig in dem zu einem späteren Zeitpunkt erscheinenden Katalog der Leistungsentgelte aufgenommen und sind hier informativ aufgeführt.

Für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung ist beim Anflug auf den Flughafen Kassel-Calden ein Anflugentgelt zu entrichten. Als Inanspruchnahme gilt der Einflug in die Kontrollzone zum Zwecke des Anflugs bzw. ein Anflug im Zusammenhang mit einer Landung. Zähleinheit ist der Anflug bzw. die Landung. Bei wiederholtem Aufsetzen und Durchstarten ist das Entgelt nur einmalig zu entrichten, solange die Kontrollzone nicht verlassen wird. Bei erneutem Einflug in die Kontrollzone ist ein erneutes Anflugentgelt zu entrichten.

Für jede Inanspruchnahme wird das Entgelt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstabflugmasse wie folgt berechnet:

| | Flüge nach Sichtflugregeln | Flüge nach Instrumentenflugregeln |
|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| je angefangene 1000 kg MTOM | EUR 1,00 | EUR 2,00 |

Die Sonderregelung nach 3.2.6 für Schul- und Einweisungsflüge, historische Luftfahrzeuge und Flüge von Angehörigen der Luftfahrtbehörden zu dienstlichen Zwecken gelten entsprechend.

3.6 Entgelte für Sonderöffnungen

Entgelte für Früh- und Spätöffnungen werden für Starts- und/oder Landungen im Zeitraum ab 22:00 Uhr Ortszeit bis 06:00 Uhr Ortszeit erhoben. Das Entgelt wird bis zu 10 Minuten nach dem tatsächlichen Start und/oder der Landung berechnet. Sollten weitere Dienstleistungen nach der Landung in Anspruch genommen werden, verlängert sich die Berechnungszeit um diesen Zeitfaktor.

| | vor 06:00 Uhr | nach 22:00 Uhr |
|--|---------------|----------------|
| Montag bis Sonntag je angefangene 15 Minuten | EUR 64,00 | EUR 64,00 |

3.7 Besondere Vereinbarungen

Die Flughafen GmbH Kassel kann mit Haltern von am Verkehrsflughafen Kassel beheimateten Luftfahrzeugen und mit am Flughafen Kassel ansässigen Gewerbebetrieben gesonderte Vereinbarungen zu den o.g. Entgelten treffen. Dies gilt nicht für Anflugentgelte nach 3.5.

Anhang

Klassifizierung der Luftfahrzeuge nach Geräuschemissionen

I. Geltende Grundlagen

| Kapitel Annex 16 | Luftfahrzeug | MTOM [kg] | Bemerkung |
|------------------|--|-----------|---|
| 2 | Strahlflugzeuge | - | seit 01.04.2002 nur noch mit Sondergenehmigung innerhalb der EU |
| 3 | Strahlflugzeuge | - | |
| | große Propellerflugzeuge | ≥ 5.700 | |
| | große Propellerflugzeuge | ≥ 8.618 | |
| 4 | Strahlflugzeuge und große Propellerflugzeuge | ≥ 8.618 | |
| 5 | große Propellerflugzeuge | ≥ 5.700 | |
| 6 | kleine Propellerflugzeuge | < 8.618 | erhöhter Lärmschutz bei - 6 dB(A) gemäß LSL/LLV |
| 8 | Helikopter | > 3.175 | |
| 10 | kleine Propellerflugzeuge | < 8.618 | erhöhter Lärmschutz bei - 7 dB(A) gemäß LSL/LLV |
| 11 | kleine Helikopter | ≤ 3.175 | |

LuftVZO § 3, Abs. 2 Nr. 2

Nachweis Musterzulassung

LuftVG § 2, Abs. 1 Nr. 4

Nachweis Verkehrszulassung

VO (EG) Nr. 1592 / 2002, Anhang 2 + Artikel 1 Abs.2

Luftfahrzeuge außerhalb des Regelungsbereichs der EASA, die nach ICAO Annex 16 Bd. 1 und/oder LVL muster- und verkehrszugelassen werden.

Lärmvorschrift für Luftfahrzeuge (LVL, NFL II 70/04)

Bestimmungen und Verfahren für die Lärmzertifizierung und technische Forderungen für die Musterzulassung, Verkehrszulassung und Lärmzulassung von Luftfahrzeugen und Luftsportgeräten(nationaler Umsetzung der Empfehlungen ICAO Annex 16).

Lärmschutzforderung für Luftfahrzeuge (LSL)

Nationale Umsetzung der Lärmgrenzwert – Empfehlungen ICAO Annex 16 Bd. 1.

Landeplatz – Lärmschutz – Verordnung (LLV , NFL I 134/99)

Zeitliche Einschränkung des Betriebes von propellergetriebenen Luftfahrzeugen bis 8.618 kg, die über keine erhöhten Schallschutzforderungen verfügen. Nicht im Inland erteilte Lärmschutzzeugnisse oder die ihnen entsprechenden Urkunden werden als gültig anerkannt, wenn aus ihnen die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach Anlage 1 LLV ersichtlich ist.

NFL II 138/99

Kennzeichnung von Luftfahrzeugen mit erhöhten Schallschutzforderungen, Umweltschutzzeichen.

II. Begriffsbestimmungen

Lärmgrenzwert

Durch die Lärmvorschrift festgelegter höchstzulässiger Lärmpegel für ein Luftfahrzeug [dB(A)].

Lärmpegel (Äquivalenter Dauerschallpegel)

Der ermittelte Lärm von Luftfahrzeugen (Mittel aus Zeitraum, Schallstärke, Schallart, Frequenz, Schalldruck), angegeben als Schalldruckpegel in [dB(A)] oder Lärmstörpegel [EPNdB] für größere Flugzeuge. Vereinfachter Vergleich:[EPNdB] = [dB(A) + 13]. In diesem Zusammenhang findet auch der Begriff Schallexpositionspegel [dB SEL] Verwendung.

Lärmschutzzeugnis

Lärmschutzzeugnisse für Propellerflugzeuge bis 8.618 kg MTOM und Motorsegler haben Angaben zur MTOM, dem gemessenen (bescheinigten) Lärmpegel und dem Lärmgrenzwert nach Vorgabe ICAO bzw. LSL / LVL zu enthalten.

Lärmschutzzeugnisse für Unterschallflugzeuge mit Strahltriebwerken und Propellerflugzeuge über 5.700 kg bzw. 8.618 kg MTOM haben Angaben zur MTOM,

dem gemessenen (bescheinigten) Lärmpegel und dem Lärmgrenzwert nach Vorgabe ICAO bzw. LSL / LVL auf Grund dreier Referenzmessungen zu enthalten.

Erhöhter Schallschutz

Gemäß LLV

Propellergetriebene Luftfahrzeuge bis zu 8.618 kg MTOM und Motorsegler, die nach dem 01.01.2000 gebaut wurden, entsprechen erhöhten Schallschutzforderungen, wenn sie die in Anlage 2 LLV festgelegten Lärmgrenzwerte bei Kapitel 6 – Flugzeugen um mindestens 6 dB(A) und bei Kapitel 10 – Flugzeugen um mindestens 7 dB(A) unterschreiten.

Gemäß ICAO

Strahltriebwerke getriebene Unterschallflugzeuge und Propellerflugzeuge über 5.700 kg bzw. 8.618 kg MTOM, die die vorgegebenen Lärmgrenzwerte nach ICAO von Kapitel 4 erfüllen (einschließlich Kapitel 3 – Flugzeugen, die die Grenzwerte von Kap. 3 um mindestens 10 dB(A) unterschreiten).

Lärmschutznachweis

Lärmzertifizierung nach Vorgabe ICAO bzw. LSL / LVL, die keine Zuordnung zum „erhöhten Schallschutz“ rechtfertigt.

Kein Lärmschutznachweis

Keine Lärmzertifizierung nach Vorgabe ICAO bzw. LSL / LVL.

Unterschreitung eines Lärmgrenzwertes

Die Differenz zwischen bescheinigtem Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel (siehe Lärmschutzzeugnis) ist der Wert in [dB(A)] oder [EPNdB] , der als Bemessungsgrundlage für die erhöhte Schallschutzforderung gemäß LLV gilt.

III. Landeentgeltkategorie nach Lärmzertifizierung

| Flächenflugzeuge | | | | |
|--|---|----------------------------|--|-------------------------------------|
| Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart | | | Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerkenantrieb oder Propellerflugzeuge ≥ 8.618 kg | |
| Schallschutzforderung | | | Schallschutzforderung | |
| nach ICAO Annex 16, Band 1 | | ohne ICAO Annex 16, Band 1 | nach ICAO Annex 16, Band 1 | ohne ICAO Annex 16, Band 1 |
| Kapitel 3 (-10dB(A)) Kapitel 4 Kapitel 6 (-6 dB(A)) Kapitel 10 (-7 dB(A)) | Kapitel 5 bis Bj 85 (nur Allg. Luftfahrt) Kapitel 6 Kapitel 10 | | Kapitel 3 (-10dB(A)) Kapitel 4 | Kapitel 2 Kapitel 3 Kapitel 5 |
| erhöhte Schallschutz - forderung | Lärmzeugnis | kein Lärmzeugnis | Schallschutz | kein Schallschutz |
| Lärmkategorie | | | | |
| A | B | C | D | E |

| Helikopter | |
|----------------------------|----------------------------|
| Schallschutzforderung | |
| nach ICAO Annex 16, Band 1 | ohne ICAO Annex 16, Band 1 |
| Kapitel 8 Kapitel 11 | |
| Lärmkategorie | |
| D | E |

Erläuterungen zur Tabelle

Nachweise

Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerkenantrieb bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 und 11 sofern für sie durch Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbare Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Landeentgeltbemessung ist die Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfaren Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter (Lärmschutzzeugnis, Lufttüchtigkeitszeugnis, Flughandbuch, Abschnitt Gewichts- und Schwerpunktlimitierungen). Luftfahrzeuge, die keinen Lärmschutz entsprechend ICAO Annex 16, Bd. 1, bzw. LSL/LLV besitzen, werden als Luftfahrzeuge ohne Lärmschutznachweis in die Landeentgeltbemessung eingestuft. Diese Luftfahrzeuge werden gemäß ICAO Annex 16 als „Non-Annex“-Luftfahrzeuge geführt. Solche Luftfahrzeuge sind Strahlflugzeuge, die eine Ausnahmegenehmigung erfordern

(Regierungs- und historische Luftfahrzeuge sowie Luftfahrzeuge für den humanitären Einsatz).

IV. Sonderregelungen

Ultraleichtflugzeuge und Tragschrauber (Luftsportgeräte)

Die Forderungen der Lärmgrenzwerte für Luftsportgeräte werden in der LVL formuliert. Danach werden die Lärmgrenzwerte für Ultraleichtflugzeuge auf 60 dB(A) und für Tragschrauber auf 68 dB(A) festgelegt. Diese Werte liegen damit unter den geforderten Lärmgrenzwerten der LLV bezüglich erhöhter Schallschutzforderungen.

Besonderheiten bei Lärmschutzzeugnissen

Ist im Lärmschutzzeugnis das Luftfahrzeugbaujahr nicht aufgeführt, sind die Angaben im Lufttüchtigkeitszeugnis oder Flughandbuch zu verwenden.
Ist das MTOM im Lärmschutzzeugnis nicht aufgeführt, gilt der Nachweis durch Vorlage des Flughandbuches, Abschnitt Gewichts- und Schwerpunktlimitierung.
Ist im vorzulegenden Lärmschutzzeugnis lediglich der am Luftfahrzeug gemessene Lärmpegel, nicht jedoch der Lärmgrenzwert angegeben, ist dieser zu berechnen. Die Berechnung erfolgt für Luftfahrzeuge Annex 16 Kapitel 6 und 10 nach den in den NFL 134/99 (LLV) angegebenen Bemessungsformeln für in- und ausländische Luftfahrzeuge.
Sind im Lärmschutzzeugnis zwei Lärmgrenzwerte angegeben, so ist der kleinere Wert in der Regel in Klammern gestellt. Bei diesem Wert handelt es sich um den aus der LSL/LLV resultierenden Wert, der als Grundlage für die Bemessung für die erhöhten Schallschutzanforderungen anzusetzen ist. Bei dem nicht in Klammern stehenden Wert handelt es sich um den von der ICAO empfohlenen Lärmgrenzwert.
In Lärmschutzzeugnissen für Propellerflugzeuge bis 8.618 kg MTOM und Motorsegler wird für Kapitel 6 Flugzeuge die Referenz "Überflug" und für die Kapitel 10 Flugzeuge "Start" für die Lärmpegelmessung festgelegt.