2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

Entgeltordnung

für den Verkehrsflughafen Kassel-Calden

Teil I: Genehmigungspflichtige Entgelte gem. §19b Luftverkehrsgesetz

Flughafen GmbH Kassel

gültig ab 01.05.2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

INHALT

1. Allgemeine Bedingungen und Begriffsbestimmungen 3
1.1 Schuldnerregelung 3
1.2 Ausnahmeregelung 3
1.3 Zahlungszeitpunkt 3
1.4 Umsatzsteuer 3
1.5 Gerichtsstand 4
1.6 Begriffsbestimmungen 4
1.6.1 Entgelte 4
1.6.2 MTOM 4
1.6.3 Bewegung 4
1.6.4 Touch and Go 4
1.6.5 Homebased-Luftfahrzeuge 4
1.6.6 Schulflug 4
1.6.7 Einweisungsflüge im Rahmen der Muster- und Klassenberechtigung 4
1.6.8 Verkehrsluftfahrt 5
1.6.9 Allgemeine Luftfahrt 5
1.6.10 Zentrale Infrastruktur 5
2. Entgelte für die Verkehrsluftfahrt 6
2.1 Landeentgelte 6
2.1.1 Zahlungspflicht 6
2.1.2 Bemessung des Landeentgelts 6
2.1.3 Sonderregelungen 6
2.2 Passagierentgelte 6
2.3. Abstellentgelte 7
2.3.1 Zahlungspflicht 7
2.3.2. Ausnahmeregelung 7
2.3.3 Höhe der Abstellentgelte 7
2.4 Entgelt für die Nutzung der Zentralen Infrastruktur 7
2.5 Zeitabhängige Sonderentgelte 8
2.6 Rabattprogramm - Wachstum für die Region 8
2.6.1 Rabatt für die Entwicklung neuer Flugziele 8
2.6.2 Allgemeine Teilnahmebedingungen 9
3. Entgelte für die Allgemeine Luftfahrt 10
3.1 Zahlungspflicht 10
3.2 Bemessung des Landeentgelts 10
3.2.1 Propellerflugzeuge, Reisemotorsegler und Luftsportgeräte mit einer Höchstabflugmasse bis 2.000 kg 10
3.2.2 Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 2.000 kg bis 8.618 kg 10
3.2.3 Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 8.618 kg und Strahlflugzeuge 10
3.2.4 Helikopter 10
3.2.5 Sonderregelungen 11
3.3 Passagierentgelte 11
3.4 Abstellentgelte 11
3.4.1 Zahlungspflicht 11
3.4.2. Ausnahmeregelung 11
3.4.3 Bemessung des Abstellentgelts 12
3.4.4 FBF Süd / Heliport 12
3.5 Zeitabhängige Sonderentgelte 12
3.6 Besondere Vereinbarungen 13
4. Emissionsabhängiges Landeentgelt 13
4.1.Gegenstand und Zweck der Abgabe 13
4.2 Zahlungspflicht 13
4.3 Ausnahmen 13
4.4 Berechnungsgrundlage 14
4.5 Emissionsabhängiges Landeentgelt nach MTOM-Klassen (NOx-Äquivalente) 15
4.6 Nachweispflichten, Rückwirkung und Anpassung 15
Anhang 16

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

1. Allgemeine Bedingungen und Begriffsbestimmungen

1.1 Schuldnerregelung

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, Zeitabhängige -, - Emissionsabhängige 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

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

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, emissionsabhängige Landeentgelte, Zeitabhängige Sonderentgelte 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 Luftfahrzeuges 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 erfliegt, 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.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

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.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

2. Entgelte für die Verkehrsluftfahrt

2.1 Landeentgelte

2.1.1 Zahlungspflicht

Für jede Landung 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 Landeentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten (eine Landung).

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

2.1.2 Bemessung des Landeentgelts

Entgelte je angefangene 1.000 kg MTOM[1]:

	Lärmkategorie D	Lärmkategorie E
Landeentgelt	EUR 13,80	EUR 26,30

2.1.3 Sonderregelungen

Für Schul- und Einweisungsflüge reduziert sich das Landeentgelt 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 Landeentgelte zu entrichten.
Beide Ermäßigungen gelten nur für Luftfahrzeuge der Lärmkategorie D. Beide Ermäßigungen können nicht kombiniert werden, außer für Flüge im Rahmen einer CPL oder ATPL – Ausbildung. Die Kombination beider Ermäßigungen gilt nur an Werktagen, von Montag bis Freitag.

2.2 Passagierentgelte

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

Das Passagierentgelt beträgt

je Fluggast	EUR 7,10

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

[1] Zur Einteilung in die Lärmkategorien siehe Anhang.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

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 Abstellvorgangs 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 3,50
Andere	
bis 24 Stunden und für jeweils weitere 24 Stunden	EUR 3,50

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 94,40
über 40.000 kg MTOM	EUR 188,80

und ist nach der Landung zu entrichten.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

2.5 Zeitabhängige Sonderentgelte

Entgelte für bestimmte Zeitfenster werden für Starts- und/oder Landungen im Zeitraum nach 22:00 Uhr Ortszeit und vor 06:00 Uhr Ortszeit je Pilot und Luftfahrzeug erhoben. Das Entgelt wird bis zu 10 Minuten vor oder nach der tatsächlichen bzw. angemeldeten Landung oder dem Start berechnet. Sollten während dieses Zeitraums zusätzliche Dienstleistungen in Anspruch genommen werden, verlängert sich die Berechnungszeit um diesen Zeitfaktor. Finden mehrere Flugvorhaben innerhalb dieser Zeitfenster statt, ist das Entgelt für jedes Flugvorhaben separat zu entrichten.[2]

	Vor 06:00 Uhr	Nach 22:00 Uhr
Montag bis Sonntag je angefangene 15 Minuten	EUR 85,10	EUR 85,10

Zeitabhängige Sonderentgelte werden nicht erhoben, wenn der Flug im Rahmen eines Saisonflugplanes (April/Mai bis Oktober bzw. November bis März/April) mit identischen Hauptmerkmalen desselben Unternehmens, bestehend aus mindestens einem, regelmäßig pro Woche stattfindendem Flug besteht. Innerhalb des jeweiligen Saisonflugplanes müssen die vorgenannten Flüge in mindestens 75% der Wochen geplant stattfinden.

Für anfallende Entgelte gem. 2.5 werden keine Rabatte gewährt. Während der Nachtkernzeit von 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr gelten keine Ausnahmeregelungen der Zahlung zeitabhängiger Sonderentgelte.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

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

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

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 2.6.1. 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) zurückzuvergüten.
- 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 2.6.1 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 2.6.1 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.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

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 Propellerflugzeuge, Reisemotorsegler und Luftsportgeräte mit einer Höchstabflugmasse bis 2.000 kg

	Lärmkat. A	Lärmkat. B/C	Inkludiertes NOX Entgelt
bis 600 kg	EUR 7,90	EUR 12,80	EUR 0,20
von 601 kg bis 1000 kg	EUR 8,10	EUR 13,10	EUR 0,20
von 1.001 kg bis 1.200 kg	EUR 9,10	EUR 16,70	EUR 0,20
von 1.201 kg bis 1.400 kg	EUR 15,30	EUR 21,70	EUR 0,20
von 1.401 kg bis 2.000 kg	EUR 22,40	EUR 31,70	EUR 0,20

3.2.2 Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 2.000 kg bis 8.618 kg

	Lärmkat. A	Lärmkat. B/C
Je angefangene 1.000 kg	EUR 13,80	EUR 19,40

3.2.3 Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 8.618 kg und Strahlflugzeuge

	Lärmkat. D	Lärmkat. E
Je angefangene 1.000 kg	EUR 30,70	EUR 51,30

3.2.4 Helikopter

	Lärmkat. D	Lärmkat. E	Inkludiertes NOX Entgelt
bis 1.000 kg	EUR 13,40	EUR 27,60	EUR 0,20
von 1.001 kg bis 1.200 kg	EUR 17,10	EUR 33,90	EUR 0,20
von 1.201 kg bis 1.400 kg	EUR 22,30	EUR 45,00	EUR 0,20
von 1.401 kg bis 2.000 kg	EUR 32,70	EUR 66,60	EUR 0,20
über 2.000 kg pro ang. 1000 kg	EUR 19,20	EUR 38,40	

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

3.2.5 Sonderregelungen

Für Schul- und Einweisungsflüge reduziert sich das Landeentgelt 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 gelten nur für Luftfahrzeugen der Lärmkategorien A, B und D, Helikopter der Lärmkategorie D, sowie für Luftsportgeräte und Reisemotorsegler. Die Ermäßigungen können nicht kombiniert werden, außer für Flüge im Rahmen einer CPL oder ATPL-Ausbildung. Die Kombination beider Ermäßigungen gilt nur an Werktagen, von Montag bis Freitag. Für historische Luftfahrzeuge kann die Flughafen GmbH Sondervereinbarungen treffen. Die Beantragung von Sondervereinbarungen erfolgt auf Anfrage bei der Flughafen GmbH Kassel über: ops@kassel-airport.de. 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 3.000 kg MTOM 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 7,10

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

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

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 angefangenen Kalendertag	EUR 3,60

Das Entgelt wird erstmalig am auf den Tag der Landung folgenden Kalendertag erhoben. Es wird auch erhoben, wenn ein normalerweise hangariertes Luftfahrzeug auf den Vorfeldflächen abgestellt wird.

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 2,20

3.5 Zeitabhängige Sonderentgelte

Entgelte für bestimmte Zeitfenster werden für Starts- und/oder Landungen im Zeitraum nach 22:00 Uhr Ortszeit und vor 06:00 Uhr Ortszeit je Pilot und Luftfahrzeug erhoben. Das Entgelt wird bis zu 10 Minuten vor oder nach der tatsächlichen bzw. angemeldeten Landung oder dem Start berechnet. Sollten während dieses Zeitraums zusätzliche Dienstleistungen in Anspruch genommen werden, verlängert sich die Berechnungszeit um diesen Zeitfaktor. Finden mehrere Flugvorhaben innerhalb dieser Zeitfenster statt, ist das Entgelt für jedes Flugvorhaben separat zu entrichten.[2]

	Vor 06:00 Uhr	Nach 22:00 Uhr
Montag bis Sonntag je angefangene 15 Minuten	EUR 85,10	EUR 85,10

Zeitabhängige Sonderentgelte werden nicht erhoben, wenn der Flug im Rahmen eines Saisonflugplanes (April/Mai bis Oktober bzw. November bis März/April) mit identischen Hauptmerkmalen desselben Unternehmens, bestehend aus mindestens einem, regelmäßig pro Woche stattfindendem Flug besteht. Innerhalb des jeweiligen Saisonflugplanes müssen die vorgenannten Flüge in mindestens 75% der Wochen geplant stattfinden.

Zeitabhängige Sonderentgelte werden für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt nicht erhoben, wenn zu diesem Zeitpunkt ein Flug der Verkehrsluftfahrt stattfindet, der unter die Ausnahmeregelung des Pkt. 2.5 fällt.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

Die Liste der betroffenen Flüge ist auf der Homepage des Flughafens Kassel-Calden mindestens 14 Tage vor Beginn des jeweiligen Saisonflugplanes unter www.kassel-airport.de abrufbar.

Für anfallende Entgelte gem. 3.5 werden keine Rabatte gewährt. Während der Nachtkernzeit von 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr gelten keine Ausnahmeregelungen der Zahlung zeitabhängiger Sonderentgelte.

3.6 Besondere Vereinbarungen

Die Flughafen GmbH Kassel kann mit Haltern, von am Verkehrsflughafen Kassel-Calden stationierten (home-based) Luftfahrzeugen, mit am Verkehrsflughafen Kassel-Calden ansässigen Gewerbetreibenden sowie mit Unternehmen und Einrichtungen die das Vorfeld der allgemeinen Luftfahrt gem. Pkt. 1.6.9 Nummer 3,4,8 nutzen und im öffentlichen Interesse agieren, gesonderte Vereinbarungen zu den o.g. Entgelten treffen.
Die Beantragung erfolgt auf Anfrage bei der Flughafen GmbH Kassel über die Mailadresse: ops@kassel-airport.de.

Alle getroffenen Vereinbarungen sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

4. Emissionsabhängiges Landeentgelt

4.1.Gegenstand und Zweck der Abgabe

Zur Unterstützung der Klimaschutzstrategie des Flughafens Kassel und zur Reduzierung der luftseitigen Emissionen wird ein emissionsabhängiges Landeentgelt erhoben.

4.2 Zahlungspflicht

Zahlungspflichtig sind die unter Abschnitt 1.1 genannten Schuldner. Das emissionsabhängige Landeentgelt wird für jeden Start eines Luftfahrzeugs erhoben.

4.3 Ausnahmen

Für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) von bis zu 2.000 kg wird kein gesondertes emissionsabhängiges Landeentgelt erhoben.

Die durch den Lande- und Startvorgang verursachten Stickoxidemissionen (NOx) dieser Luftfahrzeuge sind pauschal im Landeentgelt gemäß Abschnitt 3 enthalten. Eine gesonderte Ermittlung oder Abrechnung von Emissionswerten erfolgt in diesem Gewichtsbereich nicht.

Für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) von 2.001 kg bis einschließlich 20.000 kg wird das emissionsabhängige Landeentgelt pauschal erhoben. Die Ermittlung individueller Emissionswerte gemäß Ziffer 4.4 findet in diesem Gewichtsbereich nicht statt.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

Emissionsfreie Luftfahrzeuge (elektrisch- oder wasserstoffbetriebene Luftfahrzeuge) sind vom emissionsabhängigen Landeentgelt befreit.

Bei emissionsfreien Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) von bis einschließlich 20.000 kg, für die das emissionsabhängige Entgelt gemäß Ziffer 4.3 bzw. Ziffer 4.5 pauschal erhoben wird, erfolgt eine entsprechende Reduzierung des pauschalen Entgelts um den darin enthaltenen Emissionsanteil.

Bei emissionsfreien Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) von über 20.000 kg entfällt das gemäß Ziffer 4.4 individuell zu berechnende emissionsabhängige Landeentgelt vollständig.

4.4 Berechnungsgrundlage

Gemäß Teil A, Ziffer 1.1 ist für Luftfahrzeuge über 2.000 kg zusätzlich ein emissionsabhängiges Landeentgelt zu entrichten.

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt 3,37 € je Kilogramm Stickoxidäquivalent (NOx-Äquivalent) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO). Die Abrechnung erfolgt pro Start.

Die erforderlichen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden aus anerkannten Flottendatenbanken entnommen. Die Ermittlung der Emissionswerte erfolgt anhand der ERLIG-Formel auf Basis zertifizierter Stickoxid- (NOx) und Kohlenwasserstoff- (HC) Emissionen gemäß ICAO Annex 16, Volume II.

Berechnungsformel:
NOx, Luftfahrzeug [kg] = (Anzahl der Triebwerke × Σ Modezeit [s] × Treibstoffverbrauch [kg/s] × Emissionsfaktor [g/kg]) / 1000

HC-Korrekturfaktor (a):
a = 1, wenn DpHC/Foo ≤ 19,6 g/kN
a = (DpHC/Foo) / 19,6 g/kN, wenn DpHC/Foo > 19,6 g/kN (max. a = 4)

Stickoxidäquivalent (Emissionswert):
Emissionswert = a × NOx des Luftfahrzeugs
Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimalstelle berücksichtigt.

Grundlage der Emissionswerte sind die ICAO Aircraft Engine Emission Database sowie die FOI Swedish Defence Research Agency Database.
Weisen diese Datenbanken für einen Triebwerkstyp keine oder unklare Einträge auf, wird der höchste verfügbare Emissionswert angesetzt.
Fehlen für ein Luftfahrzeug nachprüfbare Triebwerksangaben, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Luftfahrzeugs zugrunde gelegt.

Ist ein Triebwerk in keiner verwendbaren Datenbank enthalten, erfolgt die Bewertung nach der DLR-Studie vom 28. Februar 2005.

Wird ein niedrigerer Emissionswert geltend gemacht, ist dieser durch geeignete Unterlagen nachzuweisen. Bis zum Nachweis verwendet der Flughafenbetreiber stets den höchsten bekannten Emissionswert des jeweiligen Luftfahrzeug- oder Triebwerkstyps.

4.5 Emissionsabhängiges Landeentgelt nach MTOM-Klassen (NOx-Äquivalente)

Für die nachfolgenden MTOM-Klassen werden pauschale NOx-Äquivalente und die hieraus resultierenden Entgelte je Start festgelegt. Grundlage ist ein Entgelt von 3,37 € je kg NOx-Äquivalent.

Die Anwendung dieser Tabelle erfolgt:

- für Luftfahrzeuge bis einschließlich 20.000 kg MTOM pauschal gem. Ziffer 4.3,
- für Luftfahrzeuge über 20.000 kg MTOM als Berechnungs- und Zuordnungshilfe im Rahmen der emissionsbezogenen Ermittlung gem. Ziffer 4.4.

MTOM-Klasse	NOx-Äquivalent	Entgelt
≤ 2.000 kg	0,060 kg	0,20 €
> 2.000 – 20.000 kg	0,500 kg	1,69 €

Hinweis:
Die vorstehende Tabelle beruht auf pauschalen NOx-Äquivalenten, die zur praktikablen und einheitlichen Abrechnung festgelegt wurden. Die detaillierte emissionsbezogene Berechnung gemäß Ziffer 4.4 bleibt für Luftfahrzeuge über 20.000 kg MTOM unberührt.

Für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis einschließlich 2.000 kg dient das in der Tabelle ausgewiesene NOx-Äquivalent ausschließlich der rechnerischen Herleitung des im Landeentgelt enthaltenen Emissionsanteils. Eine separate Berechnung oder Abrechnung erfolgt nicht.

4.6 Nachweispflichten, Rückwirkung und Anpassung

Änderungen der Emissionswerte eines Luftfahrzeugs auf Grundlage des AFM, des ICAO-Zertifikats oder eines Herstellernachweises sind dem Flughafenunternehmer unverzüglich anzuzeigen.
Für Flugbewegungen, bei denen nachträglich höhere Emissionswerte festgestellt werden, ist eine Nachberechnung der Entgelte zulässig. Verminderte Emissionswerte finden nach erfolgtem Nachweis und entsprechender Prüfung Anwendung. Rückwirkende Erstattungen werden nicht gewährt.

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

Anhang

Klassifizierung der Luftfahrzeuge nach Geräusche-missionen

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.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

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.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

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 Strahlturbinenantrieb 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

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

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 – Flug-zeugen um mindestens 6 dB(A) und bei Kapitel 10 – Flugzeugen um mindestens 7 dB(A) unterschreiten.

Gemäß ICAO

Strahlturbinengetriebene 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.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

III. Landeentgeltkategorie nach Lärmzertifizierung

<table>
<tr><th colspan="6">Flächenflugzeuge</th></tr>
<tr><td colspan="3">Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart</td><td colspan="3">Luftfahrzeuge mit Strahlturbinenantrieb oder Propellerflugzeuge ≥ 8.618 kg</td></tr>
<tr><td colspan="3">Schallschutzforderung</td><td colspan="3">Schallschutzforderung</td></tr>
<tr><td colspan="2">nach ICAO Annex 16, Band 1</td><td>ohne ICAO Annex 16, Band 1</td><td colspan="2">nach ICAO Annex 16, Band 1</td><td>ohne ICAO Annex 16, Band 1</td></tr>
<tr><td>Kapitel 3 (-10dB(A))
Kapitel 4
Kapitel 6 (-6 dB(A))
Kapitel 10 (-7 dB(A))</td><td>Kapitel 5 bis Bj 85 (nur Allg. Luftfahrt)

Kapitel 6
Kapitel 10</td><td></td><td>Kapitel 3 (-10dB(A))
Kapitel 4</td><td>Kapitel 2
Kapitel 3
Kapitel 5</td><td></td></tr>
<tr><td>erhöhte Schallschutz - forderung</td><td>Lärmzeugnis</td><td>kein Lärmzeugnis</td><td colspan="2">Schallschutz</td><td>kein Schallschutz</td></tr>
<tr><td colspan="6">Lärmkategorie</td></tr>
<tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td><td>D</td><td colspan="2">E</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Helikopter</th></tr>
<tr><td colspan="3">Schallschutzforderung</td></tr>
<tr><td>nach ICAO Annex 16, Band 1</td><td colspan="2">ohne ICAO Annex 16, Band 1</td></tr>
<tr><td>Kapitel 8
Kapitel 11</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="3">Lärmkategorie</td></tr>
<tr><td>D</td><td colspan="2">E</td></tr>
</table>

Erläuterungen zur Tabelle

Nachweise

Luftfahrzeuge mit Strahlturbinenantrieb 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 nachprüfbaren 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).

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

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.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

V. Zeitabhängige Sonderentgelte

PPR-Entgelte

by (LT)	to (LT)	
22:00	22:15	85,10 €
22:00	22:30	170,20 €
22:00	22:45	255,30 €
22:00	23:00	340,40 €
22:00	23:15	425,50 €
22:00	23:30	510,60 €
22:00	23:45	595,70 €
22:00	00:00	680,80 €
22:00	00:15	765,90 €
22:00	00:30	851,00 €
22:00	00:45	936,10 €
22:00	01:00	1.021,20 €
22:00	01:15	1.106,30 €
22:00	01:30	1.191,40 €
22:00	01:45	1.276,50 €
22:00	02:00	1.361,60 €

by (LT)	to (LT)	
02:00	06:00	1.361,60 €
02:15	06:00	1.276,50 €
02:30	06:00	1.191,40 €
02:45	06:00	1.106,30 €
03:00	06:00	1.021,20 €
03:15	06:00	936,10 €
03:30	06:00	851,00 €
03:45	06:00	765,90 €
04:00	06:00	680,80 €
04:15	06:00	595,70 €
04:30	06:00	510,60 €
04:45	06:00	425,50 €
05:00	06:00	340,40 €
05:15	06:00	255,30 €
05:30	06:00	170,20 €
05:45	06:00	85,10 €

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer

2026-1-3847
hebt auf 2026-1-3842

Zugestimmt gem. § 19b Abs. 1 LuftVG.

Die Entgeltregelung tritt mit Wirkung vom 01.05.2026 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Entgeltregelung vom 01.05.2026 (NfL 2026-1-3842) außer Kraft.

Regierungspräsidium Kassel AZ: 0030-22-066m03.20-00005#2019-00001
Kassel, 31.03.2026
Im Auftrag:

gez. Koch

Dieses Dokument habe ich in der Hessischen eDokumentenverwaltung (DMS 4.0) elektronisch schlussgezeichnet. Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.

31 MAR 2026 Eff. 01 MAY 2026

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nachrichten für Luftfahrer