

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/7938 -**

Wie haben sich die Flugbewegungen am Flughafen Hannover-Langenhagen und die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohnern durch Fluglärm von 2013 bis 2016 entwickelt?

Anfrage der Abgeordneten Maaret Westphely und Thomas Schremmer (GRÜNE) an die Landesregierung,
eingegangen am 26.04.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 03.05.2017

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 06.06.2017,
gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung der Abgeordneten

Der Flughafen Hannover-Langenhagen ist einer der großen Verkehrsflughäfen in Deutschland und reicht nahe an bewohnte Gebiete heran. Für die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens kommt dem Thema Lärmschutz daher eine besondere Bedeutung zu. Im Rahmen der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen gibt es verschiedene Ansatzpunkte, um die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Hannover-Langenhagen durch Fluglärm zu reduzieren. Dazu gehört vor allem die lärmabhängige Staffelung der Entgelte mit besonderem Fokus auf die Nachtzeit, denn der Nachtruhe kommt aus Gründen des Gesundheitsschutzes eine hervorgehobene Bedeutung zu.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung hat die seit 2013 im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen niedergelegten, den Flughafen Hannover-Langenhagen betreffenden Punkte abgearbeitet. So sind in der Entgeltordnung des Flughafens die lärmabhängigen Entgelte zunächst eingeführt und in den Folgejahren deutlich stärker gestaffelt worden. Zudem wurde die Einhaltung der in der Betriebsgenehmigung niedergelegten nächtlichen Lärmgrenzwerte für Luftfahrzeuge in bewährter Weise sichergestellt. Das gilt im Übrigen auch für die Einhaltung der weiteren gesetzlichen Vorgaben, denen der Flughafenbetrieb unterliegt und für deren Aufsicht die jeweils zuständigen Fachministerien verantwortlich sind.

Soweit in dem Koalitionsvertrag ausgeführt wurde, dass sich die Koalition durch „andere Maßnahmen“ für den bestmöglichen Schutz der Flughafenanwohner einsetzen werde, hatte das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ab 2014 einen Dialog von Staatssekretärin Behrens mit Bürgerinitiativen eingerichtet, um im gemeinsamen Austausch mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des Schallschutzes der Anwohner zu erarbeiten. Dieser Dialog wurde nach insgesamt neun Gesprächsterminen mit Schreiben der Arbeitsgemeinschaft der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm der Region Hannover vom 29.03.2017 für beendet erklärt.

1. Die Entgeltordnung der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (FHG) wurde letztens 2014 und 2016 geändert.
 - a) Wie stellen sich die Veränderungen der Lärmwerte in den jeweiligen Lärmkategorien dar?
 - b) Wie viele Flugzeuge sind in welchen Lärmkategorien in den Jahren 2013, 2014, 2015 und 2016 abgerechnet worden (Angaben bitte nach Tag- und Nachtzeit getrennt darstellen)?
 - c) Wie haben sich im Vergleich zu Frage b die tatsächlich gemessenen Lärmereignisse in den Jahren 2013 bis 2016 entwickelt (Angaben bitte nach Tag- und Nachtzeit getrennt darstellen)?
 - d) Wie stellt die Landesregierung sicher, dass es nicht durch größere Flugzeuge, die schwerer und im Verhältnis zwischen Gewicht und Lautstärke zwar als leiser eingestuft sind, aber real mehr Lärm produzieren, trotz einer Verschiebung zugunsten von leiseren Lärmkategorien zu einer stärkeren Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch Fluglärm kommt?
 - e) Wie hat sich Anzahl der belästigten/stark belästigten und schlafgestörten/stark schlafgestörten Personen in den Jahren von 2013 bis 2016 jeweils entwickelt?

Zu 1 a:

Siehe Teil III der beigefügten Entgeltordnungen 2014 (**Anlage 1**) und 2016 (**Anlage 2**). Die Entgelte für die Lärmklassen wurden 2017 nochmals angepasst, die Entgeltordnung 2017 ist ebenfalls beigefügt (**Anlage 3**).

Zu 1 b:

Siehe beigefügte Übersicht des Flughafens Hannover-Langenhagen zu den Bewegungen 2013 bis 2016 in den Lärmkategorien (**Anlage 4**).

Zu 1 c:

Siehe anliegenden Auszug aus dem Jahresbericht 2016 des Fluglärmschutzbeauftragten des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen (**Anlage 5**). Der Zehn-Jahres-Vergleich zeigt, dass es immer wieder Schwankungen gibt, die insbesondere auf längere Bahnsperren zurückzuführen sind. Es ist daraus jedoch nicht abzuleiten, dass es immer lauter wird.

Zu 1 d:

Der Landesregierung liegen zu der in dieser Fragestellung enthaltenen Vermutung keine Erkenntnisse vor.

Zu 1 e:

Dem Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung sind keine Zahlen über belästigte bzw. stark belästigte und schlafgestörte bzw. stark schlafgestörte Personen in den Jahren 2013 bis 2016 bekannt.

Auf der 177. Sitzung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen (FLSK) am 13.10.2015 wurde ein Vorschlag zur Erhebung über die kommunale Lärmbetroffenheit auf Grundlage der VDI 3722-2 für die Jahre 2013 und 2014 unterbreitet. Auf Bitte des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BvF) wurde eine gleichartige Berechnung für die Nachtzeit durchgeführt und auf der 178. Sitzung vom 26.01.2016 vorgestellt. Für alle vier Kenngrößen der Beeinträchtigung waren die Kennwerte rückläufig. Die Kommission sah Diskussions- und Klärungsbedarf. Daher wurde beschlossen, dass die Mitglieder der FLSK gebeten werden, ihre Fragen zu diesem Themenkomplex - soweit vorhanden - auszuarbeiten und schriftlich der Geschäftsführung der FLSK zuzuleiten. Das Ergebnis der Beratung steht noch aus.

Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass die Kategorien „belästigt“ und „schlafgestört“ auch in der NORAH-Studie (Noise Related Annoyance, Cognition and Health) subjektive Empfindungen widerspiegeln und daher zur objektiven Beurteilung der Fluglärmbelastung nicht geeignet sind.

2. Die Ergebnisse der NORAH-Studie zeigen, dass das Risiko für Herzerkrankungen und Depressionen in den von Lärm betroffenen Regionen steigt. Wie bewertet die Landesregierung die Ergebnisse der Studie, und sieht sie die Notwendigkeit, auf dieser Grundlage Maßnahmen oder Regelungen für einen besseren Schutz vor Verkehrslärm in die Wege zu leiten?

Die NORAH-Studie besteht aus fünf Modulen, die unterschiedliche Parameter - Lebensqualität und Belästigung, Schlaf, Gesundheitsrisiken, Blutdruck und kognitive Entwicklung von Kindern - im Zusammenhang mit Verkehrslärm untersuchen. Die in Bezug genommenen Bereiche Herzerkrankungen (Herzinsuffizienz) und Depressionen wurden im Modul „Gesundheitsrisiken“ betrachtet. In diesem Modul wurden im Rahmen einer sekundärdatenbasierten Fallkontrollstudie Krankenkassendaten dreier gesetzlicher Krankenkassen der Rhein-Main-Region aus dem Zeitraum 2006 bis 2010 untersucht. Die Untersuchungen dieses Moduls waren auf Versicherte mit einem Alter von über 40 Jahren beschränkt. Eine Teilmenge der Versicherten wurde zudem in einer vertiefenden Befragung weitergehend interviewt.

Die Ergebnisse des Moduls „Gesundheitsrisiken“ liefern Hinweise darauf, dass ein erhöhter Verkehrslärm Dauerschallpegel (Straßen-, Bahn- und Luftverkehr) das Risiko, eine Herzinsuffizienz zu entwickeln, erhöhen kann. Insgesamt finden sich bei vergleichbaren Schallpegeln für die Verkehrslärmarten Straßenverkehr und Schienenverkehr deutlichere Effekte als für den Luftverkehr. Bei Betrachtung der nächtlichen Maximalschallpegel bei gleichzeitig niedrigem Dauerschallpegel weist die Studie auf eine signifikante Erhöhung des Herzinsuffizienzrisikos durch den Luftverkehr hin.

Die Analysen des Moduls „Gesundheitsrisiken“ weisen ferner auf ein erhöhtes Risiko für unipolare depressive Episoden durch Verkehrslärm hin. Dabei ergab sich ein stärkerer Einfluss des durch Flugverkehr verursachten Lärms im Vergleich zum Bahn- und Straßenverkehr.

Die Aussagekraft des NORAH-Moduls „Gesundheitsrisiken“ wird durch einige Faktoren eingeschränkt. So sind - insbesondere in den höchsten Schallpegelklassen - die Fallzahlen eher gering. Zudem sind einzelne Teilergebnisse nicht konsistent und weisen teilweise abnehmende gesundheitliche Wirkungen bei zunehmender Lärmbelastung aus. Auch wenn hierfür bereits verschiedene Erklärungsansätze diskutiert wurden, scheint sich weiterer Forschungsbedarf zumindest anzudeuten.

Die Landesregierung arbeitet stets daran, die Bevölkerung vor Gesundheitsgefährdungen und Gesundheitsschäden zu schützen und eine hohe Lebensqualität sicherzustellen. Die NORAH-Studie bestätigt die Bemühungen der Landesregierung, auch weiterhin intensiv auf präventive Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung hinzuwirken.

Darüber hinaus ist auf die am 26.04. in Berlin vorgestellte Bestandsaufnahme der Charité zur Lärmwirkungsforschung hinzuweisen. Die Bestandsaufnahme belegt, dass sich seit der letzten Novellierung des Fluglärmgesetzes im Jahr 2007 in der Lärmwirkungsforschung - auch unter Berücksichtigung von NORAH - keine grundlegend neuen Erkenntnisse zu den Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm auf den Menschen ergeben. Das zeigt, dass das anspruchsvolle Schutzkonzept, das dem Gesetz zugrunde liegt, auch weiterhin richtig ist, Bestand hat und eine Veränderung der Lärmwerte im Gesetz nicht angezeigt ist.

- 3. Die Landesregierung hatte in der Antwort auf eine Anfrage am 14.07.2016 in Aussicht gestellt, dass weitere Optimierungsmöglichkeiten im Antrags- und Erstattungsverfahren für den baulichen Schallschutz geprüft werden. Wie ist das Ergebnis dieser Prüfung?**

In der Antwort der Landesregierung vom 14.07.2016 (Drucksache 17/6085) auf die genannte Kleine Anfrage heißt es zu Frage 4: „In dem Dialoggespräch am 06.04.2016 wurde von den Bürgerinitiativen vorgetragen, dass es aus ihrer Sicht Optimierungsmöglichkeiten im Antrags- und Erstattungsverfahren für den baulichen Schallschutz gibt. Ob und wie die Landesregierung einwirken kann, muss in weiteren Gesprächen eruiert werden.“

Der in der Vorbemerkung erwähnte Dialog zwischen der Staatssekretärin des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den Bürgerinitiativen hat ergeben, dass die hierzu gültigen rechtlichen Vorgaben von der Landesregierung eingehalten und umgesetzt werden.

- 4. Aktuell befindet sich eine von Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen initiierte Gesetzesinitiative zur Überarbeitung des Fluglärmsgesetzes im Bundesratsverfahren (Gesetzesinitiative zum besseren Schutz der Bevölkerung von Fluglärm; BR-Drucksache 550/15). Wie hat Niedersachsen bislang in den jeweiligen Bundesratsausschüssen abgestimmt bzw. wird abstimmen, und wie plant die Landesregierung, sich in der abschließenden Bundesratssitzung zu dieser Gesetzesinitiative zu verhalten?**

Die besagte Gesetzesinitiative (BR-Drs. 550/15) wurde vom Bundesrat bislang nicht abschließend beraten, da noch weiterer Beratungsbedarf gesehen wird. Die Gesetzesinitiative ist bis zum Wiederaufruf der antragstellenden Länder vertagt. Zur Frage nach dem Stimmverhalten in den Ausschüssen wird auf § 37 Abs. 2 GO-BR verwiesen. Danach sind die Sitzungen der Ausschüsse nicht öffentlich und vertraulich.



DFS Deutsche Flugsicherung

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

61. JAHRGANG

LANGEN, 3. OKTOBER 2013

NfL I 213 / 13

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Hannover

Diese Entgeltordnung tritt mit Wirkung vom 1.1.2014 in Kraft.
NfL I-278/12 wird mit Ablauf des 31.12.2013 aufgehoben.



ENTGELTORDNUNG

FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN HANNOVER (EDDV/HAJ)

Teil I Allgemeine Bedingungen

1. Zahlungspflicht

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

- Landeentgelte (Teil II)
- Lärmabhängige Landeentgelte (Teil III)
- Emissionsabhängige Landeentgelte (Teil IV)
- Passagierentgelte (Teil V)
- Sicherheitsentgelte (Teil VI)
- Entgelte für Luftschiffe und Ballone (Teil VII)
- Abstellentgelte (Teil VIII)
- Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms (Teil IX)

2. Schuldnerregelung

Schuldner der Landeentgelte, der lärmabhängigen Landeentgelte, des emissionsabhängigen Entgeltes, sowie der Passagier-, Abstell-, Sicherheits- und Schallschutzentgelte sowie Entgelte für Luftschiffe und Ballone 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

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

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

3. Zahlungszeitpunkt

Alle unter Teil I, Abs.1. genannten Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Entgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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

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

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

4. Umsatzsteuer

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

Zur Gewährleistung einer umsatzsteuerfreien Fakturierung von Verkehrsentgelten an Unternehmer, die überwiegend internationalen Luftverkehr betreiben (sog. Steuerfreiheit für Vorumsätze in der Luftfahrt nach Art. 148 EWG-RL-2006/112) ist der Flughafen Hannover ab 01.01.2010 verpflichtet, das Vorliegen der Unternehmereigenschaft des jeweiligen Leistungsempfängers explizit abzufragen und zu dokumentieren.

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

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

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

Die Dokumente sind zu senden:

per Telefax: ++49 (0) 511/977-1118

oder per E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

Teil II Landeentgelte

1. Allgemeines

Das Landeentgelt ist pro Flugereignis (Landung) vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (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 zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

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

2. Entgelte für Motorluftfahrzeuge/Stahltriebwerke/Flugzeugen und Luftfahrzeugen mit anderem Antrieb

Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

- | | |
|---|---------|
| a) bis 1.200 kg MTOW | |
| Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend | € 2,00 |
| Non Annex 16 | € 28,50 |
| b) über 1.200 kg - 2.000 kg MTOW | |
| Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend | € 6,00 |
| Non Annex 16 | € 45,60 |

Die Abrechnung der Landeentgelte bei Motorluftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 2.000 kg MTOW erfolgt pro Landung.

- c) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen/Strahltriebwerken mit einem Abfluggewicht

über 2.000 kg MTOW	je angefangene 1.000 kg MTOW	€ 7,00
Annex 16 Chapter 3, 4, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend		

über 2.000 kg MTOW	je angefangene 1.000 kg MTOW	€ 70,70
Annex 16 Chapter 2 und Non Annex 16		

Die Abrechnung der Landeentgelte bei Motorluftfahrzeugen/Strahltriebwerken mit einem Abfluggewicht über 2.000 kg MTOW erfolgt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes pro Landung.

3. Ausnahmeregelungen / Sonderregelungen

- a) Die unter Teil II Abs. 2 a, b und c) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50%.

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

Einweisungsflüge im Sinne von Teil II Abs. 2 a, b und c) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrtscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

- b) Bei Notlandungen wegen technischen Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Landeentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- d) Bei Flügen, die ausschließlich zu Wartungszwecken durchgeführt werden (ferry in / ferry out), um in einer der ortsansässigen Flugzeugwerften gewartet oder instandgesetzt zu werden, reduzieren sich die MTOW- bezogenen Landeentgelte gemäß Teil II Abs. 2 a - c) um 50 %. Die Flüge sind dem Flugplatzunternehmer rechtzeitig vorab schriftlich zu senden:

per Telefax: ++49 (0) 511/977-1118 oder per E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

- e) Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Landeentgelte zu entrichten. Die Entgelte gemäß Teil III Abs. 2 und Abs. 3 sowie Teil IV kommen ebenfalls nicht zur Anwendung und zur Abrechnung.

Für Flüge der am Standort Hannover stationierten Polizeihubschrauberstaffel sind für Flüge die unter der Verkehrsart 72 durchgeführt werden, nur ein Mindestlandeentgelt in Höhe von € 7,50 pro Landung zu entrichten. (Teil II Abs. 2 a – c). Die Entgelte gemäß Teil III Abs. 2 und Abs. 3 sowie Teil IV kommen nicht zur Anwendung und Abrechnung.

Teil III **Lärmabhängige Landeentgelte**

1. Allgemeines

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich für jedes Flugereignis/Bewegung (Start und/oder Landung) in den nachfolgend aufgeführten Zeitklassen ein zeitlich gestaffeltes lärmabhängiges Landeentgelt vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt grundsätzlich auf der Basis der Messwerte von der Messstelle 9 nach den gemäß DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel (LASmax der letzten 3 Jahre) der einzelnen Flugzeugtypen (Typenpegel). Hier nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Hannover vorliegen. Eine Überprüfung der Eingruppierung der einzelnen LFZ-Typen erfolgt jährlich zum 01. Januar.

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

2. Zeitkategorien

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

- aa) Ganztägiger Lärmzuschlag (00:00 Uhr bis 24:00 Uhr) zahlbar unabhängig von der Tageszeit pro Landung
- bb) 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr Ortszeit
(Nachtzuschlag I, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)
- cc) 00:00 Uhr bis 04:59 Uhr Ortszeit
(Nachtzuschlag II, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)
- dd) 05:00 Uhr bis 05:59 Uhr Ortszeit
(Nachtzuschlag III, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)

3. Lärmkategorien (LFZ-Typenbezeichnung nach ICAO)

Die Zuordnung von nach ICAO Annex 16 zertifizierten Strahltriebwerkenluftfahrzeugen sowie Propellerflugzeugen und Hubschraubern ist wie folgt:

Kategorie 1: grundsätzlich

Luftfahrzeuge mit einem

Gewicht bis 5,7 MTOW

(es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)

C150, C152, C172, C175

BE30, BE33, BE35, BE9L, B407

PC12

TBM7

Kategorie 2: LASmax – 71,99 dB (A)

AS32

ATR, ATR43, ATR72, ATP

B190

BE40

C25A, C25B, C25C, C525

C550, C560, C56X, C680, C750, C780

CN35, CL60

CRJ1, CRJ2, CRJ7, CRJ9

D228, D328

DH8A, DH8D

E120, E135, E145, E55P

F2TH, FA10

F27, F50

G150, GALX, GL5T, GLEX, GLF4, GLF5

H25B

J328, JU52

LJ31, LJ35, LJ40, LJ45, LJ55, LJ60

PA31, PA46

P180

RJ70

SF34, SH36

SW3, SW4

SB20

Kategorie 3: LASmax 72,00 bis 74,99 dB (A)

ASTR

B350

B461, B462, B463

B712

C650

CL30

DC3

E170, E190

FA20, FA50, FA7X

F70, F100

H25C, HA4T

MD90

RJ85, RJ1H

Kategorie 4 : LASmax 75,00 bis 77,99 dB (A)

A400, A318, A319, A320

B736, B737, B787

B752

C27J

F900

Kategorie 5: LASmax 78,00 bis 80,99 dB (A)

A321
B733, B734, B735, B738, B739
T204

Kategorie 6: LASmax 81,00 bis 82,99 dB (A)

AN26
B753
B762, B763, B764
B772, B773, B77L, B77W
C130, C160
DC9
MD80, MD81, MD82, MD83, MD87, MD88
YK40, YK42

Kategorie 7: LASmax 83,00 bis 84,99 dB (A)

A306, A30B, A310
A332, A333
A342, A343, A345, A346
A388
B744
B748
IL76 reengined
MD11
T154

Kategorie 8: LASmax 85,00 bis 86,99 dB (A)

AN12, B74D
C17
DC87
L101

Kategorie 9: LASmax 87,00 bis 88,99 dB (A)

B732
B741, B742, B743, B74S
IL96

Kategorie 10: über LASmax 89,00 dB(A)

A124
BA11
B707
C5
DC10, DC86
E3 AWACS
TOR, EUFI
IL 76
VC10

4. Lärmzuschläge

Gemäß der nach Teil III Abs. 3 erfolgten Zuordnung der einzelnen Luftfahrzeuge in Lärmkategorien, werden die nachfolgend aufgeführten Entgelte wie folgt abgerechnet:

- a) Die Abrechnung des ganztägigen Lärmzuschlags (0:00 Uhr bis 24:00 Uhr) erfolgt gemäß 2 aa) pro Landung in den nachfolgend aufgeführten Beträgen.

Lärmkategorie	Ganztägiger Lärmzuschlag pro Landung in €
<i>Kategorie 1</i>	8,00
<i>Kategorie 2</i>	32,00
<i>Kategorie 3</i>	60,00

<i>Kategorie 4</i>	72,00
<i>Kategorie 5</i>	80,00
<i>Kategorie 6</i>	240,00
<i>Kategorie 7</i>	320,00
<i>Kategorie 8</i>	400,00
<i>Kategorie 9</i>	3.000,00
<i>Kategorie 10</i>	8.000,00

- b) Die Abrechnung der Zuschläge für die Nachtzeiten (Nacht I: 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr, Nacht II: 0:00 Uhr bis 4:59 Uhr und Nacht III; 5:00 Uhr bis 5:59 Uhr) erfolgt gemäß 2 bb – dd) pro Bewegung (pro Landung und/oder Start) entsprechend dem jeweiligen Zeitfenster:

Lärmkategorie	Zuschlag je Bewegung in €		
	Nacht I: 22:00 – 23:59	Nacht II: 00:00 - 04:59	Nacht III: 05:00 – 05:59
<i>Kategorie 1</i>	15,00	20,00	15,00
<i>Kategorie 2</i>	24,00	32,00	24,00
<i>Kategorie 3</i>	45,00	60,00	45,00
<i>Kategorie 4</i>	54,00	72,00	54,00
<i>Kategorie 5</i>	60,00	80,00	60,00
<i>Kategorie 6</i>	180,00	240,00	180,00
<i>Kategorie 7</i>	240,00	320,00	240,00
<i>Kategorie 8</i>	300,00	400,00	300,00
<i>Kategorie 9</i>	2.250,00	3.000,00	2.250,00
<i>Kategorie 10</i>	6.000,00	8.000,00	6.000,00

5. Ausnahmeregelungen/Sonderregelungen für Schul- und Einweisungsflüge

Die unter Teil III Abs. 1), 2), 3) und 4) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50%.

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

Einweisungsflüge im Sinne von Teil III Abs. 1), 2) und 3) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

Teil IV Emissionsabhängiges Entgelt

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein emissionsabhängiges Landeentgelte vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs.

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt 3,00 € je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxid-äquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung.

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

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der 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.

Abweichend von der allgemeinen Regelung wird die Emission von Fluggerät mit einem MTOW kleiner oder gleich 5,7 Tonnen pauschal mit **3,00 €** pro Landung im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeugs veranschlagt.

Berechnungsformel:

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

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

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

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

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO_x des Luftfahrzeugs.
Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-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 Fluggeräts zugrunde gelegt. Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom 28. Februar 2005 bewertet.

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

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

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.

Teil V

Passagierentgelte

1. Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Passagierentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

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

Das Passagierentgelt beträgt

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

€ 11,16

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

€ 12,08

je Fluggast.

2. Ausnahmeregelung

- In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.
- In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Passagiere, die mit Militärflugzeugen (Verkehrsart 91, 92, 93) reisen, nicht einbezogen.
- In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Passagiere, die mit voll vom Militär gecharterten Zivilflugzeugen (Verkehrsart 35) reisen, einbezogen.
- Bei Notlandungen wegen technischen Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Passagierentgelte zu entrichten.

3. Kappungsgrenze

Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (Anzahl der abfliegenden Passagiere dividiert durch die Anzahl der angebotenen Sitze auf Passagierflügen) bezogen auf alle Passagierflüge eines Kalenderjahres über 80 % (Kappungsgrenze), so ist für die darüber hinausgehende Anzahl der Passagiere kein Passagierentgelt zu entrichten. Eine entsprechende Rückerstattung erfolgt auf Grundlage der im laufenden Jahr zunächst berechneten Passagierentgelte (Gesamtsumme Passagierentgelte dividiert durch Anzahl der insgesamt abgeflogenen Passagiere) für die Anzahl der die Kappungsgrenze übersteigenden Passagiere. Die Erstattung erfolgt Anfang Februar des jeweiligen Folgejahres zinslos als Gutschrift, soweit mindestens 30 Starts im Kalenderjahr durchgeführt worden sind.

Teil VI Sicherheitsentgelt

- Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Sicherheitsentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und beträgt

€ 1,69 je Fluggast

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

je angefangene 100 kg bei Ankunft und Abflug € 0,78.

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

2. Allgemeines

Das Sicherheitsentgelt dient zur Refinanzierung der gemäß Luftsicherheitsgesetz (§ 8 LuftSiG) sowie der erlassenen EU-Verordnungen für die Sicherheit in der zivilen Luftfahrt anfallenden Kosten. Der Flughafenunternehmer wird im Rahmen des Anhörungsverfahrens (Nutzerbeteiligung) die jährlich erzielten Einnahmen und getätigten Ausgaben offen legen.

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

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

Teil VII Entgelte für Luftschiffe und Ballone

1. Allgemeines

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

2. Entgelt Luftschiffe

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

- für Luftschiffe bis 49,99 m Gesamtlänge	€ 105,00
- für Luftschiffe ab 50,00 m - 59,99 m Gesamtlänge	€ 130,00

- für Luftschiffe ab 60,00 m Gesamtlänge € 155,00

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

- b) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt € 7,00 je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes.

3. Entgelt Ballone

Für den Start eines Ballons werden € 45,00 berechnet.

Teil VIII Abstellentgelte

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Abstellentgelt vor dem Start zu entrichten.

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

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg das Höchstabfluggewichtes

€ 2,18.

Es beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden

€ 4,77.

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

Teil VIII Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms

1. Allgemeines

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Schallschutzentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Schallschutzentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) wie folgt:

- a) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bei Passagierflügen

oder

- b) je VE bei An- und Abflug pro angefangenen 100 kg Luftfracht oder Luftpost bei NUR-Fracht- und NUR-Postflügen

oder

- c) Pauschale für Militärflüge der Verkehrsarten 91,92,93

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

2. Bemessungsgrundlage

- a) Passagierflüge

- pro Passagier an Bord bei Abflug € 0,30

- b) Luftfracht oder Luftpost bei Nur-Fracht-Flügen/Nur-Postflügen

- je VE (pro angefangene 100 kg an Bord bei Start- und Landung) € 0,09

- c) Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92, 93

- Pauschale je Start € 65,00

3. Kappungsgrenze

Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft (Anzahl der abfliegenden Passagiere dividiert durch die Anzahl der angebotenen Sitze auf Passagierflügen) bezogen auf alle Passagierflüge eines Kalenderjahres über 80 % (Kappungsgrenze), so ist für die darüber hinausgehende Anzahl der Passagiere kein Schallschutzzentgelt zu entrichten. Eine entsprechende Rückerstattung erfolgt auf Grundlage der im laufenden Jahr zunächst berechneten Schallschutzzentgelte (Gesamtsumme Schallschutzzentgelte dividiert durch Anzahl der insgesamt abgeflogenen Passagiere) für die Anzahl der die Kappungsgrenze übersteigenden Passagiere. Die Erstattung erfolgt Anfang Februar des jeweiligen Folgejahres zinslos als Gutschrift, soweit mindestens 30 Starts im Kalenderjahr durchgeführt worden sind.

Teil X

Anhang zur Entgeltordnung für Sondervereinbarungen Förderung von Neustrecken

1. Notwendigkeit der Förderung

Für das Landen, Starten und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und den Flughafenunter-

nehmer vor Beginn der Flüge eine Sonderregelung vereinbart werden, sofern die Flüge im Zusammenhang mit der Aufnahme neuer Strecken stehen und dadurch langfristig und nachhaltig das Verbindungsangebot nach und von Hannover verbessert wird.

2. Anreiz und angestrebte Ziele

Ziele der Sondervereinbarung sind die wirtschaftliche Stärkung der Region Hannover, eine höhere Auslastung der Flughafeneinrichtungen sowie eine allgemeine Reduzierung der Flughafenentgelte aufgrund höherer Passagierzahlen.

Voraussetzungen für den Abschluss von Sondervereinbarungen:

3. Gleichbehandlung/Transparenz/Umfang

Anspruchsberechtigter ist jeder Luftfahrzeughalter sowie jede Fluggesellschaft, welche als operating carrier neue Flugverbindungen aufbaut.

4. Anforderung

Bei den Neustrecken muss es sich um Strecken handeln, die zwei Jahre vor der Neuaufnahme nicht befliegen worden sind. Zugrunde gelegt wird der City Code.

5. Ermäßigung

Der Flughafenunternehmer gewährt dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft auf Antrag nachfolgende Rückerstattung auf die Lande-, Passagier und Abstellentgelte: Das Sicherheitsentgelt und das Schallschutzentgelt sind von der Förderung ausgenommen.

- in den Flugplanperioden 1 und 2	60 %
- in den Flugplanperioden 3 und 4	40 %
- in der Flugplanperiode 5	20 %

Ab der Flugplanperiode 6 entfällt eine Rückerstattung.

Eine Rückerstattung erfolgt erst nach Ablauf der ersten und zweiten Flugplanperiode, nach Ablauf der dritten und vierten Flugplanperiode sowie nach Ablauf der fünften Flugplanperiode nach Neuaufnahme der Flugstrecke.

Die Ermäßigung ist auf 5 Flugplanperioden befristet.

6. Kontrolle

Der Luftfahrzeughalter bzw. die Fluggesellschaft hat dem Flughafenunternehmer in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung, und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

7. Sanktionssystem für den Fall der Nichteinhaltung

Die Förderung darf nur aus wichtigem Grund versagt werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere Kapazitätsengpässe sowie die missbräuchliche Ausnutzung der Förderregelung. Eine missbräuchliche Ausnutzung kann unter anderen darin liegen, dass ein Luftfahrzeughalter bzw. eine Fluggesellschaft Verbindungen nicht kontinuierlich betreibt.

Wird ein Missbrauch festgestellt, werden die gewährten Vergünstigungen zurückgefordert.

8. Antrag auf Förderung

Zwischen dem Flughafenunternehmer und dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft ist eine schriftliche Vereinbarung über Details und die Bedingungen der Inanspruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Die neuen Flugstrecken werden in beiderseitigem Einvernehmen zwischen der jeweiligen Airline und dem Flughafen festgelegt.

9. Salvatorische Klausel

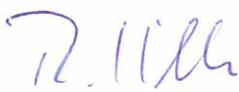
Sollte eine Bestimmung dieser Sondervereinbarung nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt geltend, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Parteiwillen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt dadurch unberührt.

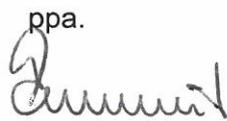
Teil XI Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2014 in Kraft und ersetzt die Entgeltordnung in der Fassung vom 01. Januar 2013 (NfL-I-278/12).

Hannover, den 02.09.2013

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH


Dr. Hille

ppa.

Altemöller

genehmigt: Hannover, den 4.9.2013

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr





DFS Deutsche Flugsicherung

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

08 OCT 2015

gültig ab: sofort

1-563-15

1-221-14 wird hiermit aufgehoben.

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Hannover EDDV



ENTGELTORDNUNG

FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN HANNOVER (EDDV/HAJ)

Teil I Allgemeine Bedingungen

1. Zahlungspflicht

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

- Landeentgelte (Teil II)
- Lärmabhängige Landeentgelte (Teil III)
- Emissionsabhängiges Landeentgelt (Teil IV)
- Passagierentgelte (Teil V)
- Sicherheitsentgelte (Teil VI)
- Entgelte für Luftschiffe und Ballone (Teil VII)
- Abstellentgelte (Teil VIII)
- Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms (Teil IX)

2. Schuldnerregelung

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

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

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

3. Zahlungszeitpunkt

Alle unter Teil I, Abs.1. genannten Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Entgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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

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

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

4. Umsatzsteuer

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

Zur Gewährleistung einer umsatzsteuerfreien Fakturierung von Verkehrsentgelten an Unternehmer, die überwiegend internationalen Luftverkehr betreiben (sog. Steuerfreiheit für Vorumsätze in der Luftfahrt nach Art. 148 EWG-RL-2006/112) ist der Flughafen Hannover seit 01.01.2010 verpflichtet, das Vorliegen der Unternehmereigenschaft des jeweiligen Leistungsempfängers explizit abzufragen und zu dokumentieren.

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

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

Da diese Steuerfreiheit ausdrücklich auf Leistungen für den unmittelbaren Bedarf von o.g. Luftverkehrsgesellschaften beschränkt ist und nicht auf vorgeschaltete Handelsstu-

fen anwendbar ist, ist grundsätzlich auch das **Air Operator Certificate (AOC)** einzureichen.

Die Dokumente sind zu senden:

per Telefax: ++49 (0) 511/977-1118

oder per E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

Teil II Landeentgelte

1. Allgemeines

Das Landeentgelt ist pro Flugereignis (Landung) vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-go).

Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (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 zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

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

2. Entgelte für Propellerflugzeuge/Strahltriebwerke/Strahltriebwerke und Luftfahrzeugen mit anderem Antrieb

Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Propellerflugzeugen und Luftfahrzeugen mit einem anderen Antrieb mit einem Höchstabfluggewicht

a) bis 750 kg MTOW

Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend

€ 1,00

Non Annex 16

€ 28,50

b) über 750 kg bis 1.200 kg MTOW Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend
€ 2,05

Non Annex 16 € 30,00

c) über 1.200 kg - 2.000 kg MTOW Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend.
€6,20

Non Annex 16 €50,00

d) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Propellerflugzeugen/Strahltriebwerken/Strahltriebwerke und Luftfahrzeugen mit anderem Antrieb mit einem Abfluggewicht

über 2.000 kg MTOW je angefangene 1.000 kg MTOW € 7,30
Annex 16 Chapter 3, 4, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend

über 2.000 kg MTOW je angefangene 1.000 kg MTOW € 80,00
Annex 16 Chapter 2 und Non Annex 16

Die Abrechnung der Landeentgelte bei Propellerflugzeugen/Strahltriebwerken/Strahltriebwerke und Luftfahrzeuge mit einem anderen Antrieb mit einem Abfluggewicht über 2.000 kg MTOW erfolgt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes pro Landung.

3. Ausnahmeregelungen / Sonderregelungen

a) Die unter Teil II Abs. 2 a, b, c und d) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50%.

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

Einweisungsflüge im Sinne von Teil II Abs. 2 a, b, c und d) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

b) Bei Notlandungen wegen technischen Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Landeentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

c) Bei Flügen, die ausschließlich zu Wartungszwecken durchgeführt werden (ferry in / ferry out), um in einer der ortsansässigen Flugzeugwerften gewartet oder instandgesetzt zu

werden, reduzieren sich die MTOW- bezogenen Landeentgelte gemäß Teil II Abs. 2 a - d) um 50 %. Die Flüge sind dem Flugplatzunternehmer rechtzeitig vorab schriftlich zu senden:

per Telefax: ++49 (0) 511/977-1118 oder per E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

d) Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Landeentgelte zu entrichten. Die Entgelte gemäß Teil III Abs. 2 und Abs. 3 sowie Teil IV kommen ebenfalls nicht zur Anwendung und zur Abrechnung.

Für Flüge der am Standort Hannover stationierten Polizeihubschrauberstaffel ist für Flüge die unter der Verkehrsart 72 durchgeführt werden, ein Mindestlandeentgelt in Höhe von € 7,50 pro Landung zu entrichten. (Teil II Abs. 2 a – d). Die Entgelte gemäß Teil III Abs. 2 und Abs. 3 sowie Teil IV kommen nicht zur Anwendung und Abrechnung.

Teil III Lärmabhängige Landeentgelte

1. Allgemeines

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich für jedes Flugereignis/Bewegung (Start und/oder Landung) in den nachfolgend aufgeführten Zeitklassen ein zeitlich gestaffeltes lärmabhängiges Landeentgelt vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-go).

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt grundsätzlich auf der Basis der Messwerte von der Messstelle 9 nach den gemäß DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel (LASmax der letzten 3 Jahre) der einzelnen Flugzeugtypen (Typenpegel). Hier nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Hannover vorliegen. Eine Überprüfung der Eingruppierung der einzelnen LFZ-Typen erfolgt jährlich zum 01. Januar.

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

2. Zeitkategorien

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

a) Ganztägiger Lärmzuschlag (00:00 Uhr bis 24:00 Uhr) zahlbar unabhängig von der Tageszeit pro Landung

- b) 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr Ortszeit
Nachtzuschlag I, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)
- c) 00:00 Uhr bis 04:59 Uhr Ortszeit
Nachtzuschlag II, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)
- d) 05:00 Uhr bis 05:59 Uhr Ortszeit
Nachtzuschlag III, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)

3. Lärmkategorien (LFZ-Typenbezeichnung nach ICAO)

Die Zuordnung von nach ICAO Annex 16 zertifizierten Strahltriebwerke, Propellerflugzeugen und Hubschraubern ist wie folgt:

Kategorie 1: grundsätzlich

Luftfahrzeuge mit einem

Gewicht bis 5,7 MTOW

(es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)
C150, C152, C172, C175
BE30, BE33, BE35, BE9L, B407
PC12, PA46
TBM7

Kategorie 2: LASmax – 71,99 dB (A)

AS32
ATR, ATR43, ATR72, ATP
B190
BE40
C25A, C25B, C25C, C525
C550, C560, C56X, C680, C750, C780
CN35, CL60
CRJ1, CRJ1000, CRJ2,
D228, D328
DH8A, DH8D
E120, E135, E145, E55P
F2TH, FA10
F27, F50
G150, GALX, GLEX, GLF6
H25B, HA4T, H60
JU52
LJ31, LJ35, LJ40, LJ45, LJ55, LJ60
PA31
RJ70
SF34, SH36
SW3, SB20

Kategorie 3: LASmax 72,00 bis 74,99 dB (A)

ASTR
B350
B461, B462, B463
B712

Kategorie 4 : LASmax 75,00 bis 77,99 dB (A)

A400, A318, A319, A320
B736, B737, B787
B752
C27J

C208, C650, CRJ7, CRJ9
 CL30
 DC3
 E170, E190
 FA50, FA7X
 F70, F100
 GL5T, GLF4, GLF5
 H25C, HA4T
 J328
 MD90
 P180
 SW4
 RJ85,

FA20, F900
 RJ1H

Kategorie 5: LASmax 78,00 bis 80,99 dB (A)

A321
 B733, B734, B735, B738, B739
 T204

Kategorie 6: LASmax 81,00 bis 82,99 dB (A)

AN26
 B753
 B762, B763, B764
 B773, B77L, B77W
 C130, C160
 DC9
 MD88
 YK40, YK42

Kategorie 7: LASmax 83,00 bis 84,99 dB (A)

A306, A30B, A310
 A332, A333
 A342, A343, A345, A346
 A388
 B772,
 B748
 IL76 reengined
 MD11, MD80, MD81, MD82, MD83, MD87
 T154

Kategorie 8: LASmax 85,00 bis 86,99 dB (A)

B727, B744
 C17
 DC87
 L101

Kategorie 9: LASmax 87,00 bis 88,99 dB (A)

AN12, B732
 B741, B742, B743, B74S, B74D
 IL96

Kategorie 10: über LASmax 89,00 dB(A)

A124
 BA11
 B707
 C5
 DC10, DC86
 E3 AWACS
 TOR, EUFI
 IL 76
 VC10

4. Lärmzuschläge

Gemäß der nach Teil III Abs. 3 erfolgten Zuordnung der einzelnen Luftfahrzeuge in Lärmkategorien, werden die nachfolgend aufgeführten Entgelte wie folgt abgerechnet:

- a) Die Abrechnung des ganztägigen Lärmzuschlags (0:00 Uhr bis 24:00 Uhr) erfolgt gemäß 2 a) pro Landung in den nachfolgend aufgeführten Beträgen.

Lärmkategorie	Ganztägiger Lärmzuschlag pro Landung in €
<i>Kategorie 1</i>	8,00
<i>Kategorie 2</i>	32,00
<i>Kategorie 3</i>	60,00
<i>Kategorie 4</i>	72,00
<i>Kategorie 5</i>	80,00
<i>Kategorie 6</i>	240,00
<i>Kategorie 7</i>	320,00
<i>Kategorie 8</i>	400,00
<i>Kategorie 9</i>	3.000,00
<i>Kategorie 10</i>	8.000,00

- b) Die Abrechnung der Zuschläge für die Nachtzeiten (Nacht I: 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr, Nacht II: 0:00 Uhr bis 4:59 Uhr und Nacht III; 5:00 Uhr bis 5:59 Uhr) erfolgt gemäß 2 b – d) pro Bewegung (pro Landung und/oder Start) entsprechend dem jeweiligen Zeitfenster:

Lärmkategorie	Zuschlag je Bewegung in €		
	Nacht I: 22:00 – 23:59	Nacht II: 00:00 - 04:59	Nacht III: 05:00 – 05:59
<i>Kategorie 1</i>	15,00	20,00	15,00
<i>Kategorie 2</i>	24,00	32,00	24,00
<i>Kategorie 3</i>	45,00	60,00	45,00
<i>Kategorie 4</i>	54,00	72,00	54,00
<i>Kategorie 5</i>	60,00	80,00	60,00
<i>Kategorie 6</i>	180,00	240,00	180,00
<i>Kategorie 7</i>	240,00	320,00	240,00
<i>Kategorie 8</i>	300,00	400,00	300,00
<i>Kategorie 9</i>	2.250,00	3.000,00	2.250,00
<i>Kategorie 10</i>	6.000,00	8.000,00	6.000,00

5. Ausnahmeregelungen/Sonderregelungen für Schul- und Einweisungsflüge

Die unter Teil III Abs. 1), 2), 3) und 4) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50%.

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

Einweisungsflüge im Sinne von Teil III Abs. 1), 2), 3) und 4) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

Teil IV

Emissionsabhängiges Landeentgelt

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein emissionsabhängiges Landeentgelt vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-go).

Das emissionsbezogene Landeentgelt beträgt 3,00 € je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung.

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

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der 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.

Das Emissionsentgelt beträgt immer mindestens € 3,00 pro Landung im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) für jedes Luftfahrzeug.

Berechnungsformel:

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

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

$$a = 1; \text{ wenn } D_{p_{\text{HC}}/F_{\infty}} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$

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

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

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-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 Fluggeräts zugrunde gelegt. Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom 28. Februar 2005 bewertet.

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

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

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.

Teil V

Passagierentgelte

1. Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Passagierentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

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

Das Passagierentgelt beträgt

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

€ 11,16

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

€ 12,08

je Fluggast.

2. Ausnahmeregelung

- a) In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.
- b) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- c) Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Passagierentgelte zu entrichten.

Teil VI Sicherheitsentgelte

1. Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Sicherheitsentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und beträgt

€ 1,92 je Fluggast

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

je angefangene 100 kg bei Ankunft und Abflug € 0,89.

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

2. Allgemeines

Das Sicherheitsentgelt dient zur Refinanzierung der gemäß Luftsicherheitsgesetz (§ 8 LuftSiG) sowie der erlassenen EU-Verordnungen für die Sicherheit in der zivilen Luftfahrt anfallenden Kosten. Der Flughafenunternehmer wird im Rahmen des Anhörungsverfahrens (Nutzerbeteiligung) die jährlich erzielten Einnahmen und getätigten Ausgaben offen legen.

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

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

Teil VII Entgelte für Luftschiffe und Ballone

1. Allgemeines

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

2. Entgelt Luftschiffe

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

- für Luftschiffe bis 49,99 m Gesamtlänge	€ 105,00
- für Luftschiffe ab 50,00 m - 59,99 m Gesamtlänge	€ 130,00
- für Luftschiffe ab 60,00 m Gesamtlänge	€ 155,00

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

- b) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt € 7,00 je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes.

3. Entgelt Ballone

Für den Start eines Ballons werden € 45,00 berechnet.

Teil VIII Abstellentgelte

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Abstellentgelt vor dem Start zu entrichten.

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

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg das Höchstabfluggewichtes

€ 2,18.

Es beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden

€ 4,77.

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

Teil IX Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms

1. Allgemeines

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Schallschutzentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Schallschutzentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) wie folgt:

- a) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bei Passagierflügen

oder

- b) je VE bei An- und Abflug pro angefangenen 100 kg Luftfracht oder Luftpost bei NUR-Fracht- und NUR-Postflügen

oder

- c) Pauschale für Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92, 93

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

2. Bemessungsgrundlage

- a) Passagierflüge

- pro Passagier an Bord bei Abflug € 0,04

- b) Luftfracht oder Luftpost bei Nur-Fracht-Flügen/Nur-Postflügen

- je VE (pro angefangene 100 kg an Bord bei Start- und Landung) € 0,02

- c) Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92, 93

- Pauschale je Start € 65,00

Teil X

Anhang zur Entgeltordnung für Sondervereinbarungen Förderung von Neustrecken

1. Notwendigkeit der Förderung

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

2. Anreiz und angestrebte Ziele

Ziele der Sondervereinbarung sind die wirtschaftliche Stärkung der Region Hannover, eine höhere Auslastung der Flughafeneinrichtungen sowie eine allgemeine Reduzierung der Flughafenentgelte aufgrund höherer Passagierzahlen.

Voraussetzungen für den Abschluss von Sondervereinbarungen:

3. Gleichbehandlung/Transparenz/Umfang

Anspruchsberechtigter ist jeder Luftfahrzeughalter sowie jede Fluggesellschaft, welche als operating carrier neue Flugverbindungen aufbaut.

4. Anforderung

Bei den Neustrecken muss es sich um Strecken handeln, die zwei Jahre vor der Neuaufnahme nicht befliegen worden sind. Zugrunde gelegt wird der City Code.

5. Ermäßigung

Der Flughafenunternehmer gewährt dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft auf Antrag nachfolgende Rückerstattung auf die Lande-, Passagier und Abstellentgelte:

Das Sicherheitsentgelt, das emissionsabhängige Landeentgelt und das Schallschutzentgelt sind von der Förderung ausgenommen.

- in den Flugplanperioden 1 und 2	60 %
- in den Flugplanperioden 3 und 4	40 %
- in der Flugplanperiode 5	20 %

Ab der Flugplanperiode 6 entfällt eine Rückerstattung.

Eine Rückerstattung erfolgt erst nach Ablauf der ersten und zweiten Flugplanperiode, nach Ablauf der dritten und vierten Flugplanperiode sowie nach Ablauf der fünften Flugplanperiode nach Neuaufnahme der Flugstrecke.

Die Ermäßigung ist auf 5 Flugplanperioden befristet.

6. Kontrolle

Der Luftfahrzeughalter bzw. die Fluggesellschaft hat dem Flughafenunternehmer in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung, und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

7. Sanktionssystem für den Fall der Nichteinhaltung

Die Förderung darf nur aus wichtigem Grund versagt werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere Kapazitätsengpässe sowie die missbräuchliche Ausnutzung der Förderregelung. Eine missbräuchliche Ausnutzung kann unter anderen darin liegen, dass ein Luftfahrzeughalter bzw. eine Fluggesellschaft Verbindungen nicht kontinuierlich betreibt.

Wird ein Missbrauch festgestellt, werden die gewährten Vergünstigungen zurückgefordert.

8. Antrag auf Förderung

Zwischen dem Flughafenunternehmer und dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft ist eine schriftliche Vereinbarung über Details und die Bedingungen der Inanspruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Die neuen Flugstrecken werden in beiderseitigem Einvernehmen zwischen der jeweiligen Airline und dem Flughafen festgelegt.

9. Salvatorische Klausel

Sollte eine Bestimmung dieser Sondervereinbarung nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt geltend, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Parteiwillen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt dadurch unberührt.

Teil XI Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2016 in Kraft und ersetzt die Entgeltordnung in der Fassung vom 01. Januar 2015 (NfL-I-221/14).

Hannover, den 25.09.2015

genehmigt:

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
.
ppa.

Dr. Hille

Altemöller



DFS Deutsche Flugsicherung

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

19 OCT 2016

gültig ab: 01 JAN 2017

1-838-16

1-563-15 wird mit Ablauf des 31 DEC 2016 aufgehoben.

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen



ENTGELTORDNUNG

FÜR DEN VERKEHRSFLUGHAFEN HANNOVER (EDDV/HAJ)

Teil I Allgemeine Bedingungen

1. Zahlungspflicht

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

- Landeentgelte (Teil II)
- Lärmabhängige Landeentgelte (Teil III)
- Emissionsabhängiges Landeentgelt (Teil IV)
- Passagierentgelte (Teil V)
- Sicherheitsentgelte (Teil VI)
- Entgelte für Luftschiffe und Ballone (Teil VII)
- Abstellentgelte (Teil VIII)
- Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms (Teil IX)

2. Schuldnerregelung

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

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

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

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

3. Zahlungszeitpunkt

Alle unter Teil I, Abs.1. genannten Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen können die Entgelte nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

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

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

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

4. Umsatzsteuer

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

Zur Gewährleistung einer umsatzsteuerfreien Fakturierung von Verkehrsentgelten an Unternehmer, die überwiegend internationalen Luftverkehr betreiben (sog. Steuerfreiheit für Vorumsätze in der Luftfahrt nach Art. 148 EWG-RL-2006/112), ist der Flughafen Hannover seit 01.01.2010 verpflichtet, das Vorliegen der Unternehmereigenschaft des jeweiligen Leistungsempfängers explizit abzufragen und zu dokumentieren.

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

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

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

Die Dokumente sind zu senden:

per Telefax: ++49 (0) 511/977-1118

oder per E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

Teil II Landeentgelte

1. Allgemeines

Das Landeentgelt ist pro Flugereignis (Landung) vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-go).

Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (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 zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

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

2. Entgelte für Propellerflugzeuge/Strahltriebwerke/Strahltriebwerke mit anderem Antrieb

Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Propellerflugzeugen und Luftfahrzeugen mit einem anderen Antrieb mit einem Höchstabfluggewicht

a) bis 750 kg MTOW	
Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend	€ 1,00
Non Annex 16	€ 28,50
b) über 750 kg bis 1.200 kg MTOW	
Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend	€ 2,05
Non Annex 16	€ 30,00

c) über 1.200 kg - 2.000 kg MTOW

Annex 16 Chapter 3, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend.

€ 6,20

Non Annex 16

€ 50,00

d) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeugs bemessene Teil der Landeentgelte beträgt bei Propellerflugzeugen/Strahltriebwerkenluftfahrzeugen und Luftfahrzeugen mit anderem Antrieb mit einem Abfluggewicht

über 2.000 kg MTOW Annex 16 Chapter 3, 4, 6, 8, 10 oder 11 entsprechend	je angefangene 1.000 kg MTOW	€ 7,30
---	------------------------------	--------

über 2.000 kg MTOW Annex 16 Chapter 2 und Non Annex 16	je angefangene 1.000 kg MTOW	€ 80,00
--	------------------------------	---------

Die Abrechnung der Landeentgelte bei Propellerflugzeugen/Strahltriebwerkenluftfahrzeugen und Luftfahrzeuge mit einem anderen Antrieb mit einem Abfluggewicht über 2.000 kg MTOW erfolgt je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes pro Landung.

3. Ausnahmeregelungen / Sonderregelungen

a) Die unter Teil II Abs. 2 a, b, c und d) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50%.

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

Einweisungsflüge im Sinne von Teil II Abs. 2 a, b, c und d) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

b) Bei Notlandungen wegen technischen Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Landeentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

c) Bei Flügen, die ausschließlich zu Wartungszwecken durchgeführt werden (ferry in / ferry out), um in einer der ortsansässigen Flugzeugwerften gewartet oder instandgesetzt zu werden, reduzieren sich die MTOW- bezogenen Landeentgelte gemäß Teil II Abs. 2 a - d)

um 50 %. Die Flüge sind dem Flugplatzunternehmer rechtzeitig vorab schriftlich zu senden:

per Telefax: ++49 (0) 511/977-1118 oder per E-Mail: verkehrsabrechnung@hannover-airport.de

- d) Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Landeentgelte zu entrichten. Die Entgelte gemäß Teil III Abs. 2 und Abs. 3 sowie Teil IV kommen ebenfalls nicht zur Anwendung und zur Abrechnung.

Für Flüge der am Standort Hannover stationierten Polizeihubschrauberstaffel ist für Flüge die unter der Verkehrsart 72 durchgeführt werden, ein Mindestlandeentgelt in Höhe von € 7,50 pro Landung zu entrichten. (Teil II Abs. 2 a – d). Die Entgelte gemäß Teil III Abs. 2 und Abs. 3 sowie Teil IV kommen nicht zur Anwendung und Abrechnung.

Teil III Lärmabhängige Landeentgelte

1. Allgemeines

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich für jedes Flugereignis/Bewegung (Start und/oder Landung) in den nachfolgend aufgeführten Zeitklassen ein zeitlich gestaffeltes lärmabhängiges Landeentgelt vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-go).

Die Zuordnung von Fluggerät in Lärmkategorien erfolgt grundsätzlich auf der Basis der Messwerte von der Messstelle 9 nach den gemäß DIN 45643 ermittelten durchschnittlichen Startlärmpegel (LAS_{max} der letzten 3 Jahre) der einzelnen Flugzeugtypen (Typenpegel). Hier nicht aufgeführtes Fluggerät wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Hannover vorliegen. Eine Überprüfung der Eingruppierung der einzelnen LFZ-Typen erfolgt jährlich zum 01. Januar.

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

2. Zeitkategorien

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

- a) Ganztägiger Lärmzuschlag (00:00 Uhr bis 24:00 Uhr), zahlbar unabhängig von der Tageszeit pro Landung
- b) 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr Ortszeit

Nachtzuschlag I, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)

- c) 00:00 Uhr bis 04:59 Uhr Ortszeit
Nachtzuschlag II, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)
- d) 05:00 Uhr bis 05:59 Uhr Ortszeit
Nachtzuschlag III, zahlbar zusätzlich zum ganztägigen Lärmzuschlag pro Bewegung (pro Landung und/oder Start)

3. Lärmkategorien (LFZ-Typenbezeichnung nach ICAO)

Die Zuordnung von nach ICAO Annex 16 zertifizierten Strahltriebwerke sowie Propellerflugzeugen und Hubschraubern ist wie folgt:

Kategorie 1: grundsätzlich

Luftfahrzeuge mit einem

Gewicht bis 5,7 MTOW

(es sei denn lärmtechnische Gründe führen zu einer anderen Eingruppierung)

C150, C152, C172, C175, C208

BE30, BE33, BE35, BE9L, B407

PC12, PA46

TBM7

Kategorie 2: LASmax – 71,99 dB (A)

AS32

ATR, ATR43, ATR72, ATP

B190

BE40

C25A, C25B, C25C, C525

C550, C560, C56X, C680, C750, C780

CN35, CL60

CRJ1, CRJ1000, CRJ2,

D228, D328

DH8A, DH8D

E120, E135, E145, E545, E55P

F2TH, FA10

F27, F50

G150, GALX, GLEX, GLF6

H25B, HA4T, H60

JU52

LJ31, LJ35, LJ40, LJ45, LJ55, LJ60

PA31

RJ70

SF34, SH36

SW3, SB20

Kategorie 3: LASmax 72,00 bis 74,99 dB (A)

ASTR, A148

B350

B461, B462, B463

B712, C650, CRJ7, CRJ9

CL30, CL35, CS100

DC3

E170, E190

Kategorie 4 : LASmax 75,00 bis 77,99 dB (A)

A400, A318, A319, A320

B736, B737, B787

B752

C27J

FA20, F900

RJ1H

MD90

FA50, FA7X
 F70, F100
 GL5T, GLF4, GLF5
 H25C, HA4T
 J328
 P180
 SU95
 SW4
 RJ85

Kategorie 5: LASmax 78,00 bis 80,99 dB (A)

A321
 B733, B734, B735, B738, B739
 T204

Kategorie 7: LASmax 83,00 bis 84,99 dB (A)

A306, A30B, A310
 A332, A333
 A342, A343, A345, A346
 A388
 B772
 B748
 IL76 reengined
 MD11, MD80, MD81, MD82, MD83, MD87
 T154

Kategorie 9: LASmax 87,00 bis 88,99 dB (A)

AN12, B732
 B741, B742, B743, B74S, B74D
 IL96

Kategorie 6: LASmax 81,00 bis 82,99 dB (A)

AN26
 B753
 B762, B763, B764
 B773, B77L, B77W
 C130, C160
 DC9
 MD88
 YK40

Kategorie 8: LASmax 85,00 bis 86,99 dB (A)

B727, B744
 C17
 DC87
 L101
 YAK42

Kategorie 10: über LASmax 89,00 dB(A)

A124
 BA11
 B707
 C5
 DC10, DC86
 E3 AWACS
 TOR, EUFI
 IL 76
 VC10

4. Lärmzuschläge

Gemäß der nach Teil III Abs. 3 erfolgten Zuordnung der einzelnen Luftfahrzeuge in Lärmkategorien, werden die nachfolgend aufgeführten Entgelte wie folgt abgerechnet:

- a) Die Abrechnung des ganztägigen Lärmzuschlags (0:00 Uhr bis 24:00 Uhr) erfolgt gemäß 2 a) pro Landung in den nachfolgend aufgeführten Beträgen.

Lärmkategorie	Ganztägiger Lärmzuschlag pro Landung in €
Kategorie 1	8,00
Kategorie 2	32,00
Kategorie 3	60,00
Kategorie 4	82,00
Kategorie 5	92,00
Kategorie 6	280,00
Kategorie 7	380,00
Kategorie 8	480,00
Kategorie 9	3.750,00
Kategorie 10	10.400,00

- b) Die Abrechnung der Zuschläge für die Nachtzeiten (Nacht I: 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr, Nacht II: 0:00 Uhr bis 4:59 Uhr und Nacht III; 5:00 Uhr bis 5:59 Uhr) erfolgt gemäß 2 b – d) pro Bewegung (pro Landung und/oder Start) entsprechend dem jeweiligen Zeitfenster:

Lärmkategorie	Zuschlag je Bewegung in €		
	Nacht I: 22:00 – 23:59	Nacht II: 00:00 - 04:59	Nacht III: 05:00 – 05:59
Kategorie 1	15,00	20,00	15,00
Kategorie 2	24,00	32,00	24,00
Kategorie 3	45,00	60,00	45,00
Kategorie 4	61,50	82,00	61,50
Kategorie 5	69,00	92,00	69,00
Kategorie 6	210,00	280,00	210,00
Kategorie 7	285,00	380,00	285,00
Kategorie 8	360,00	480,00	360,00
Kategorie 9	2.812,50	3.750,00	2.812,50
Kategorie 10	7.800,00	10.400,00	7.800,00

5. Ausnahmeregelungen/Sonderregelungen für Schul- und Einweisungsflüge

Die unter Teil III Abs. 1), 2), 3) und 4) genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schul- und Einweisungsflügen um 50%.

Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrtschule) Bedingungen erfliert, die zur Er-

langung eines zivilen Luftfahrtscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind.

Einweisungsflüge im Sinne von Teil III Abs. 1), 2), 3) und 4) sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

Teil IV

Emissionsabhängiges Landeentgelt

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein emissionsabhängiges Landeentgelt vor dem Start zu entrichten. Dies gilt auch bei einer Landung mit einer Bodenberührung und unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs (Touch-and-go).

Das emissionsbezogene Landeentgelt beträgt 3,00 € je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeugs. Die Abrechnung erfolgt pro Landung.

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

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der 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.

Das Emissionsentgelt beträgt immer mindestens € 3,00 pro Landung im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) für jedes Luftfahrzeug.

Berechnungsformel:

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

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

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

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

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO_x des Luftfahrzeugs.
Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-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 Fluggeräts zugrunde gelegt.

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

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

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

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.

Teil V

Passagierentgelte

1. Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Passagierentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Passagierentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

*) 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 Handelsunter-

nehmen mit eigenen oder unentgeltlich überlassenen fremden Luftfahrzeugen sowie Flüge der Luftverkehrsgesellschaften.

Das Passagierentgelt beträgt

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

€ 11,16

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

€ 12,08

je Fluggast.

2. Ausnahmeregelung

- In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.
- Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- Für Inspektionsflüge der Landesluftfahrtbehörde Niedersachsen sind keine Passagierentgelte zu entrichten.

Teil VI Sicherheitsentgelte

- Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Sicherheitsentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr, Militärverkehr (Verkehrsart 91, 92, 93), zivile Truppencharter (Verkehrsart 35) und Werkverkehr *) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste und beträgt

€ 1,95 je Fluggast

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

je angefangene 100 kg bei Ankunft und Abflug € 0,91

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

2. Allgemeines

Das Sicherheitsentgelt dient zur Refinanzierung der gemäß Luftsicherheitsgesetz (§ 8 LuftSiG) sowie der erlassenen EU-Verordnungen für die Sicherheit in der zivilen Luftfahrt anfallenden Kosten. Der Flughafenunternehmer wird im Rahmen des Anhörungsverfahrens (Nutzerbeteiligung) die jährlich erzielten Einnahmen und getätigten Ausgaben offen legen.

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

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

Teil VII

Entgelte für Luftschiffe und Ballone

1. Allgemeines

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

2. Entgelt Luftschiffe

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

- für Luftschiffe bis 49,99 m Gesamtlänge	€ 105,00
- für Luftschiffe ab 50,00 m - 59,99 m Gesamtlänge	€ 130,00
- für Luftschiffe ab 60,00 m Gesamtlänge	€ 155,00

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

- b) Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftschiffes bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt € 7,00 je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes.

3. Entgelt Ballone

Für den Start eines Ballons werden € 45,00 berechnet.

Teil VIII Abstellentgelte

Gemäß Teil I Abs. 1) ist zusätzlich ein Abstellentgelt vor dem Start zu entrichten.

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

Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg das Höchstabfluggewichtes

€ 2,18.

Es beträgt mindestens je angefangene 24 Stunden

€ 4,77.

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

Teil IX Entgelte zur Finanzierung des gesetzlichen Schallschutzprogramms

1. Allgemeines

Gemäß Teil I Abs. 1) ist grundsätzlich ein Schallschutzentgelt vor dem Start zu entrichten.

Das Schallschutzentgelt bemisst sich im gewerblichen Luftverkehr und Werkverkehr *) wie folgt:

- a) nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bei Passagierflügen

oder

- b) je VE bei An- und Abflug pro angefangenen 100 kg Luftfracht oder Luftpost bei NUR-Fracht- und NUR-Postflügen

oder

c) Pauschale für Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92, 93

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

2. Bemessungsgrundlage

Aufgrund des geringen Abrufs wird das Entgelt temporär auf € 0,00 abgesenkt.

a) Passagierflüge

- pro Passagier an Bord bei Abflug € 0,00

b) Luftfracht oder Luftpost bei Nur-Fracht-Flügen/Nur-Postflügen

- je VE (pro angefangene 100 kg an Bord bei Start- und Landung) € 0,00

c) Militärflüge der Verkehrsarten 91, 92, 93

- Pauschale je Start € 0,00

Teil X

**Anhang zur Entgeltordnung für Sondervereinbarungen
Förderung von Neustrecken**

1. Notwendigkeit der Förderung

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

2. Anreiz und angestrebte Ziele

Ziele der Sondervereinbarung sind die wirtschaftliche Stärkung der Region Hannover, eine höhere Auslastung der Flughafeneinrichtungen sowie eine allgemeine Reduzierung der Flughafenentgelte aufgrund höherer Passagierzahlen.

Voraussetzungen für den Abschluss von Sondervereinbarungen:

3. Gleichbehandlung/Transparenz/Umfang

Anspruchsberechtigter ist jeder Luftfahrzeughalter sowie jede Fluggesellschaft, welche als operating carrier neue Flugverbindungen aufbaut.

4. Anforderung

Bei den Neustrecken muss es sich um Strecken handeln, die zwei Jahre vor der Neuaufnahme nicht befliegen worden sind. Zugrunde gelegt wird der City Code.

5. Ermäßigung

Der Flughafenunternehmer gewährt dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft auf Antrag nachfolgende Rückerstattung auf die Lande-, Passagier und Abstellentgelte: Das Sicherheitsentgelt, das emissionsabhängige Landeentgelt und das Schallschutzentgelt sind von der Förderung ausgenommen.

- in den Flugplanperioden 1 und 2	60 %
- in den Flugplanperioden 3 und 4	40 %
- in der Flugplanperiode 5	20 %

Ab der Flugplanperiode 6 entfällt eine Rückerstattung.

Eine Rückerstattung erfolgt erst nach Ablauf der ersten und zweiten Flugplanperiode, nach Ablauf der dritten und vierten Flugplanperiode sowie nach Ablauf der fünften Flugplanperiode nach Neuaufnahme der Flugstrecke.

Die Ermäßigung ist auf 5 Flugplanperioden befristet.

6. Kontrolle

Der Luftfahrzeughalter bzw. die Fluggesellschaft hat dem Flughafenunternehmer in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung, und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

7. Sanktionssystem für den Fall der Nichteinhaltung

Die Förderung darf nur aus wichtigem Grund versagt werden. Als wichtige Gründe gelten insbesondere Kapazitätsengpässe sowie die missbräuchliche Ausnutzung der Förderregelung. Eine missbräuchliche Ausnutzung kann unter anderen darin liegen, dass ein Luftfahrzeughalter bzw. eine Fluggesellschaft Verbindungen nicht kontinuierlich betreibt.

Wird ein Missbrauch festgestellt, werden die gewährten Vergünstigungen zurückgefordert.

8. Antrag auf Förderung

Zwischen dem Flughafenunternehmer und dem Luftfahrzeughalter bzw. der Fluggesellschaft ist eine schriftliche Vereinbarung über Details und die Bedingungen der Inanspruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Die neuen Flugstrecken werden in beiderseitigem Einvernehmen zwischen der jeweiligen Airline und dem Flughafen festgelegt.

spruchnahme der Sonderregelung abzuschließen. Die neuen Flugstrecken werden in beiderseitigem Einvernehmen zwischen der jeweiligen Airline und dem Flughafen festgelegt.

9. Salvatorische Klausel

Sollte eine Bestimmung dieser Sondervereinbarung nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt geltend, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Parteiwillen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt dadurch unberührt.

Teil XI Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2017 in Kraft und ersetzt die Entgeltordnung in der Fassung vom 01. Januar 2016 (NfL-I-563/15).

Hannover, den 23.09.2016

genehmigt: *Mannover, den 05.10.2016*

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

R. Hille

Dr. Hille

ppa.

Altemöller

Altemöller



Anlage 4 zur Antwort KA 17/793

Flugbewegungen nach Lärmkategorien 2013, 2014 und 2015/2016

1. Gesamtverkehr inkl. Militär (Verk.arten 11-93) 00.00-23.59

	2013	2014	2015	2016	Differenz absolut 2016 zu 2015	Differenz in %
Kategorie 1	15.733	16.255	16.299	17.122	823	5,0
Kategorie 2	13.598	11.514	11.037	11.534	497	4,5
Kategorie 3	9.598	11.296	9.550	7.989	-1.561	-16,3
Kategorie 4	20.676	19.935	20.488	20.466	-22	-0,1
Kategorie 5	16.234	16.783	17.847	17.698	-149	-0,8
Kategorie 6	220	252	586	888	302	51,5
Kategorie 7	448	644	220	208	-12	-5,5
Kategorie 8	72	52	10	64	54	540,0
Kategorie 9	8	8	0	4	4	
Kategorie 10	8	2	6	12	6	100,0
Gesamtergebnis	76.595	76.741	76.043	75.985	-58	-0,1

1. Gesamtverkehr inkl. Militär (Verk.arten 11-93) 22.00-05.59

Lärmkategorie	2013	2014	2015	2016	Differenz absolut 2016 zu 2015	Differenz in %
Kategorie 1	1.085	1.107	876	1.132	256	29,2
Kategorie 2	876	934	1.218	1.424	206	16,9
Kategorie 3	748	263	340	401	61	17,9
Kategorie 4	2.815	2.488	2.212	2.532	320	14,5
Kategorie 5	5.408	6.141	7.044	7.069	25	0,4
Kategorie 6	11	13	316	367	51	16,1
Kategorie 7	59	44	29	17	-12	-41,4
Kategorie 8	13	16	1	16	15	1500,0
Kategorie 9	0	0	0	0	0	
Kategorie 10	0	0	0	1	1	
Gesamtergebnis	11.015	11.006	12.036	12.959	923	7,7

1. Gesamtverkehr inkl. Militär (Verk.arten 11-93) 06.00-21.59

Lärmkategorie	2013	2014	2015	2016	Differenz absolut 2016 zu 2015	Differenz in %
Kategorie 1	14.648	15.148	15.423	15.990	567	3,7
Kategorie 2	12.722	10.580	9.819	10.110	291	3,0
Kategorie 3	8.850	11.033	9.210	7.588	-1.622	-17,6
Kategorie 4	17.861	17.447	18.276	17.934	-342	-1,9
Kategorie 5	10.826	10.642	10.803	10.629	-174	-1,6
Kategorie 6	209	239	270	521	251	93,0
Kategorie 7	389	600	191	191	0	0,0
Kategorie 8	59	36	9	48	39	433,3
Kategorie 9	8	8	0	4	4	
Kategorie 10	8	2	6	11	5	83,3
Gesamtergebnis	65.580	65.735	64.007	63.026	-981	-1,5

Datenbasis: Hannover Airport SAP BW Analysis BS_MP_1_VF25BEWVKA

6. Übersicht über die Mittelungspegel der letzten 10 Jahre

Mittelungspegel (dB) Leq(3)¹ 2007 – 2016 Tag		Messstelle	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	1	-	55,7	55,9	55,0	56,1	54,2	54,5	55,5	54,0	55,3	
	2	-	56,3	54,4	54,7	54,2	54,3	54,1	53,6	55,1	53,2	
	3	-	51,8	49,5	49,8	49,8	49,3	49,1	48,3	49,7	48,0	
	4	-	48,7	48,2	47,7	49,8	48,7	48,4	48,9	47,5	48,0	
	5	-	48,2	45,8	46,0	45,4	45,0	45,2	44,9	46,1	43,1	
	6	-	53,7	53,2	52,8	54,5	53,1	52,5	52,8	51,6	52,8	
	7	-	50,8	50,3	50,0	50,8	49,7	49,2	49,6	49,4	49,4	
	8	-	48,6	47,1	48,3	48,3	48,2	48,5	47,6	48,3	47,4	
	9	-	57,3	55,6	56,2	56,2	56,2	56,4	56,4	56,4	54,9	

¹ Da aufgrund des novellierten Fluglärmsgesetzes eine Umstellung von Leq4 auf Leq3 erfolgt ist, beginnt die Darstellung erst ab dem Jahr 2008.

Mittelungspegel (dB) Leq(3)¹ 2007 – 2016 Nacht		Messstelle	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	1	-	47,1	47,8	47,2	51,9	49,6	51,4	49,7	50,1	51,0	
	2	-	54,6	53,6	53,8	53,0	53,9	52,5	54,0	54,8	54,9	
	3	-	49,4	48,5	48,6	48,4	48,7	47,4	48,6	49,6	49,5	
	4	-	41,8	41,5	41,1	46,2	45,1	45,8	45,0	44,9	45,2	
	5	-	46,9	45,0	45,4	44,4	45,1	43,8	45,6	46,2	45,3	
	6	-	43,3	43,9	44,7	48,5	46,9	48,7	44,8	45,4	46,3	
	7	-	46,0	46,2	46,1	46,9	46,8	46,8	46,5	47,3	47,2	
	8	-	46,7	46,2	47,1	46,4	47,2	47,0	47,0	47,5	47,9	
	9	-	55,0	54,8	54,8	54,4	54,9	54,9	56,0	55,8	55,6	