



Hamburg Airport

Flughafenentgelte

Teil I

Gültig ab 01. Januar 2011

Flughafen Hamburg GmbH
Leistungsentgelte
Postfach
D-22331 Hamburg

Inhaltsverzeichnis

Kapitel I	Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)	1
Kapitel II	Allgemeine Bedingungen	1
Kapitel III	Flughafenentgeltordnung	2
1	Lande- und Startentgelte	2
2	Passagierentgelt	8
3	Terminalentgelt GAT	8
4	Positionsentgelt	9
5	Unterstellentgelt	10
6	Rabattprogramm für neue Strecken	10
7	Streckenbezogenes Wachstumsprogramm (SWP)	13
8	Sicherheitsentgelt	15
9	PRM-Entgelt	15

Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an:

Flughafen Hamburg GmbH
Leistungsentgelte

Hans-Peter Neitzel



+49 (40) 50 75-26 29



+49 (40) 50 75-32 85



hneitzel@ham.airport.de

Sven Wilhelm



+49 (40) 50 75-23 17



+49 (40) 50 75-32 85



swilhelm@ham.airport.de

Kapitel I Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)

- 1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Geräten benutzt, ihn betritt, befährt oder in sonstiger Weise nutzt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmers unterworfen.
- 1.2 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Entgeltordnung festgelegten Entgelte gestattet. Darüber hinaus wird auf die Zahlungsbedingungen des Flughafens in ihrer jeweiligen Fassung hingewiesen (vgl. Anlage 6). Die in der Genehmigung zum Betrieb des Flughafens geregelten Benutzungsbeschränkungen, die im Luftfahrthandbuch Deutschland nebst Karten in ihrer jeweils gültigen Fassung veröffentlicht werden, sind zu beachten.
- 1.3 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer die Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Entgeltberechnung notwendig sind.
- 1.4 Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

Kapitel II Allgemeine Bedingungen

- 1 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung oder aufgrund von medizinischen Notfällen an Bord befindlicher Passagiere sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande- bzw. Startentgelte und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- 2 Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner
 - die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
 - die Luftverkehrsgesellschaften, unter deren Airline-Codes/Flugnummern der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing),
 - der Luftfahrzeughalter,
 - die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.
- 3 Die Entgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten. Nach vorheriger Vereinbarung und Gestellung einer Sicherheit in Form eines Bardepots

oder einer unbefristeten Bankbürgschaft einer auch in Deutschland ansässigen Großbank können die Entgelte nachträglich entrichtet werden. Bei Zahlungsverzug wird der Flughafen Verzugszinsen in Höhe von 3 % über dem jeweiligen Basiszinssatz, mindestens jedoch 8%, berechnen.

- 4 Die Entgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerbar und -pflichtig sind.

Kapitel III Flughafenentgeltordnung

1 Lande- und Startentgelte

- 1.1 Für jede Landung und jeden Start innerhalb definierter Zeiten auf dem Flughafen Hamburg ist ein Entgelt (Lande- bzw. Startentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- 1.2 Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.
- 1.3 Die Lande- und Startentgelte bemessen sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM). Das MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual-Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

1.4 Der nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessene Teil der Lande- und Startentgelte beträgt bei Motorluftfahrzeugen für:

	EUR pro Landung und pro Start
<u>Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge</u> je angefangene 1.000 kg MTOM	2,45
<u>Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart</u> bis 1.200 kg MTOM ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Wert ein LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	5,50
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	8,00
ohne Zul. nach Anh. 16 od. LSL	24,00
über 1.200 kg bis 2.000 kg MTOM ICAO Anh. 16 Kap. 6, 10 oder LSL Kap. VI, X bei Unterschreitung der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.3 um mindestens 8 dB(A) und/oder der Werte in LSL Kap. VI, Tabelle VI, 2.4 um mindestens 4 dB(A) oder der Werte in LSL Kap. X, Tabelle X, 2.4 um mindestens 4 dB(A)*	10,00
Anhang 16 Kap. 6, 8, 10 oder LSL Kap. VI, VIII, X	14,50
ohne Zul. nach Anh. 16 oder LSL	43,50
über 2.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	2,45

*entsprechend der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen in der jeweils gültigen Fassung (derzeit geltende Fassung vom 16.08.1976 (NfL I-371/76)).

- 1.5 Pro Landung und pro Start wird für Maschinen über 2t MTOM ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Einstufung in die Lärmklassen erfolgt nach in Hamburg gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp und -serie.

Lärmklassen						
1	2	3	4	5	6	7
bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	13,00 €	27,00 €	55,00 €	160,00 €	421,00 €	1.350,00 €
AC68	ACJ	A3181	A300F	A3002	A3004	AN12
AC69	AT72	A3191	A300S	A3006	B7272	AN4R
AC6T	AT722	AJ25	A3201	A3102	FK28	B7471
AN2	AT725	B7376	A3202	A3103	IL96	B7472
AT42	BD70	BA461	A3211	A3302	MD11	B7473
AT423	BE39	BA462	A3212	A3402	MD81	B747S
AT424	BE55	BA463	A3303	A3403	MD82	C141
AT425	BE60	BE40	A3406	A3405	MD83	DC103
ATP	BN2	BJ40	AN74	AN26	MD88	DC93
BA31	C414	C337	B7373	B7372	TU54	G2
BA41	C525	C560	B7375	B7374		G3
BE02	C551	C650	B7377	B7474		IL62
BE10	CJ1	CRJ9	B7378	B7573		IL76
BE20	CJ2	DA10	B7572	B7673		YK42
BE30	CJ3	DA20	B757F	B7773		
BE3B	CL30	DA90	B7672	C130		
BE58	CRJ7	DC3	B7772	MD87		
BE90	D328J	E170	BBJ	YK40		
BE99	E145	E175	BH06			
C303	EC55	E190	DA50			
C310	G5	E195	MD93			
C340	GL5T	FK10	ND16			
C404	L410	FK27	P180			
C421	LR31	FK70	UH1			
C425	LR35	G100				
C441	LR55	G4				
C500	ND26	GALX				
C501	PA60	H25B				
C550	S601	HS25				
C56X	TB850	HS74				
C680		MD90				
C750		RJ1				
CL60		RJ7				
CL61		RJ8				
CL64		S332L				
CRJ		SW2				
D228						
D328						
DH81						
DH83						
DH84						
E120						

Lärmklassen						
1	2	3	4	5	6	7
bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	13,00 €	27,00 €	55,00 €	160,00 €	421,00 €	1.350,00 €
E135						
EC35						
F2TH						
FK50						
G550						
JU52						
LR40						
LR45						
LR60						
LYNX						
MU2						
PA23						
PA31						
PA42						
PA46						
PA46T						
PAY4						
PAYE						
PL12						
PRM1						
SB20						
SF34						
SH33						
SH36						
SW3						
SW4						
TB700						

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge (aufgrund nicht ausreichender Messergebnisse) werden in Abhängigkeit von der ICAO-Klassifizierung und dem MTOM gemäß folgender Liste eingruppiert:

	ICAO-Annex 16 Chapter 3,6,8,10 oder LSL III, VI, VIII, X	ICAO-Annex 16 Chapter 2 oder LSL II und ohne Zulassung nach ICAO Annex 16, oder LSL
Lärmklasse	MTOM	MTOM
1	bis 30t	
2	bis 45t	
3	bis 75t	
4	bis 165t	bis 5 t
5	bis 260t	bis 15 t
6	bis 320t	bis 45t
7	über 320t	über 45t

- 1.6 Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte wird in der Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr ein Zuschlag von **100%** und in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.59 Uhr von **200%** erhoben.
- 1.7 Die in den Absätzen 1.4 bis 1.6 genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen um 50 %.

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens

mit Lärmzeugnis	5,00 EUR
ohne Lärmzeugnis	21,00 EUR

- 1.8 Schulflüge im Sinne von Absatz 1.7 sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erflegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Verordnung über Luftfahrtpersonal notwendig sind. Für die entgeltbezogene Berücksichtigung von Schulflügen sind als Nachweis das Beiblatt zum Luftfahrerschein (weiß) mit Lichtbild sowie einer dem durchgeführten Flug entsprechenden Lehrberechtigung oder der Flugauftrag für den Schüler mit Stempel, Unterschrift und Lizenznummer der Flugschule/des Lehrers, gültig für den durchgeführten Flug unmittelbar nach der Landung bei der Rampenkontrolle vorzulegen.
- 1.9 Pro Landung und pro Start wird ein emissionsabhängiges Entgelt erhoben.

Luftfahrzeuge bis einschließlich 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt pauschal 0,25 EUR pro Landung und 0,25 EUR pro Start.

Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt 1,50 EUR pro Emissionswert und Landung sowie 1,50 EUR pro Emissionswert und Start, d.h. 3,00 EUR pro Emissionswert im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO). Der Emissionswert ist der Messwert für das von einem Luftfahrzeug ausgestoßene Stickoxidäquivalent je Kilogramm.

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.

¹ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

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:

$$\begin{aligned} a &= 1; && \text{wenn } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} \leq 19,6 \text{ g/kN} \\ a &= (Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}}) / 19,6 \text{ g/kN}; && \text{wenn } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} > 19,6 \text{ g/kN mit } a_{\text{max}} = 4. \end{aligned}$$

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-Triebwerke und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke.

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.

Wenn für ein Flugzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Flugzeugtyps 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.

Für Bewegungen, für die nachträglich erhöhte Emissionswerte festgestellt werden, können Entgelte nachberechnet werden; verminderte Werte werden unverzüglich berücksichtigt. Es erfolgen keine rückwirkenden Erstattungen.

Wenn bei der Leistungsabrechnung/Rechnungsstellung für ein Flugzeug kein Emissionswert vorliegt, beträgt das emissionsabhängige Entgelt pro Start und pro Landung 10% der unrabattierten Entgelte nach 1.4.

- 1.10 Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt. Auf die unter 1.6 und 1.9 genannten Entgelte werden keine Rabatte gewährt. Die Berechnung der Zuschläge nach 1.6 erfolgt auf Basis unrabattierter Entgelte nach 1.4 und 1.5.

2 Passagierentgelt

- 2.1 Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich zum Startentgelt ein Passagierentgelt zu entrichten.
- 2.2 Das Passagierentgelt, das sich nach der Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemißt, beträgt
- sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt **7,80 EUR**
- sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz der Europäischen Union oder Island, Norwegen oder der Schweiz erfolgt **8,00 EUR**
- sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Europäischen Union gelegenen Flugplatz erfolgt **9,35 EUR**
- je Fluggast.
- 2.3 In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

3 Terminalentgelt GAT

- 3.1 Für die Benutzung der Fluggasteinrichtungen im General Aviation Terminal durch Besatzung und Passagiere ist ein Terminalentgelt zu entrichten. Ein Passagierentgelt kommt nicht zur Anwendung.
- 3.2 Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, abhängig vom MTOM des Flugzeuges mit den folgenden Entgelten berechnet:

bis	2,0 t MTOM	11,25 EUR
bis	5,7 t MTOM	28,65 EUR
bis	14,0 t MTOM	40,40 EUR
bis	20,0 t MTOM	51,15 EUR
über	20,0 t MTOM	100,20 EUR

4 Positionsentgelt

4.1 Für die Abstellung der Luftfahrzeuge auf dem Flughafen ist ein Mietzins (Positionsentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

4.2 Die Höhe des Positionsentgelts wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen. - siehe 1.3 –

4.3 Für den Zeitraum von 00.00 Uhr bis 04.59 Uhr wird kein Positionsentgelt erhoben.

4.4 Tagesabstellung

Das Positionsentgelt beträgt für jede angefangenen 15 Minuten für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse

bis 3.000 kg	0,35 EUR
über 3.000 kg bis 5.000 kg	0,55 EUR
über 5.000 kg bis 7.000 kg	0,75 EUR

über 7.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse	0,10 EUR
---	-----------------

Das Mindestpositionsentgelt beträgt **3,85 EUR**

4.5 Auf die unter 4.4 genannten Entgelte werden für neue planmäßige City Pair Verbindungen (Basis: 3-Letter-Code gem. IATA, z.B. HAM - LON) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt.

4.6 Dauerabstellung

Auf Vorfeld 2 kann für die Abstellung von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von kleiner als 24m, die keiner Abfertigung bedürfen, zwischen Luftfahrzeughalter und Flughafenunternehmer ein Mietvertrag geschlossen werden.

MTOM	Monatsentgelt	12 Monate
bis 3t	442,80 EUR	3.796,35 EUR
bis 5t	554,25 EUR	4.739,70 EUR
bis 7t	592,60 EUR	5.078,65 EUR
über 7t pro angef. t	75,65 EUR	649,60 EUR

5 Unterstellentgelt

5.1 Die Luftfahrzeughalter haben für die stundenweise Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Unterstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Mietzinses (Unterstellentgelt) wird nach

der zugelassenen Höchstabflugmasse,

der Dauer der Unterstellung,

der Halle und

der Jahreszeit bemessen.

5.2 Der Mietzins (Unterstellentgelt) für die stundenweise Unterstellung von Luftfahrzeugen aller Mietklassen beträgt für

	April bis September		Oktober bis März	
	Halle F, H, K	Halle L	Halle F, H, K	Halle L
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM für die ersten fünf Tonnen MTOM	0,70 EUR	0,70 EUR	1,05 EUR	0,75 EUR
je angefangene Stunde und angefangene Tonne MTOM ab der sechsten Tonne MTOM	0,45 EUR	0,45 EUR	0,65 EUR	0,50 EUR

5.3 Die Mindestabrechnungsdauer der Unterstellung beträgt 8 Stunden.

6 Rabattprogramm für neue Strecken

Zielsetzung für die Förderung neuer Strecken ist es, das Gesamtangebot am Flughafen Hamburg für die Reisenden noch attraktiver zu gestalten. Das ist vor allem durch die Einführung neuer Nonstop-Ziele möglich. Mit dem Rabattprogramm für neue Strecken unterstützt die Flughafen Hamburg GmbH die Fluggesellschaften in der kostenintensiven Startphase neuer City Pairs, um ein nachhaltiges Wachstum am Hamburg Airport herbeizuführen.

6.1 Nimmt eine Fluggesellschaft eine neue Nonstop-Verbindung auf, die nicht am Flughafen Hamburg besteht, bietet die Flughafen Hamburg GmbH ein an nachfolgende Regeln gebundenes Rabattprogramm an.

6.2 Für die Start- und Landeentgelte unter Punkt 1.10 sowie die Positionsentgelte unter Punkt 4.4 werden Ermäßigungen gewährt.

6.3 Die Förderung bezieht sich auf ein neues planmäßiges City Pair von und nach Hamburg, welches im jeweiligen Förderungsjahr über einen Zeitraum von mindestens vier zusammenhängenden Monaten mit durchschnittlich zwei Umläufen pro Woche bedient werden muss. Die Basis für eine Strecke bildet der IATA-3-Letter-City-Code, beispielsweise HAM-LON. Zum Zeitpunkt der Beantragung der Förderung darf diese Strecke weder von der beantragenden Fluggesellschaft noch von einer anderen Fluggesellschaft regelmäßig bedient werden.

6.4 Für eine Förderung sind folgende Schritte notwendig:

- Die Fluggesellschaft teilt ihre Teilnahme der Flughafen Hamburg GmbH schriftlich mit und weist die Buchbarkeit nach.
- Die Flughafen Hamburg GmbH teilt die Förderungszusage schriftlich mit.
- Der Flugbetrieb auf der neuen Strecke wird binnen sechs Monaten aufgenommen (siehe Ziffer 6.8 und 6.9).

6.5 Förderung von Interkontinental- und Kontinentalverbindungen

a) Eine Interkontinentalverbindung wird über einen Zeitraum von drei Jahren beginnend mit dem Datum des Erstfluges gefördert. Die Definition einer Interkontinentalverbindung ist in Punkt 6.10 hinterlegt. Die Förderung beträgt 100% im ersten, 75% im zweiten und 50% im dritten Jahr auf die unter 6.2 genannten Entgelte.

b) Eine Kontinentalverbindung wird über einen Zeitraum von zwei Jahren beginnend mit dem Datum des Erstfluges gefördert. Die Definition einer Kontinentalverbindung ist in Punkt 6.10 hinterlegt. Die Förderung beträgt 75% im ersten, 50% im zweiten Jahr auf die unter 6.2 genannten Entgelte.

Verbindungsart	Jahr		
	1	2	3
interkontinental	100%	75%	50%
kontinental	75%	50%	X

6.6 Das Rabattprogramm ist auf unbestimmte Zeit gültig. Eine Aufhebung des Rabattprogramms wird spätestens sechs Monate zum Ende eines Kalenderjahres in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) seitens des Flughafens veröffentlicht. Soweit eine Förderungszusage vor Aufhebung des Rabattprogramms schriftlich erteilt wurde, läuft der Förderzeitraum wie in Ziffern 6. bis 6.10 dargestellt über zwei bzw. drei Jahre.

- 6.7 Im Sinne des Urteils betreffend den Flughafen Charleroi vom 12.2.2004 darf die durch den Flughafen Hamburg gewährte Förderung 50% der Investitionskosten der Fluggesellschaft für die neue Verbindung nicht übersteigen. Deshalb muss die beantragende Fluggesellschaft die Kosten und die erwarteten Verkehrsmengen in geeigneter Form nachweisen. Das dafür notwendige Verfahren wird individuell vereinbart.
- 6.8 Eine Strecke wird nicht gefördert, wenn die beantragende Fluggesellschaft oder eine mit der beantragenden Fluggesellschaft gem. §15 Aktiengesetz oder in einer Allianz verbundene Gesellschaft innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr vor dem Datum der Beantragung diese Strecke bedient hat. Eine Förderung ist ebenfalls nicht möglich, wenn zwischen dem Zeitraum der Beantragung und der Streckenaufnahme mehr als sechs Monate vergangen sind.
- 6.9 Einstellen von geförderten Strecken
- a) Wird eine geförderte Strecke während des Förderungszeitraums nachweislich aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt und gleichzeitig eine neue gleichwertige Strecke, die die Voraussetzungen für eine Förderung erfüllt, aufgenommen, so kann der Flughafen die Förderungshöhe und -dauer auf die neue Strecke übertragen und anrechnen.
- b) Kommt es innerhalb des Förderungszeitraums zur ersatzlosen Einstellung einer geförderten Strecke, erhält die geförderte Gesellschaft und alle gem. §15 Aktiengesetz oder in einer Allianz verbundenen Unternehmen
- keine weitere Förderung auf dieser Strecke,
 - keine weiteren Förderungen für neue Strecken für einen Zeitraum von einem Jahr ab Einstellungsdatum.
- c) Wird eine geförderte Strecke nicht innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten nach Datum der Beantragung aufgenommen, erhält die geförderte Gesellschaft und alle gem. §15 Aktiengesetz oder in einer Allianz verbundenen Unternehmen
- keine weitere Förderung auf dieser Strecke,
 - keine weiteren Förderungen für neue Strecken für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Beantragung einer nicht aufgenommenen Strecke.
- d) Gewährte Förderungen auf bestehenden anderen Strecken sind von den Punkten 6.9. a) bis c) nicht betroffen.
- e) Eine Strecke gilt nicht als eingestellt, wenn sie lediglich für einen definierten Zeitraum nicht bedient, das City Pair danach aber wieder planmäßig angefliegen wird. Der Förderzeitraum beginnend mit dem Datum des Erstfluges läuft während der Unterbrechung fort und verlängert sich dadurch nicht.

6.10 Eine Kontinentalstrecke im Sinne von Ziffer 6.5 b) ist eine Flugverbindung zu einer Destination, die in folgenden Ländern liegt:

Ägypten, Albanien, Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Israel, Italien, Kroatien, Lettland, Libanon, Litauen, Luxemburg, Libyen, Malta, Marokko, Mazedonien, Moldawien, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Syrien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ungarn, Ukraine, Weißrussland, Zypern.

Interkontinentalstrecken im Sinne von Ziffer 6.5 a) sind Verbindungen zu Destinationen in Ländern, die nicht in dieser Liste enthalten sind.

7 Streckenbezogenes Wachstumsprogramm (SWP)

Zielsetzung für das streckenbezogene Wachstumsprogramm (SWP) ist es, nachhaltiges Passagierwachstum am Flughafen Hamburg zu fördern. An diesem Programm können alle Fluggesellschaften teilnehmen, die im Förderungsjahr (=n) mindestens 2000 Passagiere auf der zu fördernden Strecke ab Hamburg befördern. Die Förderung bezieht sich auf einzelne Strecken. Gefördert wird jeder zusätzliche Einsteiger im Vergleich zum Förderungsjahr minus zwei Jahre (=Basisjahr / n-2). Die Höhe der Prämie unterscheidet sich deutlich nach der Art des Wachstums: Das absolute Wachstum auf einer Strecke wird höher gefördert als das isolierte Wachstum einer Airline zu Lasten eines auf derselben Strecke aktiven Wettbewerbers.

7.1 Steigt die Gesamtzahl der Passagiere am Flughafen Hamburg gegenüber dem Basisjahr (Förderungsjahr minus zwei Jahre / n-2), unterstützt die Flughafen Hamburg GmbH das nachhaltige Verkehrswachstum mit einem streckenbezogenen Wachstumsprogramm (SWP). Insgesamt ist die Dauer des SWP jedoch auf drei Jahre beschränkt (2009 bis 2011). Grundsätzlich muss jede zu fördernde Strecke isoliert betrachtet ein Passagierwachstum gegenüber dem Basisjahr aufweisen. Grundlage der Berechnung der relevanten Steigerungsrate bilden die vom Flughafen Hamburg gegenüber dem Statistischen Bundesamt veröffentlichten Verkehrsmengen des jeweiligen Kalenderjahres, für das die Förderung beantragt wird.

7.2 Die Förderung bezieht sich auf einzelne nonstop von Hamburg geflogene Strecken. Die Basis dafür bildet der IATA-3-Letter-City-Code, beispielsweise HAM-LON. Berücksichtigt werden nur nonstop von Hamburg angeflogene Ziele. Die Betrachtung erfolgt für jede Strecke einzeln. Die rechnerische Basis bildet die Zahl der Einsteiger der jeweiligen Strecke entspre-

chend der Streckenzielstatistik (Point-to-Point) der Flughafen Hamburg GmbH.

- 7.3 Für die Teilnahme einer Fluggesellschaft am SWP gilt: Die Airline befördert im Förderungsjahr (=n) mindestens 2.000 Passagiere auf der zu fördernden Strecke ab Hamburg und teilt ihre Teilnahme der Flughafen Hamburg GmbH schriftlich mit.
- 7.4 Gefördert wird jeder zusätzliche Einsteiger im Vergleich zum Förderungsjahr minus zwei Jahre (=Basisjahr / n-2). Es wird das Kalenderjahr zugrunde gelegt. Dabei wird unterschieden:

a) Absolutes Wachstum einer Strecke

Wenn die Menge der zusätzlichen Einsteiger auf einer geförderten Strecke im Förderungsjahr (=n) im Vergleich zum Basisjahr (=n-2) größer ist als die Menge der zusätzlichen Einsteiger der am SWP teilnehmenden Fluggesellschaft auf dieser Strecke für denselben Zeitraum, gewährt die Flughafen Hamburg GmbH dieser Fluggesellschaft für jeden zusätzlichen Einsteiger eine Wachstumsprämie in Höhe von 2 €.

b) Größeres Wachstum einer Airline als Gesamtwachstum einer Strecke

Wenn die Menge der zusätzlichen Einsteiger der am SWP teilnehmenden Fluggesellschaft auf einer geförderten Strecke im Förderungsjahr (=n) im Vergleich zum Basisjahr (=n-2) größer ist als die Menge aller zusätzlichen Einsteiger auf dieser Strecke im selben Zeitraum berechnet sich die Wachstumsprämie AAF (Airline-Anreizfaktor) je Einsteiger der Fluggesellschaft wie folgt:

$$\text{AAF Airline Anreizfaktor} = \frac{\text{Absolutes Streckenwachstum}}{\text{Zusätzliche Einsteiger der Fluggesellschaft auf der geförderten Strecke}} \times € 2,00$$

Das Streckenwachstum beschreibt die Differenz zwischen der Menge der Einsteiger auf einer Strecke im Förderungsjahr (=n) und dem entsprechenden Volumen des Basisjahres (=n-2).

7.5 Die Gutschrift der durch das SWP erreichten Wachstumsprämie schreibt die Flughafen Hamburg GmbH der teilnehmenden Fluggesellschaft im dem auf das Förderungsjahr folgende Kalenderjahr gut.

7.6 Eine gleichzeitige Anwendung der Förderungsmodelle nach Punkt 6 und Punkt 7 für eine Fluggesellschaft auf einer Strecke ist nicht möglich.

8 Sicherheitsentgelt

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten. Das Sicherheitsentgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz und der EG-Verordnungen für Sicherheit in der zivilen Luftfahrt.

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Anzahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Für Passagiere, die über das GAT abfliegen, entfällt das Sicherheitsentgelt.

Das Sicherheitsentgelt beträgt **0,85 €**

9 PRM-Entgelt

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein PRM-Entgelt zu entrichten. Das PRM-Entgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach der EG-Verordnung über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität.

Das PRM-Entgelt bemisst sich nach der Anzahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste.

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Das PRM-Entgelt beträgt **0,12 €**