



# Hamburg Airport

## Flughafenentgelte

### Teil I

Gültig ab 01. Juli 2020

Flughafen Hamburg GmbH  
Leistungsentgelte  
Postfach  
D-22331 Hamburg

# Inhaltsverzeichnis

Kapitel I	Flughafenbenutzungsordnung (Auszüge)	1
Kapitel II	Allgemeine Bedingungen	1
Kapitel III	Flughafenentgeltordnung	2
<b>1</b>	<b>Lande- und Startentgelte</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Passagierentgelt</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Terminalentgelt GAT</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Positionsentgelt</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Unterstellentgelt</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Förderprogramm Wachstumsincentive</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Sicherheitsentgelt</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>PRM-Entgelt</b>	<b>14</b>
<b>9</b>	<b>Lärmschutzentgelt</b>	<b>14</b>

---

Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an:

Flughafen Hamburg GmbH  
Forderungsmanagement

Sven Wilhelm



+49 (40) 50 75-23 17



+49 (40) 50 75-32 77



invoice@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 Luftverkehrsgesellschaft, 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.
  - der Eigentümer des Luftfahrzeug

- 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.
- 5 Als Abrechnungszeit gilt die lokale Zeit am Hamburg Airport (HAM, EDDH).

## **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 oder durch das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs. 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	<b>2,92</b>
<u>Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart</u> bis 1.200 kg MTOM	<b>9,70</b>
über 1.200 kg bis 2.000 kg MTOM	<b>17,58</b>
über 2.000 kg MTOM (je angefangene 1.000 kg)	<b>2,92</b>

- 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)
<b>11,48 €</b>	<b>27,13 €</b>	<b>60,52 €</b>	<b>127,30 €</b>	<b>377,73 €</b>	<b>1.273,02 €</b>	<b>3.839,94 €</b>
AC68	A320neo	A3181	A300F	A3002	A3004	AN12
AC69	ACJ	A3191	A300S	A3006	B7272	AN4R
AC6T	AT72	AJ25	A3201	A3102	FK28	B7471
AN2	AT722	B7376	A3202	A3103	IL96	B7472
AT42	AT725	BA461	A3211	A3302	MD11	B7473
AT423	B737Maxx	BA462	A3212	A3402	MD81	B747S
AT424	BD70	BA463	A3303	A3403	MD82	C141
AT425	BE39	BE40	A3406	A3405	MD83	DC103
ATP	BE55	BJ40	AN74	AN26	MD88	DC93
BA31	BE60	C337	B7373	B7372	TU54	G2
BA41	BN2	C560	B7375	B7374		G3
BE02	C414	C650	B7377	B7474		IL62
BE10	C525	CRJ9	B7378	B7673		IL76
BE20	C551	DA10	B7572	B7773		YK42
BE30	CJ1	DA20	B7573	C130		
BE3B	CJ2	DA90	B757F	MD87		
BE58	CJ3	DC3	B7672	YK40		
BE90	CL30	E170	B7772			
BE99	CRJ7	E175	BBJ			
C303	D328J	E190	BH06			
C310	E145	E195	DA50			
C340	EC55	FK10	MD93			
C404	G5	FK27	ND16			
C421	GL5T	FK70	P180			
C425	L410	G100	UH1			
C441	LR31	G4				
C500	LR35	GALX				
C501	LR55	H25B				
C550	ND26	HS25				
C56X	PA60	HS74				
C680	S601	MD90				
C750	TB850	RJ1				
CL60		RJ7				
CL61		RJ8				
CL64		S332L				
CRJ		SW2				
D228						
D328						
DH81						
DH83						
DH84						
E120						
<b>Lärmklassen</b>						

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)
<b>11,48 €</b>	<b>27,13 €</b>	<b>60,52 €</b>	<b>127,30 €</b>	<b>377,73 €</b>	<b>1.273,02 €</b>	<b>3.839,94 €</b>
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						

Für Luftfahrzeuge der Typen A319, A320 und A321 mit Vortex Generatoren wird ein Rabatt von 10% auf den Lärmzuschlag gem. Ziffer 1.5 gewährt.

Zur Einstufung von Luftfahrzeugen der Typen A319, A320 und A321 mit Vortex Generatoren in die entsprechende Lärmkategorie, ist durch das Luftfahrtunternehmen ein Nachweis über die technische Ausstattung zu erbringen.

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

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

- 1.6 Auf die unter 1.4 und 1.5 genannten Entgelte werden folgende Zuschläge erhoben:

<b>Zeitraum</b>	<b>Zuschlag</b>
22.00 Uhr bis 22.59 Uhr	150 %
23:00 Uhr bis 23:14 Uhr	350 %
23:15 Uhr bis 23:29 Uhr	400 %
23:30 Uhr bis 23:44 Uhr	450 %
23:45 Uhr bis 23:59 Uhr	550 %
00:00 Uhr bis 05:59 Uhr	700 %

- 1.7 Pro Landung und pro Start wird ein emissionsabhängiges Entgelt erhoben.

Luftfahrzeuge bis einschließlich 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt pauschal 0,2609 EUR pro Landung und 0,2609 EUR pro Start.

Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt 1,56 EUR pro Emissionswert und Landung sowie 1,56 EUR pro Emissionswert und Start, d.h. 3,12 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 ERLIG<sup>1</sup>-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NO<sub>x</sub>) und Kohlenwasserstoff- (HC) -Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift I-CAO Annex 16, Volume II.

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<sub>x</sub> -Wert des Luftfahrzeugs mit einem Faktor a multipliziert:

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

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

Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO<sub>x</sub> 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.

Der Flughafenbetreiber muss unverzüglich über eine Erhöhung oder Verminderung des Emissionswerts eines Flugzeugs informiert werden, die auf AFM, ICAO-Zertifikat oder Herstellerzertifizierung beruht.

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

<sup>1</sup> ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC

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.

- 1.8 Auf die unter 1.4 genannten Entgelte werden für neue planmäßige Verbindungen (Basis: IATA-3-Letter-Code des jeweiligen Flughafens) von und nach Hamburg Rabatte gem. Ziffer 6 gewährt. Auf die unter 1.5, 1.6 und 1.7 genannten Entgelte werden keine Rabatte gemäß Ziffer 6 gewährt. Die Berechnung der Zuschläge nach 1.6 erfolgt immer 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

für Zusteiger	<b>8,99 EUR</b>
für Transitfluggäste	<b>6,29 EUR</b>

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Flugplatz der Europäischen Union oder Island, Norwegen oder der Schweiz erfolgt

für Zusteiger	<b>8,99 EUR</b>
für Transitfluggäste	<b>6,29 EUR</b>

sofern die folgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem außerhalb der Europäischen Union gelegenen Flugplatz erfolgt

für Zusteiger	<b>10,67 EUR</b>
für Transitfluggäste	<b>7,46 EUR</b>

je Fluggast.

- 2.3 Transitfluggäste sind Passagiere, die Ihre Flugreise am Flughafen Hamburg unterbrechen und mit demselben Flugzeug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

- 2.4 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	<b>12,31 EUR</b>
bis	5,7 t MTOM	<b>31,41 EUR</b>
bis	14,0 t MTOM	<b>44,24 EUR</b>
bis	20,0 t MTOM	<b>56,03 EUR</b>
über	20,0 t MTOM	<b>109,77 EUR</b>

### **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 pro Positionsbelegung für jede angefangenen 15 Minuten für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse

bis 3.000 kg	<b>0,3652 EUR</b>
über 3.000 kg bis 5.000 kg	<b>0,5739 EUR</b>
über 5.000 kg bis 7.000 kg	<b>0,7826 EUR</b>

über 7.000 kg für jede angefangenen 1.000 kg der Höchstabflugmasse	<b>0,1044 EUR</b>
--	-------------------

Das Mindestpositionsentgelt beträgt **4,01 EUR**

- 4.5 Auf die unter 4.4 genannten Entgelte werden für neue planmäßige Verbindungen (Basis: IATA-3-Letter-Code des jeweiligen Flughafens) 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.

<b>MTOM</b>	<b>Monatsentgelt</b>	<b>12 Monate</b>
bis 3t	462,04 €	3.961,35 €
bis 5t	578,34 €	4.945,69 €
bis 7t	618,35 €	5.299,38 €
über 7t pro angef. t	78,94 €	678,14 €

### 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.

Der Mietzins (Unterstellentgelt) für die stundenweise Unterstellung von Luftfahrzeugen ist im Sonderleistungsverzeichnis der Flughafen Hamburg GmbH zu finden

5.2 Die Mindestabrechnungsdauer der Unterstellung beträgt 8 Stunden.

### 6 Förderprogramm Wachstumsincentive

6.1 Zielsetzung für das Wachstumsincentive ist es, nachhaltiges Passagierwachstum am Flughafen Hamburg zu fördern. Bewertet wird das streckenunabhängige Wachstum jeder Airline zwischen zwei gleichen Flugplanperioden gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (z.B. Wachstum Sommerflugplan 2019 zu Sommerflugplan 2018). Im Sinne dieses Programms umfasst der Sommerflugplan die Monate April bis Oktober und der Winterflugplan die Monate November bis März. Der Förderungszeitraum beginnt zum Sommerflugplan 2019 und endet mit Ende des Winterflugplans 2021/2022.

- 6.2 Die Airline muss die Teilnahme an dem Programm einmalig für die Laufzeit des Förderprogramms, spätestens während der laufenden Flugplanperiode, bei der FHG im Vorwege schriftlich beantragen. Die Teilnahme muss von der FHG schriftlich bestätigt werden. Eine rückwirkende Förderung ist ausgeschlossen. Die FHG kann den Förderungszeitraum verlängern. Für den Fall, dass dieses Förderprogramm nicht mehr durchführbar sein sollte, kann es durch die Flughafen Hamburg GmbH beendet werden, ohne dass daraus Ansprüche der Airlines entstehen.
- 6.3 An dem Programm können alle Fluggesellschaften teilnehmen, die innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Flugplanperioden im Förderungszeitraum mindestens 10.000 Einsteiger ab Hamburg befördern und mindestens ein Passagierwachstum von 4.000 Einsteigern im Winterflugplan und 6.000 Einsteigern im Sommerflugplan vorweisen. Der Förderbetrag wird bei einem Wachstum von maximal 100.000 Einsteigern (Winter) bzw. 150.000 Einsteigern (Sommer) gedeckelt.
- 6.4 Die zusätzlichen Einsteiger werden mit einem Betrag von 4 EUR/Einsteiger (Sommerflugplan) und 7 EUR/Einsteiger (Winterflugplan) gefördert. Grundlage der Berechnung der relevanten Steigerungsrate bilden die vom Flughafen Hamburg gegenüber dem Statistischen Bundesamt veröffentlichten Verkehrsmengen der jeweiligen Flugplanperiode, für die die Förderung beantragt wird. Eine Förderung kann maximal von der Bestätigung durch die FHG bis zum Ende des Förderzeitraumes erfolgen.
- 6.5 Ein Tausch einzelner Strecken innerhalb einer Airline Gruppe wird nicht gefördert. Wenn z.B. eine Destination innerhalb einer Airline Gruppe von einer anderen Airline übernommen wird, so werden diese Passagiere bei der Berechnung des Incentives nicht berücksichtigt. Darüber hinaus werden Flüge mit tatsächlichem Abflug nach 23:00 Uhr aus der Berechnung ausgeschlossen.
- 6.6 Die Gutschrift der durch das Wachstumsincentive erreichten Prämie schreibt die Flughafen Hamburg GmbH der teilnehmenden Fluggesellschaft im dem auf die Flugplanperiode folgenden Quartal gut.
- 6.7 Die bisherigen Förderprogramme (Rabattprogramm, Streckenwachstumsprogramm (SWP) und Nischenprogramm) werden durch dieses Wachstumsincentive-Programm ersetzt. Bei Beginn des Wachstumsincentive-Programms bereits vereinbarte Zusagen einer Förderung aus Rabatt- oder Nischenprogramm werden bis zum Ende der jeweiligen Laufzeit pro Strecke fortgeführt. Die hierdurch geförderten Einsteiger werden allerdings im Wachstumsincentive nicht gezählt, da keine parallele Förderung durch mehrere Programme möglich ist.
- 6.8 Ergänzend zu dem bestehenden Wachstumsincentive (Entgeltordnung Nr. 6.1 bis 6.7) führt die FHG ein zeitlich begrenztes Anschubincentive ein. Zielsetzung für dieses auf neun Monate befristete Anschubincentive ist es, nach dem durch die Corona-Krise verursachten Verkehrseinbruch, eine möglichst

zeitnahe Erholung des Passagier Volumens auf das Niveau von 2019 am Flughafen Hamburg zu fördern. Bewertet wird die streckenunabhängige Passagiermenge jeder Airline in einer Förderperiode im Vergleich zu dem entsprechenden Zeitraum in 2019 (z.B. Passagiermenge Juli-September 2020 zu Juli-September 2019). Die Förderperioden gestalten sich wie folgt: 3. Quartal 2020: Juli-September 2020, 4. Quartal 2020: Oktober-Dezember 2020, 1. Quartal 2021: Januar-März 2021. Der Förderungszeitraum beginnt damit im Juli 2020 und endet im März 2021.

- 6.9 Die Airline muss die Teilnahme an dem Programm einmalig für die Laufzeit des Förderprogramms, spätestens während der laufenden Förderperiode, bei der FHG schriftlich unter der E-Mail Adresse [incentive@ham.airport.de](mailto:incentive@ham.airport.de) beantragen.

An dem Programm können alle Fluggesellschaften teilnehmen, eine Förderung erfolgt jedoch nur für Airlines, die im Förderzeitraum pro Quartal in 2020/21 ein Mindestvolumen an 1.000 Einsteigern befördern. Einsteiger sind dabei definiert als bei Start an Bord befindliche Passagiere. Die Förderung einer Fluggesellschaft, die im Jahr 2019 schon nach Hamburg geflogen ist, endet im Förderzeitraum, wenn sie 100% ihrer Einsteigerzahl aus dem betreffenden Quartal 2019 erreicht hat. Die Förderung einer Airline, die im jeweiligen Quartal des Jahres 2019 noch nicht nach Hamburg geflogen ist, wird gedeckelt auf 15.000 Einsteiger im jeweiligen Förderzeitraum.

- 6.10 Um den Anreiz der aktuellen Situation anzupassen, wird eine Fördergrenze (Fördergrenze = verringerte Einsteigerzahlen aus dem jeweiligen Quartal des Vergleichszeitraums 2019) definiert: im 3. Quartal 2020 30% der Einsteiger des 3. Quartals 2019, im 4. Quartal 2020 40% der Einsteiger des 4. Quartals 2019 und im 1. Quartal 2021 50% der Einsteiger des 1. Quartals 2019. Das bedeutet, dass die teilnehmende Airline in dem jeweiligen der genannten drei Quartale 2020/21 für jeden zusätzlichen Einsteiger über der Fördergrenze die Förderung erhält. Für Einsteiger in dem jeweiligen der genannten drei Quartale 2020/21 unterhalb der Fördergrenze wird keine Förderung gewährt. Dabei wird jedes Quartal für sich betrachtet, eine Verrechnung oder Kumulation zwischen den Quartalen ist nicht möglich.

Nimmt eine Airline den Betrieb insgesamt ab Hamburg nicht in der ersten Woche eines Quartals, sondern zu einem anderen Zeitpunkt innerhalb dieses Quartals auf, wird der Vorjahreszeitraum tagesgenau auf das Startdatum eingekürzt und die Untergrenze der Förderung entsprechend des für das Quartal geltenden Prozentsatzes abgesenkt. Dabei werden die gesamten Einsteiger der Airline betrachtet und nicht einzelne Strecken extrahiert.

- 6.11 Die Förderbeträge je Einsteiger unterscheiden sich nach dem Endziel innerdeutsch oder international sowie nach der Fördergrenze im Förderzeitraum:

Förderzeitraum	Fördergrenze	EUR/ zusätzl. Einsteiger	
		innerdeutsch	international
Quartal 3: Jul - Sep 2020	30% der Einsteiger Q3 2019	4,00	8,00
Quartal 4: Okt - Dez 2020	40% der Einsteiger Q4 2019	3,00	7,00
Quartal 1: Jan - Mär 2021	50% der Einsteiger Q1 2019	3,00	7,00

## Rechenbeispiel Förderung Airline A

### Fördergrenze

3. Quartal 2019	100.000 Einsteiger international
Fördergrenze 30% im Q3 2019	30.000 Einsteiger international = Fördergrenze

### Förderbetrag

#### Beispiel:

Einsteiger 3. Quartal 2020	50.000 Einsteiger international
zusätzl. Einsteiger	+20.000 Einsteiger international = oberhalb der Fördergrenze
Förderung (8 EUR) pro zusätzl. Einsteiger	160.000 EUR Förderung

- 6.12 Grundlage der Berechnung der relevanten Steigerungsrate bilden die vom Flughafen Hamburg gegenüber dem Statistischen Bundesamt veröffentlichten Verkehrsmengen. Bewertet werden dabei Einsteiger auf Basis der Debitoren (Kundennummer) der Aviation-Entgelte. Rechnet eine Airline mit unterschiedlichen Debitoren ab, so werden demnach diese Debitoren auch getrennt betrachtet.

Ein Tausch einzelner Strecken innerhalb einer Airline Gruppe wird nicht gefördert. Wenn z.B. eine Destination innerhalb einer Airline Gruppe von einer anderen Airline übernommen wird, so werden diese Passagiere bei der Berechnung des Incentives nicht berücksichtigt. Darüber hinaus werden Flüge mit tatsächlichem Abflug nach 23:00 Uhr aus der Berechnung ausgeschlossen.

Die Gutschrift der durch das Anschubincentive erreichten Prämie schreibt die Flughafen Hamburg GmbH der teilnehmenden Fluggesellschaft bzw. dem entsprechenden Debitor in dem auf die Periode folgenden Quartal gut.

## 7 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**

**1,20 €**

## 8 **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

**0,28 €**

## 9 **Lärmschutzentgelt**

Zusätzlich zu den Lande- und Passagierentgelten ist ein Lärmschutzentgelt zu entrichten. Das Lärmschutzentgelt dient zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Fluglärmgesetz. Es wird pro Landung und pro Start für Maschinen über 2t MTOM erhoben.

Das Lärmschutzentgelt bemisst sich nach der Lärmklasse gem. Lärmzuschlag in Punkt 1.5.

Lärmklasse	Preis [EUR]
1	1,00 EUR
2	2,00 EUR
3	3,00 EUR
4	9,00 EUR
5	24,00 EUR
6	65,00 EUR
7	175,00 EUR

Das Lärmschutzentgelt ist bis auf weiteres ausgesetzt.