

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden gültig ab 01.04.2015

Allgemeine Bedingungen

Alle Entgelte sind grundsätzlich vor dem auf die Landung folgenden Start beim Flughafenunternehmer in Euro zu entrichten. In besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

Alle Entgelte dieser Entgeltordnung sind Entgelte i. S. des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

In der Entgeltordnung wird mit Luftfahrzeughalter der Schuldner der Entgelte bezeichnet. Schuldner der Entgelte sind als Gesamtschuldner:

- a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird;
- b) der Luftfahrzeughalter;
- c) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer.

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.

Für die Nachsendung einer Rechnung behält sich der Flughafenunternehmer vor, ein eventuell anfallendes Bearbeitungsentgelt zu erheben.

Rückwirkende Erstattungen erfolgen in der Regel nicht.

Teil I – Lande- und Passagierentgelte

1. Allgemeines

- 1.1 Für Landungen von Luftfahrzeugen und Starts von Luftfahrzeugen mit Passagieren haben deren Halter oder Führer Entgelte nach Maßgabe dieser Entgeltordnung an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- 1.2 Das Landeentgelt bemisst sich nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeugs (MTOM) sowie nach seiner Lärm- und Emissionskategorie.

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 zugrundegelegt.

Als Nachweis für die Erfüllung der Lärmklasse bzw. der Lärmkategorie des Luftfahrzeugs gelten:

- die Bestätigungen und Eintragungen in Lärmzeugnissen nach NfL II – 65/03, ausgestellt durch eine Zulassungsbehörde, oder
- Kennzeichnung nach § 4 Abs. 6 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 5. Januar 1999 gemäß NfL II – 138/99 (Umweltschutzzeichen), oder
- die Vorlage entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen und Urkunden einer Zulassungsbehörde, die im Einzelfall die Erfüllung der Voraussetzungen belegen.

Als Nachweis für die Zuordnung zur Emissionskategorie wird eine anerkannte Datenbank benutzt. Der Luftfahrzeughalter kann alternativ vergleichbare Unterlagen oder Urkunden vorlegen.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfaren Nachweises über die Einhaltung der o. g. Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter rechtzeitig vor der Landung. Der Nachweis ist beim Flughafenunternehmer vorzulegen, der ihn überprüft und dokumentiert. Erfolgt keine Vorlage der entsprechenden Nachweise, so werden die Entgelte auf Grundlage der dem Flughafenunternehmer vorliegenden Daten zu diesem Luftfahrzeugtyp berechnet.

- 1.3 Im gewerblichen Luftverkehr und im Werkverkehr mit Luftfahrzeugen über 2,0 t MTOM wird ein Passagierentgelt erhoben, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst. Fluggäste sind auch Mitarbeiter – mit Ausnahme der diensthabenden Crew – der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befinden.

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer ist verpflichtet, die tatsächliche Anzahl der an Bord befindlichen entgeltpflichtigen Passagiere bei der Luftaufsicht anzugeben. Bei Unterlassung der Angabe wird die maximale Sitzplatzkapazität für die Berechnung des Passagierentgeltes herangezogen.

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

1.4 Für Schul- und Einweisungsflüge werden in der Zeit von Sonnenaufgang - 30 Minuten bis Sonnenuntergang + 30 Minuten (SR - 30 bis SS + 30) Ermäßigungen gewährt, sofern Start oder Landung nicht außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten des Flughafens erfolgen. Für Schul- und Einweisungsflüge der am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden ansässigen Luftfahrtunternehmen werden die Ermäßigungen auch in der übrigen Zeit gewährt, sofern Start oder Landung nicht außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten des Flughafens erfolgen. Das ermäßigte Landeentgelt beträgt 60% des maßgebenden Satzes.

Schulflüge im Sinne dieser Entgeltordnung sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig ist.

Einweisungsflüge im Sinne dieser Entgeltordnung 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.

1.5 Das Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten. Die Ermäßigungen für Schul- und Einweisungsflüge kommen zur Anwendung.

1.6 Das Landeentgelt ist auch bei Tiefanflügen (Low Approaches) zu entrichten, wenn diesen ein Anflug unter Zuhilfenahme von Instrumentenlandesystemen (z. B.: simulierter ILS bzw. NDB/DME – Anflug) vorausgeht. Die Ermäßigungen für Schul- und Einweisungsflüge kommen zur Anwendung. Bei Durchstartmanövern aus technischen, flugverkehrlichen oder meteorologischen Gründen (Fehlanflug) wird kein Entgelt erhoben.

- 1.7 Für Werkstattflüge von Luftfahrzeugen bis 5.700 kg MTOM, die in einem am Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden ansässigen Wartungs- und Instandhaltungsunternehmen gewartet werden, werden Ermäßigungen gewährt, sofern das Unternehmen als Entgeltschuldner auftritt und diese Flüge dem Flughafenunternehmer als solche rechtzeitig anzeigt. Als Werkstattflüge im Sinne dieser Entgeltordnung gelten Flüge, die zur Überprüfung der in der Werkstatt am Luftfahrzeug ausgeführten Leistungen erforderlich sind. Das ermäßigte Landeentgelt beträgt 60% des maßgebenden Satzes.

- 1.8 Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – kein Landeentgelt zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

2. Lande- und Passagierentgelte

2.1 Landeentgelte

2.1.1 Propellerflugzeuge bis 9.000 kg MTOM einschließlich Motorsegler

Lärmklasse A (“erhöhter Schallschutz“)

Für die in die Lärmklasse A einzuordnenden Luftfahrzeuge beträgt das Landeentgelt:

Bei einem MTOM bis 1.400 kg	8,53 €
Bei einem MTOM über 1.400 kg bis 2.000 kg	16,01 €
Bei einem MTOM über 2.000 kg bis 9.000 kg; je angefangene 1.000 kg des MTOM	9,88 €

Lärmklasse B (“besonderer Schallschutz“)

Für die in die Lärmklasse B einzuordnenden Luftfahrzeuge beträgt das Landeentgelt:

Bei einem MTOM bis 1.400 kg	15,50 €
Bei einem MTOM über 1.400 kg bis 2.000 kg	25,74 €
Bei einem MTOM über 2.000 kg bis 9.000 kg; je angefangene 1.000 kg des MTOM	15,50 €

Lärmklasse C

Für die in die Lärmklasse C einzuordnenden Luftfahrzeuge beträgt das Landeentgelt:

Bei einem MTOM bis 1.400 kg	22,79 €
Bei einem MTOM über 1.400 kg bis 2.000 kg	42,40 €
Bei einem MTOM über 2.000 kg bis 9.000 kg; je angefangene 1.000 kg des MTOM	22,79 €

Für Landungen von dreiachsgesteuerten Ultraleichtflugzeugen, die im Rahmen des erforderlichen Werftbetriebes genehmigt werden (PPR), wird ein Landeentgelt von 14,91 € erhoben.

2.1.2 Propellerflugzeuge über 9.000 kg MTOM und Strahlflugzeuge

Für Propellerflugzeuge mit einem MTOM über 9.000 kg und Strahlflugzeuge nach ICAO Annex 16 Chapter 3 und 4 setzt sich das Landeentgelt aus 3 Komponenten zusammen:

- 2.1.2.1 Landeentgelt je angefangene 1.000 kg des MTOM
- 2.1.2.2 Lärmabhängiges Landeentgelt
- 2.1.2.3 Emissionsabhängiges Landeentgelt

2.1.2.1 Landeentgelt je angefangene 1.000 kg des MTOM

Bei einem MTOM bis 100.000 kg	6,00 €
Bei einem MTOM über 100.000 kg bis 200.000 kg	5,00 €
Bei einem MTOM über 200.000 kg	4,00 €

2.1.2.2 Lärmabhängiges Landeentgelt

Für jede Landung ist an den Flughafenunternehmer ein lärmabhängiges Landeentgelt zu entrichten. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie.

Die Einstufung in die jeweilige Lärmkategorie erfolgt nach dem kumulierten Wert (ICAO Annex 16) aus den drei zertifizierten Lärmwerten (Lateral, Approach und Flyover) gemäß Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs. Bis zur Vorlage der Unterlagen durch den Luftfahrzeughalter wird der dem Flughafenunternehmer bekannte kumulierte Lärmwert des Luftfahrzeugtyps zugrunde gelegt (international anerkannte Datenbank mit Flugzeugregistrierungen, Beispiele siehe Anhang 2). Eine Änderung des kumulierten Lärmwertes gemäß Airplane Flight Manual (AFM) wird nur anerkannt, wenn die Änderung durch den Luftfahrzeughalter rechtzeitig vor der Landung mitgeteilt worden ist.

Das lärmabhängige Landeentgelt beträgt für jede Landung:

L-Kategorie 0: LFZ bis maximal 10 Tonnen MTOM	50,00 €
L-Kategorie 1: bis 240 EPNdB*	70,00 €
L-Kategorie 2: 240,1 bis 252 EPNdB*	100,00 €
L-Kategorie 3: 252,1 bis 264 EPNdB*	140,00 €
L-Kategorie 4: 264,1 bis 276 EPNdB*	200,00 €
L-Kategorie 5: 276,1 bis 288 EPNdB*	260,00 €
L-Kategorie 6: 288,1 bis 300 EPNdB*	330,00 €
L-Kategorie 7: 300,1 bis 315 EPNdB*	410,00 €
L-Kategorie 8: über 315 EPNdB*	500,00 €
*EPNdB = Effectively Perceived Noise dB, kumulierter Wert aus den 3 zertifizierten Lärmwerten im Lärmzeugnis	

2.1.2.3 Emissionsabhängiges Landeentgelt

Das emissionsabhängige Landeentgelt wird je ausgestoßenem Kilogramm-Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeugs für jede Landung berechnet. Die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Emissionskategorie.

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG-Formel (ERLIG = Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC) auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NO_x) und Kohlenwasserstoff- (HC) Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II.

Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Datenbank ermittelt (Beispiele siehe Anhang 3).

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.

Der Einsatz eines Triebwerkstyps mit niedrigeren Emissionswerten ist dem Flughafenunternehmer durch Vorlage des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung mit dem entsprechenden ICAO-Zertifikat oder dem Hersteller-nachweis rechtzeitig vor der Landung nachzuweisen. Solange dies nicht nachgewiesen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den 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.

Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Das emissionsabhängige Landeentgelt beträgt für jede Landung:

E-Kategorie 1: bis 1,0 kg*	5,00 €
E-Kategorie 2: 1,1 bis 4,0 kg*	10,00 €
E-Kategorie 3: 4,1 bis 7,0 kg*	20,00 €
E-Kategorie 4: 7,1 bis 10,0 kg*	35,00 €
E-Kategorie 5: 10,1 bis 13,0 kg*	50,00 €
E-Kategorie 6: 13,1 bis 16,0 kg*	70,00 €
E-Kategorie 7: 16,1 bis 19,0 kg*	100,00 €
E-Kategorie 8: über 19,0 kg*	200,00 €
*Emissionswert in kg pro Landung und Luftfahrzeug	

2.1.3 Drehflügler

Für Drehflügler beträgt das Landeentgelt:

Bei einem MTOM bis 1.400 kg	14,75 €
Bei einem MTOM über 1.400 kg bis 2.000 kg	34,64 €
Bei einem MTOM über 2.000 kg je angefangene 1.000 kg des MTOM	18,60 €

2.1.4 Landung und/oder Start außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten

Für Landung und/oder Start außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten des Flughafens werden folgende zusätzlichen Entgelte erhoben.

Alle angegebenen Zeiten sind UTC. Die in Klammern angegebenen Zeiten beziehen sich auf die gesetzliche Sommerzeit.

vor Platzöffnung:

MO – SA

00:00 – 04:59 (00:00 – 03:59): 55,00 € je angef. 15 min.

Sonn- / Feiertag

00:00 – 04:59 (00:00 – 03:59): 110,00 € je angef. 15 min.

nach Platzschließung:

MO – SA

22:01 – 23:59 (21:01 – 23:59): 55,00 € je angef. 15 min.

Sonn- / Feiertag

22:01 – 23:59 (21:01 – 23:59): 110,00 € je angef. 15 min.

Voraussetzung für die Berechnung der oben genannten Entgelte ist eine verbindliche Anmeldung der Landung / des Starts bei der Luftaufsicht spätestens 20:00 (19:00) Uhr. Als Berechnungsgrundlage gilt die angemeldete bzw. tatsächliche Lande-/Startzeit. Verspätungen oder Verzögerungen, die der Flughafenunternehmer nicht verschuldet hat, gehen zu Lasten des Entgeltschuldners.

Anmeldungen, die außerhalb des oben genannten Zeitrahmens bzw. außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten erfolgen, sollten 2 Stunden, spätestens jedoch 1 Stunde, vor der geplanten Landung/ dem geplanten Start erfolgen. Hierfür wird ein zusätzliches Abrufentgelt von einmalig 150,00 € erhoben.

2.2 Passagierentgelt nach Zahl der an Bord befindlichen Fluggäste

Das Passagierentgelt, das sich nach der Zahl der beim Start des Luftfahrzeugs (Luftfahrzeuge mit mehr als 2 Tonnen MTOM) an Bord befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt pro Passagier:

sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland, in einem Land der Europäischen Union, im EWR oder in der Schweiz erfolgt:	5,67 €
sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz eines Landes außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, der Europäischen Union, des EWR oder der Schweiz erfolgt:	6,62 €

2.3 Alternative Entgeltregelung für Linienflugverkehr

Für Flugzeuge im Linienflugverkehr, die ein Flugziel (Destination) zu vorher mit dem Flughafenunternehmer abgestimmten Zeiten kontinuierlich über das Jahr (für nicht am Flughafen stationierte Luftfahrzeuge an mindestens 3 Tagen in der Woche und in mindestens 45 Wochen im Jahr und für am Flughafen stationierte Luftfahrzeuge an mindestens 2 Tagen in der Woche und in mindestens 45 Wochen im Jahr) anfliegen, können alternativ zu Punkt 2.1 und Punkt 2.2 folgende Flughafenentgelte erhoben werden. Das alternative Entgelt wird gemäß Punkt 2.3.1 zusammen mit Punkt 2.3.2 berechnet.

2.3.1 Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Anzahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste (vgl. Teil I, Punkt 1.3) abhängig vom nachfolgenden Landeflughafen pro Passagier wie folgt:

	I	II
Luftfahrzeuge mit bis zu 50 Sitzplätzen	8,50 €	9,23 €
Luftfahrzeuge mit bis zu 100 Sitzplätzen	7,53 €	8,24 €
Luftfahrzeuge mit bis zu 150 Sitzplätzen	6,94 €	7,65 €
Luftfahrzeuge mit über 150 Sitzplätzen	6,07 €	6,77 €

I: Die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs erfolgt auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland, in der Europäischen Union, im EWR oder in der Schweiz.

II: Die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs erfolgt auf einem Flugplatz eines Landes außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, der Europäischen Union, des EWR oder der Schweiz.

2.3.2 Die in 2.3.1 festgelegten Entgelte ermäßigen bzw. erhöhen sich in Abhängigkeit von der Lärmkategorie der eingesetzten Luftfahrzeuge (siehe Punkt 2.1.2.1) wie folgt:

L-Kategorie 0	-	20%
L-Kategorie 1	-	15%
L-Kategorie 2	-	10%
L-Kategorie 3	-	5%
L-Kategorie 4	+/-	0%
L-Kategorie 5	+	5%
L-Kategorie 6	+	10%
L-Kategorie 7	+	15%
L-Kategorie 8	+	20%

Der Luftfahrzeughalter kann mit dem Nachweis, dass die o. g. Voraussetzungen erfüllt werden die alternative Abrechnung (2.3) anstelle der Abrechnung nach den Punkten 2.1 und 2.2 beim Flughafenunternehmer beantragen.

2.4 Förderung neuer Verbindungen im Pauschalflugreiseverkehr

Für Flugzeuge im Pauschalflugreiseverkehr, die ein Flugziel (Destination), das innerhalb der vergangenen 12 Monate nicht mehr bedient wurde, an mindestens 1 Tag in der Woche für mindestens eine Flugplanperiode direkt anfliegen, können folgende Ermäßigungen auf das Landeentgelt nach Punkt 2.1.2 gewährt werden:

Im 1. Jahr	im 2. Jahr	im 3. Jahr
75 %	50 %	25 %

Der Flugzeugbetreiber kann mit dem Nachweis, dass die o. g. Voraussetzungen erfüllt werden, die Förderung (2.4) anstelle der Abrechnung nach Punkt 2.1.2 beim Flughafenunternehmer beantragen.

2.5 Sicherheitsentgelt

Zusätzlich zu den Lande- und den Passagierentgelten ist im gewerblichen Luftverkehr und im Werkverkehr mit Luftfahrzeugen über 2,0 t MTOM ein Sicherheitsentgelt zu entrichten.

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

Das Sicherheitsentgelt beträgt 1,10 € pro abfliegenden Passagier.

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

Teil II – Anflugentgelte

1. Allgemeines

- 1.1 Für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Luftfahrzeuge haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Anflugentgelt) nach Maßgabe dieser Entgeltordnung an den Flughafenunternehmer zu entrichten, da diese Flugsicherungseinrichtungen vom Flughafenunternehmer zur Verfügung gestellt werden.
- 1.2 Für Flugzeuge und Drehflügler bemisst sich das Anflugentgelt nach dem in der Zulassungsurkunde (vgl. Teil I, Punkt 1.2) eingetragenen Höchstabfluggewicht (MTOM).
- 1.3 Zähleinheit ist die Landung, der „Touch and Go“ oder der Tiefanflug. Bei Schul- und Einweisungsflügen der am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden ansässigen Luftfahrtunternehmen wird für Landungen, „Touch and Go's“ oder Tiefanflüge aus der Platzrunde kein Anflugentgelt erhoben.

2. Entgelte

Das Anflugentgelt beträgt für alle Luftfahrzeuge je Zähleinheit (vgl. Teil II, Punkt 1.3):

Bei einem MTOM bis 1.400 kg	3,76 €
Bei einem MTOM über 1.400 kg bis 2.000 kg	5,62 €
Bei einem MTOM über 2.000 kg je angefangene 1.000 kg des MTOM	3,76 €

Das Anflugentgelt beträgt maximal 180,00 € je Zähleinheit (vgl. Teil II, Punkt 1.3).

Teil III – Abstellentgelte

1. Allgemeines

- 1.1 Für die Abstellung von Luftfahrzeugen haben deren Halter oder Führer ein Entgelt (Abstellentgelt) nach Maßgabe dieser Entgeltordnung an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- 1.2 Für Flugzeuge und Drehflügler bemisst sich das Abstellentgelt nach dem in der Zulassungsurkunde (vgl. Teil I, Punkt 1.2) eingetragenen Höchstabfluggewicht (MTOM).

2. Entgelte

Das Abstellentgelt beträgt pro angefangene 24 Stunden:

Bei einem MTOM bis 1.400 kg	3,78 €
Bei einem MTOM über 1.400 kg bis 2.000 kg	6,30 €
Bei einem MTOM über 2.000 kg je angefangene 1.000 kg des MTOM	3,78 €

Das Mindestabstellentgelt beträgt 10,50 €.

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens drei (3) Stunden zwischen Landung bzw. Abstellung und dem Start bzw. Beendigung der Abstellung des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.

Bemerkung: Für die Unterstellung eines Luftfahrzeuges in einer Halle werden von dieser Entgeltordnung unabhängige Entgelte erhoben.

Für Luftfahrzeuge des Linien- und Pauschalverkehrs, die am Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden für mindestens eine Flugplanperiode stationiert sind, ermäßigt sich das Abstellentgelt um 50%. Als stationiert werden Luftfahrzeuge dann betrachtet, wenn sie mindestens an 5 von 7 Tagen entgeltpflichtig abgestellt werden.

Der Luftfahrzeughalter muss mit dem Nachweis, dass die o. g. Voraussetzung erfüllt wird, die Ermäßigung des Abstellentgeltes beim Flughafenunternehmer beantragen.

Teil IV – Terminalentgelt GAT

1. Allgemeines

- 1.1 Für die Benutzung der Einrichtungen im General Aviation Terminal durch Besatzungen und Passagiere haben die Halter oder Führer von Luftfahrzeugen ein Terminalentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- 1.2 Für Flugzeuge und Drehflügler bemisst sich das Terminalentgelt nach dem in der Zulassungsurkunde (vgl. Teil I, Punkt 1.2) eingetragenen Höchstabfluggewicht (MTOM).
- 1.3 Das Terminalentgelt wird insgesamt als Pauschale bei der Landung eines Luftfahrzeuges abhängig vom MTOM des Luftfahrzeuges aber unabhängig von der Inanspruchnahme einzelner Leistungen als Infrastrukturentgelt fällig.

2. Entgelte

Das Terminalentgelt beträgt für alle betroffenen Luftfahrzeuge:

bei einem MTOM über 2.000 kg bis 4.000 kg	10,50 €
bei einem MTOM über 4.000 kg bis 5.700 kg	21,00 €
bei einem MTOM über 5.700 kg bis 10.000 kg	31,50 €
bei einem MTOM über 10.000 kg bis 14.000 kg	42,00 €
bei einem MTOM über 14.000 kg	52,50 €

Teil V – Luftschiffe

1. Allgemeines

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen ist ein Landeentgelt und ein Ankermastentgelt zu entrichten. Die Entgelte bemessen sich nach der Gesamtlänge des Luftschiffes.

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

2. Entgelte

Das Landeentgelt beträgt für Luftschiffe:

- bis 49,99 m Gesamtlänge	15,75 €
- von 50,00 m bis 59,99 m Gesamtlänge	21,00 €
- ab 60,00 m Gesamtlänge	26,25 €

Das Ankermastentgelt beträgt pro angefangene 24 Stunden für Luftschiffe

- bis 49,99 m Gesamtlänge	73,50 €
- von 50,00 m bis 59,99 m Gesamtlänge	84,00 €
- ab 60,00 m Gesamtlänge	94,50 €

Für Starts und/oder Landungen in der Zeit von SS + 30 min. bis SR - 30 min. wird ein zusätzliches Entgelt von 10,50 € erhoben.

Teil VI – Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 01.04.2015 in Kraft.

Anhang 1 zur Entgeltordnung

Lärmklassen für Luftfahrzeuge nach Teil I, Punkt 2.1.1

Lärmklasse A (“erhöhter Schallschutz“)

Analog zu § 4 Absatz 3 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung entsprechen propellergetriebene Flugzeuge bis 9.000 kg Höchstabfluggewicht und Motorsegler den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung festgelegten Lärmgrenzwerte

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

Lärmklasse B (“besonderer Schallschutz“)

Bei propellergetriebenen Luftfahrzeugen bis 9.000 kg Höchstabfluggewicht muss der vom Luftfahrzeug ausgehende maximale Lärmpegel die in der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung in der Anlage 2 festgelegten Lärmgrenzwerte mindestens erreichen.

Historische Flugzeuge bis 9.000 kg Höchstabfluggewicht mit einem Baujahr vor 1960 werden nach Lärmkategorie B abgerechnet, sofern Sie kein besser lautendes Lärmzeugnis vorweisen können.

Lärmklasse C

Bei propellergetriebenen Luftfahrzeugen bis 9.000 kg Höchstabfluggewicht überschreitet der vom Luftfahrzeug ausgehende maximale Lärmpegel die in der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung in der Anlage 2 festgelegten Lärmgrenzwerte.

Anhang 2 zur Entgeltordnung

Lärmkategorien für Luftfahrzeuge nach Teil I, Punkt 2.1.2

Die Einordnung erfolgt durch den Flughafenunternehmer auf Basis einer international anerkannten Datenbank. In dieser Datenbank sind die kumulierten Lärmwerte einer Luftfahrzeugregistrierung zugeordnet. Der gleiche Luftfahrzeugtyp kann abweichend von der dargestellten Beispielliste aufgrund anderer Triebwerke einer anderen L-Kategorie zugeordnet werden. Beispiele der Einordnung von Luftfahrzeugen bezüglich der Lärm-Kategorie gemäß international anerkannter Datenbank:

L-Kategorie	Flugzeugtyp	
L-Kategorie 0:	Alle Luftfahrzeuge bis 10 Tonnen MTOM	
L-Kategorie 1:		
L-Kategorie 2:	AT45 C680 C750 LJ60	ATR 42-500 Cessna Citation 680 Sovereign Cessna Citation 750 X Learjet 60
L-Kategorie 3:	AT75 AT76 CL30 CL60 CRJ1 CRJ2 CRJ7 CRJ9 D328 DH8C DH8D E135 E145 F2TH F50 F70 F900	ATR 72-500 ATR 72-600 Bombardier BD-100 Challenger 300 Canadair CL-600 Challenger 600-604 Canadair Regional Jet CRJ-100 Canadair Regional Jet CRJ-200 Canadair Regional Jet CRJ-700 Canadair Regional Jet CRJ-900 Fairchild-Dornier 328 De Havilland DHC-8-300 Dash 8 De Havilland DHC-8-400 Dash 8 Embraer EMB-135 / ERJ-135 Embraer EMB-145 / ERJ-145 Dassault Falcon 2000 Fokker 50 Fokker 70 Dassault Falcon 900

L-Kategorie	Flugzeugtyp	
L-Kategorie 3:	G150 GALX GL5T GLEX GLF4 GLF5 GLF6 H25B HA4T J328 SB20 SF34	Gulfstream G150 Gulfstream G200 Bombardier BD-700 Global 5000 Bombardier BD-700 Global Express Gulfstream 4 Gulfstream 5 Gulfstream G650 Hawker-Siddeley HS-125-700 Hawker 4000 Horizon Fairchild-Dornier 328 Jet Saab 2000 Saab 340
L-Kategorie 4:	A318 A319 A320 AN26 AT72 B462 B735 B736 B737 B738 C650 E170 E190 F100 FA20 FA50 FA7X MD87 MD90 RJ85	Airbus A 318 Airbus A 319 Airbus A 320 Antonov AN-26 ATR 72-200 BAe 146-200 Boeing 737-500 Boeing 737-600 Boeing 737-700 Boeing 737-800 Cessna 650 Citation III Embraer EMB-170 / ERJ-170 Embraer EMB-190 / ERJ-190 Fokker 100 Dassault Falcon 20 Dassault Falcon 50 Dassault Falcon 7X McDonnell Douglas MD-87 McDonnell Douglas MD-90 BAe Avro RJ-85
L-Kategorie 5:	A310 A321 A332 A333 A343	Airbus A 310 Airbus A 321 Airbus A 330-200 Airbus A 330-300 Airbus A 340-300

L-Kategorie	Flugzeugtyp	
L-Kategorie 5:	B734 B739 B753 MD81 MD83	Boeing 737-400 Boeing 737-900 Boeing 757-300 McDonnell Douglas MD-81 McDonnell Douglas MD-83
L-Kategorie 6:	ABY AN12 B77L C130 IL76 MD11 YK42	Airbus A 300B4-600 / C4-600 / F4-600 Antonov AN-12 Boeing 777-200 (LR) Lockheed C-130 Hercules Ilyushin IL-76 (Chapter IV) McDonnell Douglas MD-11 Yakovlev Yak-42
L-Kategorie 7:	A124 B744 B74S B77W	Antonov AN-124 Boeing 747-400 Boeing 747 SP Boeing 777-300 (ER)
L-Kategorie 8:	IL76	Ilyushin IL-76 (Not Chapter III)

Anhang 3 zur Entgeltordnung

Emissionskategorien für Luftfahrzeuge nach Teil I, Punkt 2.1.2

Die Einordnung erfolgt durch den Flughafenunternehmer auf Basis einer international anerkannten Datenbank. Die angefügte Tabelle zeigt beispielhaft die Einordnung der Luftfahrzeuge bezüglich der Emissions-Kategorie.

E-Kategorie	Flugzeugtyp	
E-Kategorie 1:	AN26 C25A C25B C25C C510 C525 E50P E55P EA50 PRM1 SF34	Antonov AN-26 Cessna 525A Citation CJ2+ Cessna 525B Citation CJ3 Cessna 525C Citation CJ4 Cessna 510 Citation Mustang Cessna 525 Citation CJ1+ Embraer EMB-500 Phenom 100 Embraer EMB-505 Phenom 300 Eclipse EA-500 Raytheon 390 Premier I Saab 340
E-Kategorie 2:	AN12 AT45 AT72 AT75 AT76 B462 BE40 C130 C500 C501 C550 C551 C560 C56X C650 C680	Antonov AN-12 ATR 42-500 ATR 72-200 ATR 72-500 ATR 72-600 BAe 146-200 Hawker 400A (Beechjet) Lockheed C-130 Hercules Cessna 500 Citation I Cessna 501 Citation I/SP Cessna 550B Citation Bravo Cessna 551 Citation II/SP Cessna 560 Citation Encore Cessna 560 Citation XLS Cessna 650 Citation III Cessna 680 Citation Sovereign

E-Kategorie	Flugzeugtyp	
E-Kategorie 2:	C750 CL30 CL60 CRJ1 CRJ2 D328 DH8C DH8D E135 E145 F2TH F50 F900 FA20 FA50 FA7X G150 GALX H25B HA4T J328 LJ31 LJ35 LJ45 LJ55 LJ60 SB20	Cessna 750 Citation X Bombardier BD-100 Challenger 300 Canadair CL-600 Challenger 600-604 Canadair Regional Jet CRJ-100 Canadair Regional-Jet CRJ-200 Fairchild-Dornier 328 De Havilland DHC-8-300 Dash 8 De Havilland DHC-8-400 Dash 8 Embraer EMB-135 / ERJ-135 Embraer EMB-145 / ERJ-145 Dassault Falcon 2000 Fokker 50 Dassault Falcon 900 Dassault Falcon 20 Dassault Falcon 50 Dassault Falcon 7X Gulfstream G150 Gulfstream G200 Hawker-Siddeley HS-125-700 Hawker 4000 Horizon Fairchild-Dornier 328 Jet Learjet 31 Learjet 35 Learjet 45 Learjet 55 Learjet 60 Saab 2000
E-Kategorie 3:	A318 A319 CRJ7 CRJ9 E170 E190 F100 F70 GL5T GLEX GLF4	Airbus A 318 Airbus A 319 Canadair Regional Jet CRJ-700 Canadair Regional Jet CRJ-900 Embraer EMB-170 / ERJ-170 Embraer EMB-190 / ERJ-190 Fokker 100 Fokker 70 Bombardier BD-700 Global 5000 Bombardier BD-700 Global Express Gulfstream 4

E-Kategorie	Flugzeugtyp	
E-Kategorie 3:	GLF5 GLF6 RJ85	Gulfstream 5 Gulfstream G650 BAe Avro RJ-85
E-Kategorie 4:	B734 B735 B736 B737 MD81	Boeing 737-400 Boeing 737-500 Boeing 737-600 Boeing 737-700 McDonnell Douglas MD-81
E-Kategorie 5:	A320 B738 B739 MD83 MD87	Airbus A 320 Boeing 737-800 Boeing 737-900 McDonnell Douglas MD-83 McDonnell Douglas MD-87
E-Kategorie 6:	MD90	McDonnell Douglas MD-90
E-Kategorie 7:	A321 A332 A333 B753	Airbus A 321 Airbus A 330-200 Airbus A 330-300 Boeing 757-300
E-Kategorie 8:	A124 ABY A310 A343 B744 B74S B77L B77W IL76 IL76 MD11 YK42	Antonov AN-124 Airbus A 300B4-600 / C4-600 / F4-600 Airbus A 310 Airbus A 340-300 Boeing 747-400 Boeing 747 SP Boeing 777-200 (LR) Boeing 777-300 (ER) Ilyushin IL-76 (Chapter IV) Ilyushin IL-76 (Not Chapter III) McDonnell Douglas MD-11 Yakovlev Yak-42