

Entgeltordnung Flughafen Berlin Brandenburg

Charges Regulation Berlin Brandenburg Airport

Gültig ab dem 01.04.2025

Valid from 2025-04-01

Datum der Genehmigung:

17.01.2025

Date of approval:

2025-01-17

Herausgeber | *Publisher:*

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Geschäftsbedingungen	3
<i>General terms and conditions</i>	3
a. Flughafenunternehmer, Ansprechpartner	3
<i>Airport operator, contacts</i>	3
b. Allgemeine Bedingungen	3
<i>General conditions</i>	3
c. Ausnahme von Entgeltlichkeit	4
<i>Exemptions</i>	4
d. Entgeltschuldner	5
<i>Charges Debtor</i>	5
e. Zahlungsbestimmungen	5
<i>Payment terms and conditions</i>	5
f. Berechnungsverfahren	8
<i>Charging procedures</i>	8
g. Haftung	9
<i>Liability</i>	9
h. Datenschutzhinweis	9
<i>Data protection</i>	9
i. Schlussbestimmungen	10
<i>Final provisions</i>	10
1 Entgelte gem. §19b LuftVG für die Großluftfahrt	11
<i>Charges according to §19b LuftVG¹ for Scheduled/ Charter-Airlines</i>	11
1.1 Lande- und Startentgelte	11
<i>Landing and take-off charges</i>	11
1.2 Positions- und Abstellentgelte	20
<i>Positioning and parking charges</i>	20
1.3 Passagierentgelte	26
<i>Passenger charges</i>	26
1.4 Schallschutzzentgelt	31
<i>Noise protection charge</i>	31
1.5 Verkehrsfördernde Programme	32
<i>Traffic incentive schemes</i>	32
2 Entgelte gem. §19b LuftVG für die allgemeine Luftfahrt	41
<i>Charges according to §19b LuftVG¹⁰ for general aviation</i>	41
2.1 Lande- und Startentgelte	41
<i>Landing and take-off charges</i>	41
2.2 Abstellentgelte	41
<i>Parking charges</i>	41
2.3 Terminalentgelt	43
<i>Terminal charge</i>	43
3 Entgelte für zentrale Infrastrukturen	44
<i>Charges for centralized infrastructure</i>	44
3.1 Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung	44

<i>De-icing infrastructure</i>	44
3.2 Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung	45
<i>Fresh water and sewage facilities</i>	45
3.3 Einrichtungen für Abfertigungsinfrastruktur	45
<i>Processing-infrastructure charge</i>	45
4 Weitere Entgelte	46
<i>Other charges</i>	46
4.1 PRM-Entgelt	46
<i>PRM charge</i>	46
Anhang 1 zu Kapitel 1.1.2 Lärmbezogenes Lande- und Startentgelt	47
<i>Annex 1 to section 1.1.2 Noise-related landing and take-off charge</i>	47

Allgemeine Geschäftsbedingungen *General terms and conditions*

a. Flughafenunternehmer, Ansprechpartner *Airport operator, contacts*

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), gesetzlich vertreten durch die jeweilige Geschäftsführung, erhebt die Flughafenentgelte nach dieser Entgeltordnung zu den folgenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Abweichende Geschäftsbedingungen des Nutzers gelten nicht, auch nicht, wenn die FBB ihnen nicht widerspricht.

Zuständiger Ansprechpartner für die Abrechnung der Flughafenentgelte ist die Abteilung Rechnungswesen der FBB, verantwortlich für Faktura und Inkasso. Ansprechpartner sind auf Rechnungen angegeben und ansonsten erreichbar unter: verkehrsabrechnung@berlin-airport.de.

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), which is legally represented by the Management Board, levies airport charges according to these charges regulations and the general conditions specified below. Any general terms and conditions of the airport's users, which differ from these general conditions, do not apply even if FBB does not object.

The responsible contact concerning invoicing of airport charges is the Accounts Receivable Department unit of FBB. Contact persons are indicated in all invoices and can be contacted at: verkehrsabrechnung@berlin-airport.de.

b. Allgemeine Bedingungen *General conditions*

Die in der Entgeltordnung aufgeführten Leistungen werden auf Anforderung erbracht, soweit Personal, Geräte und Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden können. Ein Rechtsanspruch auf Durchführung dieser Leistungen besteht nicht, soweit keine vertragliche Verpflichtung vorliegt.

Auch nach Annahme eines Auftrages behält sich die FBB vor, den Auftrag zurückzustellen oder nicht auszuführen oder die Ausführung nicht fortzusetzen, wenn ihre Kapazitäten durch anderweitige Verpflichtungen im Rahmen ihrer Betriebspflicht in Bezug auf Personal, Geräte oder Fahrzeuge ausgelastet sind. Dasselbe gilt in den Fällen, in denen höhere Gewalt, Arbeitskampfmaßnahmen oder Naturkatastrophen eine Ausführung bzw. die weitere Ausführung von Aufträgen unmöglich macht oder unzumutbar erschwert.

Durchgeführte Leistungen oder Lieferungen, die in diesem Verzeichnis nicht enthalten sind, werden gesondert berechnet.

Ergänzend gelten die Bestimmungen der Entgeltordnung für sonstige Leistungen sowie des Flugplatzhandbuches, bei letzterer insbesondere die Verpflichtung zur Meldung nach Kapitel A.8 Anhang 1 des Flugplatzhandbuches (Meldung von Ladedaten, Buchungswerten sowie Übermittlung von IATA-Messages). Sollte zusätzlicher administrativer Aufwand entstehen, zum Beispiel wegen Nichtvorlage von Daten (Landung und Start) behält sich die Flughafengesellschaft vor, eine Aufwands- bzw. Verwaltungspauschale gem. der Entgeltordnung für sonstige Leistungen zu erheben. Weiterhin behält sich die Flughafengesellschaft vor, eine 100%-ige Auslastung je Flugereignis zu unterstellen und entsprechend abzurechnen.

The services listed in the charges regulation are provided on request, subject to availability of personnel, equipment and vehicles. Unless otherwise contractually agreed, users of airport services have no legal claim to provision of these services.

FBB reserves the right to postpone or refuse performance of services, or to cease performance of services already initiated, even after acceptance of a relevant order in cases where available personnel, equipment and/or vehicle capacities are overloaded by other operating obligations. The same applies in the case of force majeure, industrial action or natural disasters, which impede FBB's ability to perform or to continue performing services.

Services or supplies not listed in this charges regulation are charged separately.

Additionally, the conditions as set out in the "Fees for miscellaneous services" and "Aerodrome Manual" apply. According to the latter, especially the obligation to submit reports referred to in chapter A8 annex 1 (especially reports on passenger reservation rates and SITA messages) applies. If additional administrative labour results due to the unavailability or incompleteness of Data, FBB reserves the right to render an administrative fee as stated in the "Fees for miscellaneous services". Furthermore, if these reports are not submitted in time, FBB reserves the right to impute 100% occupancy per movement and render account accordingly.

c. Ausnahme von Entgeltlichkeit **Exemptions**

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder ange drohter Gewaltanwendung oder medizinischer Notfälle sind, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, keine Entgelte nach dieser Entgeltordnung zu entrichten. Ausweich landungen sind keine Notlandungen.

In case of emergency landings due to technical malfunctions of an aircraft, terrorist threats or a medical case of emergency, there is no obligation to pay airport charges, unless the airport is the originally scheduled destination of the flight. Diversions are not considered emergency landings.

d. Entgeltschuldner *Charges Debtor*

Schuldner aller Flughafenentgelte sind als Gesamtschuldner:

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

Entgeltschuldner mit Sitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sind verpflichtet, vor Aufnahme des Flugbetriebs einen Zustellungsbevollmächtigten mit Wohnsitz/ Sitz in der Bundesrepublik Deutschland der FBB mitzuteilen. Gleiches gilt, wenn der Entgeltschuldner nach Aufnahme der Geschäftsbeziehung seinen Sitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland verlegt.

Joint debtors for all fees specified in this charges regulation are:

- a) *the airline carrying out the flight in question under its airline code/ flight number,*
- b) *further airlines carrying out the flight in question under their airline code/ flight (code sharing),*
- c) *all aircraft owners,*
- d) *any natural or legal person using the aircraft, who is not the owner or operator, such as a charterer or lessee.*

Debtors whose registered office is outside the Federal Republic of Germany are obligated to notify FBB of an authorized agent with residence/registered office in the Federal Republic of Germany before commencing flight operations. The same shall apply if the debtor moves its registered office outside the Federal Republic of Germany after the start of the business relationship.

e. Zahlungsbestimmungen *Payment terms and conditions*

Alle Entgelte sind vor dem Start in Form einer Vorauszahlung in EURO (€) bei der FBB oder einer von ihr beauftragten Stelle zu entrichten. **Bitte beachten:** Eine Barzahlung ist nicht möglich.

Zur Ermittlung der Höhe der Vorauszahlung sind rechtzeitig alle relevanten Informationen an: Verkehrsabrechnung@berlin-airport.de zu übermitteln. Der Entgeltschuldner hat die berechnete Vorauszahlung mindestens 3 Tage vor dem Start zu leisten.

Von einer Vorauszahlung kann nur abgesehen werden, wenn

der Entgeltschuldner eine unverzinst Kautionsleistung in Form eines Deposit geleistet oder eine Sicherungsleistung in Form einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft auf erstes Anfordern ohne Hinterlegungsvorbehalt nach deutschem Recht eines im Inland zum Geschäftsbetrieb befugten Kreditinstituts zur Verfügung gestellt hat.

Die Höhe der Vorauszahlung oder der Kautionsleistung bestimmt die FBB nach eigenem Ermessen und orientiert sich dabei an den zu erwartenden Zahlungsverpflichtungen.

Die Rechnungslegung erfolgt dekadenweise nach erbrachter Leistung. Die Zahlungen sind spätestens 8 Tage ab Rechnungsdatum ohne Abzug kosten- und spesenfrei in EURO auf das angegebene Konto der FBB zu zahlen. Skonto wird nicht gewährt. Für die Rechtzeitigkeit der Zahlung ist der Geldeingang auf dem Konto der FBB maßgeblich. Die FBB behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen von 9 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basissatz gem. § 247 BGB geltend zu machen und ggf. künftig Vorauszahlungen zu verlangen. Darüber hinaus wird entsprechend § 288 Absatz 5 BGB bei Zahlungsverzug für jeden Vorgang des Forderungsmanagements (Mahnstufen) eine pauschale Aufwandsentschädigung von € 40,00 berechnet. Ist der Entgeltschuldner kein Unternehmen oder Kaufmann, beträgt der Verzugszins 5 Prozentpunkte über dem Basissatz.

Einwendungen gegen die Rechnung sind – soweit auf der Rechnung nichts Anderes vermerkt ist – innerhalb eines Monats nach Zugang schriftlich an die auf der Rechnung aufgeführte Adresse anzuzeigen. Nach Ablauf dieser Frist gilt eine nicht beanstandete Rechnung als genehmigt. Die FBB oder eine von ihr beauftragte Stelle wird den Entgeltschuldner bei Fristbeginn auf diese Folgen hinweisen.

Alle Entgelte sind Entgelte im Sinne von § 1 Absatz 1 und § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher im Sinne dieses Gesetzes die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten soweit nicht unter den gesetzlichen Voraussetzungen nicht steuerbare bzw. steuerfreie Umsätze für die Luftfahrt vorliegen und diese Voraussetzungen vom Unternehmer nachgewiesen werden.

Die Befugnis des Entgeltschuldners zur Aufrechnung wird im Rahmen des gesetzlich Zulässigen ausgeschlossen. Dieses Aufrechnungsverbot gilt nicht,

- a) wenn die Gegenforderung des Entgeltschuldners rechtskräftig festgestellt, unbestritten oder entscheidungsreif ist;
- b) für eine verjährte Gegenforderung, sofern diese Forderung in dem Zeitpunkt noch nicht verjährt war, in dem erstmals aufgerechnet werden konnte;
- c) wenn Gegenforderung und Entgeltforderung demselben Flughafenbenutzungsvertrag entstammen.

Ausgeschlossen bleibt jedoch - unbeschadet der vorstehenden Ausnahmen unter a. und b. - die Aufrechnung mit vorvertraglichen Ansprüchen oder solchen Ansprüchen, die nicht demjenigen Flughafenbenutzungsvertrag entstammen, aus dem die Entgeltforderung folgt.

Die Befugnis des Entgeltschuldners zur Geltendmachung eines Leistungsverweigerungsrechts wird im Rahmen des gesetzlich Zulässigen ausgeschlossen. Dieses Verbot zur Geltendmachung eines Leistungsverweigerungsrechts gilt nicht,

- a) wenn die Gegenforderung des Entgeltschuldners rechtskräftig festgestellt, unbestritten, entscheidungsreif ist;
- b) für eine verjährte Gegenforderung, sofern diese Forderung in dem Zeitpunkt noch nicht verjährt war, in dem die Leistung erstmals verweigert werden konnte;

- c) wenn Gegenforderung und Entgeltforderung demselben Flughafenbenutzungsvertrag entstammen.

Ausgeschlossen bleibt jedoch - unbeschadet der vorstehenden Ausnahmen unter a. und b. - die Geltendmachung eines Leistungsverweigerungsrechts wegen vorvertraglicher Ansprüche oder solcher Ansprüche, die nicht demjenigen Flughafenbenutzungsvertrag entstammen, aus dem die Entgeltforderung folgt.

*All charges must be paid in advance as pre-payment in EURO (€) to FBB or an agency appointed by him before take-off. **Please note:** Cash payment is not possible.*

To determine the amount of the pre-payment, all relevant information must be sent in good time to: Verkehrsabrechnung@berlin-airport.de. The debtor has to pay the calculated pre-payment at least 3 days before take-off.

The pre-payment requirement can be waived if

the debtor has provided a non-interest bearing security deposit or has provided security in the form of a directly enforceable unconditional absolute bank guarantee, payable on first demand without reservation of deposit in accordance with German law of a credit institution licensed to do business in Germany.

The amount of the pre-payment or security deposit is determined by FBB at its own discretion and is based on the expected payment obligations.

Invoices are issued by decade after the provision of services. Payments shall be made no later than 8 days from the date of invoice without deductions, free of costs and charges, in EURO to the specified account of FBB. No discount will be granted. The receipt of funds on the account of FBB is decisive for the timeliness of the payment. In the event of late payment, FBB reserves the right to charge interest for late payment at a rate of 9 percentage points above the respective prime rate in accordance with § 247 of the German Civil Code (BGB) and, if necessary, to demand pre-payments in the future. In addition, in accordance with Section 288 (5) of the German Civil Code (BGB), a lump-sum expense allowance of € 40.00 will be charged for each demand management process (reminder stages) in the event of late payment. If the debtor of the fee is not a company or a merchant, the default interest shall be 5 percentage points above the prime rate.

Claims against invoice –unless state otherwise on the invoice- must be made within one month of receiving the invoice. Claims must be in writing to the stated address on the invoice. Following this time period any unclaimed invoices are regarded as approved. The airport company or a designated representative will inform the charges debtor about the consequences at the beginning of the time period.

All charges are charges within the meaning of § 1 Section 1 and §10 Section 1 of the German Turnover Tax Act. Unless the charges debtor can provide proof that he fulfils the conditions for non-taxability or tax exemption applying to air traffic, he will also be liable for payment of turnover tax at the legally applicable rate.

It is not permissible to offset airport service charges against counterclaims within the legally recognised limits, except in the following cases:

- a) if the counterclaim is undisputed, ready for decision or res judicata;*
- b) if the counterclaim has lapsed but is undisputed and had not yet lapsed at the date on which it could first have been offset;*
- c) if the claim and counterclaim relate to the same contract for use of airport services.*

Notwithstanding the provisions of items a. and b. above, offsetting is not permissible in cases where counterclaims relate to claims prior to contract or do not relate to the contract for use of airport services on which FBB's claim is based.

It is not permissible to refuse or withhold payment of airport service charges within the legally recognised limits, except in the following cases:

- d) if the counterclaim is undisputed, ready for decision or res judicata;*
- e) if the counterclaim has lapsed but is undisputed and had not yet lapsed at the date on which payment could first have been refused or withheld;*
- f) if the claim and counterclaim relate to the same contract for use of airport services.*

Notwithstanding the provisions of items a. and b. above, the assertion of a right to refuse performance is not permissible in cases where counterclaims relate to claims prior to contract or do not relate to the contract for use of airport services on which FBB's claim is based.

f. Berechnungsverfahren **Charging procedures**

Bei Leistungen, für die ein Stundensatz festgelegt ist, beträgt die kleinste Berechnungseinheit - sofern in der Entgeltordnung nichts Anderes angegeben ist - zuzüglich Rüst-, Warte- und Wegezeit eine halbe Stunde. Bei längeren Inanspruchnahmen wird jeweils auf eine halbe Stunde aufgerundet.

Soweit bei der Bereitstellung von Geräten und Fahrzeugen nicht ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass im Preis die Bedienung oder der Fahrer enthalten sind, erfolgt eine gesonderte Berechnung über die Inanspruchnahme von Personal.

Unless stipulated otherwise in the charges regulation, the minimum charge for services charged at hourly rates shall be half an hour. The charges include preparation, travelling and waiting times. Time for services provided over longer periods will be rounded up to the next complete half-hour.

If there is no explicit indication that the operator or driver is included in the price when machinery and vehicles are made available, an additional price will be charged for the use of personnel.

g. Haftung *Liability*

Der Auftraggeber haftet gegenüber der Flughafengesellschaft für alle Schäden an Personen und Sachen, die durch sein oder durch das Verhalten seiner Mitarbeiter und sonstigen Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen bei der Ausführung des Auftrages verursacht werden.

Die Flughafengesellschaft haftet nicht für Schäden an Sachen, die bei oder in Verbindung mit der Ausführung der geforderten Dienste oder bei der Überlassung von Geräten, Werkzeugen und Einrichtungen, entstehen, es sei denn, die Schäden werden von der Flughafengesellschaft oder ihren Mitarbeitern und sonstigen Erfüllungsgehilfen grob fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt. Dies gilt auch in Fällen, in denen die Flughafengesellschaft die Obhut von Gegenständen übernimmt, wenn die Übernahme der Obhut zur Ausführung des Auftrages nicht zwingend erforderlich ist oder für den Auftraggeber eine sichere und zumutbare Alternative der Aufbewahrung zur Verfügung steht.

Der Auftraggeber stellt die Flughafengesellschaft von allen Ansprüchen frei, die im Zusammenhang mit der Ausführung des Auftrages von Dritten erhoben werden, es sei denn, diese Ansprüche Dritter werden von der Flughafengesellschaft, ihren Mitarbeitern oder sonstigen Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen grob fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt.

The customer is liable to FBB for all personal injury and material damage caused by the behaviour of his employees and other vicarious agents during performance of the order.

FBB bears no liability for material damage caused by or in connection with performance of services ordered, or through making its equipment, tools or other devices available, except in cases where FBB or its employees and other vicarious agents cause the damage deliberately or through gross negligence. This also applies in cases where FBB accepts custody of articles, even though this is not imperative for performance of the order, or where a safe and reasonable alternative solution for custody of the articles was available to the customer.

The customer indemnifies FBB against all third-party claims arising in connection with performance of the order except in cases, where such claims relate to damage caused deliberately by or through gross negligence of FBB or its employees and other vicarious agents.

h. Datenschutzhinweis *Data protection*

Die FBB verarbeitet im Rahmen der Bestellung und Durchführung eines Auftrages personenbezogene Daten. Dies sind insbesondere Kontaktdaten des Bestellers (z.B. Name, Adresse, E-Mail-Adresse, Telefonnummer), Abrechnungsdaten (z.B. Bankverbindungsdaten) oder auch Daten zum Zahlungsverhalten. Eine Übermittlung personenbezogener Daten an Konzerntochterunternehmen oder mit der Durchführung und Prüfung beauftragte Dritte erfolgt nur, soweit dies zur Auftragsdurchführung erforderlich ist.

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung nach Art. 13 DSGVO enthalten Sie im **Datenschutzinfor-**
mationsblatt der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Der Besteller ist verpflichtet, Informationen über die Datenverarbeitung der FBB im Zusammenhang mit dieser Bestellung gegenüber den eigenen Mitarbeitern, Erfüllungsgehilfen und Dienstleistern (betroffene Personen) mitzuteilen. Hierzu kann das Datenschutzzinformatiionsblatt der FBB genutzt werden.

*FBB processes personal data in the course of processing and executing an order. These are in particular contact data of the orderer (e.g. name, address, e-mail address and telephone number), billing data (e.g. bank account details) or data on payment behaviour. Personal data will only be trans-mitted to group subsidiaries or third parties commissioned to carry out and verify the order if this is necessary for the processing of the order. Further information on data processing in accordance with Art. 13 DSGVO can be found in the **data protection information sheet** of Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.*

The ordering party is obliged to provide information about FBB's data processing in connection with this order to its own employees, vicarious agents and service providers (data subjects). The FBB's data protection information sheet may be used for this purpose.

i. Schlussbestimmungen

Final provisions

Rechtlich verbindlich ist die deutsche Fassung dieser Entgeltordnung. Anderssprachige Übersetzungen dienen lediglich der Information. Ist ein Teil dieser Geschäftsbedingungen unwirksam, so ist der übrige Teil nicht deshalb unwirksam.

Es gilt deutsches Recht.

Gerichtsstand ist Berlin.

Only the German version of the charges regulation document shall be legally binding. Translations into other languages are provided solely for information purposes. Should any part of the General Terms and Conditions prove invalid, this shall not affect the validity of the remaining provisions.

All contracts for provision of airport services shall be governed by German law.

The place of jurisdiction is Berlin.

1 Entgelte gem. §19b LuftVG¹ für die Großluftfahrt *Charges according to §19b LuftVG¹ for Scheduled/ Charter-Airlines*

1.1 Lande- und Startentgelte *Landing and take-off charges*

Allgemeines *General*

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Berlin Brandenburg sind Lande- und Startentgelte an die FBB zu entrichten.

Das nach der Höchstabflugmasse (MTOM) des Luftfahrzeuges bemessene Lande- und Startentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges („touch-and-go“) zu entrichten.

Zusätzlich zu dem massebezogenen Lande- und Startentgelt sind bei jeder Landung und bei jedem Start (incl. „touch-and-go“) ein lärmbezogenes und ein emissionsbezogenes Entgelt zu entrichten.

Landing and take-off charges must be paid to FBB each time an aircraft lands or takes off at Berlin Brandenburg Airport.

The landing and take-off charge is calculated on the maximum take-off mass of the aircraft and is payable also in cases where the aircraft accelerates and takes off again after making ground contact (“touch-and-go”).

Additionally, for each mass-related landing and take-off (including touch-and-go) there is a noise-related and an emission-related charge.

Bemessungsgrundlage *Calculation*

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich, unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien, nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM).

Die MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations und/oder das Lärmschutzzeugnis des Luftfahrzeuges bzw. eine andere Zulassungsurkunde der Zulassungsbehörde des Landes. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt.

Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

¹ Luftverkehrsgesetz | German Aviation Act

Eine Änderung der MTOM wird spätestens zum Zeitpunkt des nächstfolgenden Flugplanwechsels anerkannt, wenn die Änderung vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist. Das Luftfahrtunternehmen hat jede Erhöhung der zugelassenen Höchstabflugmasse unverzüglich anzuzeigen und nachzuweisen. Die FBB kann für Bewegungen, zu deren Zeit die erhöhte Höchstabflugmasse zugelassen war, Entgelte nachberechnen. Meldungen sind per E-Mail an: masterdata@berlin-airport.de zu richten.

Regardless of the criteria covering the operation in question, the landing and take-off charge is calculated according to the maximum take-off weight of the aircraft (MTOM) set out in the certification documentation.

The MTOM must be determined by the figures in the Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations and/or the noise certificate of the aircraft or another authorisation document from the approval authority of the registry country. The maximum known MTOM for this type of aircraft will be used until these documents are made available.

There will be no refund of charges.

Any amendment to the MTOM will be recognised from the date of the next change of flight schedules latest, provided that FBB is notified of the MTOM amendment in question prior to the commencing date of a flight schedule period. The airline must notify FBB immediately and show proof of any increase of an aircraft's licensed MTOM. FBB is entitled to levy supplementary charges for an aircraft's movements from the date of higher MTOM certification. Any notifications referring to MTOM shall be sent via email to: masterdata@berlin-airport.de .

1.1.1 Massebezogenes Lande- und Startentgelt *Mass-related landing and take-off charge*

Das massebezogene Lande- und Startentgelt berechnet sich nach den unten aufgeführten Masseklassen:

A mass-related charge for landing and take-off is calculated with reference to the maximum take-off mass of the aircraft:

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass</i>		ab/from 01.04.2025	Entgelt Charge ab/from 01.04.2026
bis <i>up to</i>	2.000 kg MTOM <i>2,000 kg MTOM</i>	16,56 €	17,14 €
von <i>from</i>	2.001 bis 5.700 kg MTOM <i>2,001 to 5,700 kg MTOM</i>	27,63 €	28,60 €
von <i>from</i>	5.701 bis 10.000 kg MTOM <i>5,701 to 10,000 kg MTOM</i>	37,67 €	38,99 €
von <i>from</i>	10.001 bis 15.000 kg MTOM <i>10,001 to 15,000 kg MTOM</i>	59,20 €	61,27 €
von <i>from</i>	15.001 bis 20.000 kg MTOM <i>15,001 to 20,000 kg MTOM</i>	113,23 €	117,19 €
von <i>from</i>	20.001 bis 27.000 kg MTOM <i>20,001 to 27,000 kg MTOM</i>	188,58 €	195,18 €
von <i>from</i>	27.001 bis 40.000 kg MTOM <i>27,001 to 40,000 kg MTOM</i>	231,63 €	239,74 €
von <i>from</i>	40.001 bis 60.000 kg MTOM <i>40,001 to 60,000 kg MTOM</i>	269,51 €	278,95 €
von <i>from</i>	60.001 bis 80.000 kg MTOM <i>60,001 to 80,000 kg MTOM</i>	291,04 €	301,23 €
von <i>from</i>	80.001 bis 150.000 kg MTOM <i>80,001 to 150,000 kg MTOM</i>	361,01 €	373,64 €
über <i>more than</i>	150.000 kg MTOM <i>150,000 kg MTOM</i>	414,93 €	429,45 €

1.1.2 Lärmbezogenes Lande- und Startentgelt

Noise-related landing and take-off charge

Pro Landung und Start wird für Luftfahrzeuge ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt und die Abrechnung erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmklasse. Für Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM erfolgt die Zuordnung der einzelnen Landungen und Starts zu einer Lärmklasse anhand des tatsächlich gemessenen Lärmwertes.

Der Lärmwert wird je Lande-/Startrichtung an drei der in Anhang 1 dargestellten Referenzmessstellen gemessen und gemittelt. Die Mittelung erfolgt nach Normierung der Messwerte auf die Ankermessstelle in Diedersdorf (MP18).

Kalkulation:

$$L_{\max, \text{Start/Landung}} = (L_{\max 1} + K_1 + L_{\max 2} + K_2 + L_{\max 3} + K_3) / 3$$

$L_{\max, i}$: validierter Maximalpegel der Referenzmessstelle i

K_i : Korrekturwert für Referenzmessstelle i (Anhang 1)

Die mittleren Maximalpegel werden auf eine Nachkommastelle gerundet.

Kann für einen Überflug kein valider Lärmwert zur Einteilung in eine Lärmklasse gemessen werden, so wird die Lärmklasseneinteilung nach dem über einen längeren Zeitraum gemessenen mittleren Maximalpegel pro Flugzeugtyp entsprechend der in Anhang 1 beigefügten Referenztabelle vorgenommen. Die Lärmklasseneinteilungen werden für Landung und Start jährlich überprüft. Eine Aktualisierung der Referenztabelle erfolgt spätestens alle 3 Jahre auf Basis der in dem Zeitraum gemessenen mittleren Maximalpegeln pro Flugzeugtyp.

Die aktuellen Flugspuren sowie die an den Referenzmessstellen gemessenen Maximalpegel können jederzeit auch rückwirkend für zwei Monate im Internet unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://travisber.topsonic.aero/>

Für **Luftfahrzeuge bis 2.000 kg MTOM** wird unabhängig vom Lärmwert **ab dem 01.04.2025** ein Entgelt je Vorgang in Höhe von **10,35 €** erhoben. Ab dem **01.04.2026** erhöht sich dieses Entgelt auf **10,71 €**.

Die auf eine Nachkommastelle gerundeten Pegelgrenzen der Lärmklassen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt, das Entgelt ist je Flugereignis zu zahlen.

A noise surcharge is levied for aircraft for every landing and take-off. The noise surcharge is staggered in-to noise categories. For aircraft over 2,000 kg MTOM assignment of individual take-offs and landings to a noise category is generally carried out via the calculation-method described below.

The noise level is measured for each arrival and departure at three reference measurement locations. The measured noise levels are averaged and standardized to the anchor noise measurement location in Diedersdorf (MP18).

Calculation:

$$L_{\max, \text{take-off/landing}} = (L_{\max 1} + K_1 + L_{\max 2} + K_2 + L_{\max 3} + K_3) / 3$$

$L_{\max, i}$: validated maximum noise level at the reference measuring location i

K_i : Correction value for reference measuring location i

The average maximum noise levels are rounded to one decimal place.

If no valid noise level can be measured the noise category will be determined based on the average maximum noise levels of the aircraft type. An actual reference table for landings and take-off of each aircraft type is attached to the charges regulation (Annex 1). The noise classifications are reviewed annually for landing and take-off. The reference table is updated every 3 years at the latest on the basis of the average maximum noise levels per aircraft type measured during the period.

Every flight as well as the maximum noise levels measured at the reference measurement location can be accessed online for the previous two months at:

<http://travisber.topsonic.aero/>

The noise surcharge for **aircraft with an MTOM up to 2,000 kg is from April 1, 2025 € 10,35** for each landing and each take-off regardless of the noise level. **From April 1, 2026 this charge will increase to € 10,71.**

For each landing and each take-off a charge depending on the aircraft's noise category has to be paid (the values of the noise categories are rounded to one decimal place).

Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM <i>Aircraft with more than 2.000 kg MTOM</i>		Entgelt je Flugereignis <i>Charge per flight event</i>	
Lärmklasse / Noise Category		ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
1 1	< 62,9 dB (A) <i>< 62.9 dB (A)</i>	41,40 €	42,85 €
2 2	63,0 bis 64,9 dB (A) <i>63.0 to 64.9 dB (A)</i>	51,75 €	53,56 €
3 3	65,0 bis 66,9 dB (A) <i>65.0 to 66.9 dB (A)</i>	64,17 €	66,42 €
4 4	67,0 bis 68,9 dB (A) <i>67.0 to 68.9 dB (A)</i>	82,80 €	85,70 €
5 5	69,0 bis 70,9 dB (A) <i>69.0 to 70.9 dB (A)</i>	108,68 €	112,48 €
6 6	71,0 bis 72,9 dB (A) <i>71.0 to 72.9 dB (A)</i>	227,70 €	235,67 €
7 7	73,0 bis 74,9 dB (A) <i>73.0 to 74.9 dB (A)</i>	310,50 €	321,37 €
8 8	75,0 bis 76,9 dB (A) <i>75.0 to 76.9 dB (A)</i>	527,85 €	546,32 €
9 9	77,0 bis 78,9 dB (A) <i>77.0 to 78.9 dB (A)</i>	1.552,50 €	1.606,84 €
10 10	79,0 bis 80,9 dB (A) <i>79.0 to 80.9 dB (A)</i>	3.105,00 €	3.213,68 €
11 11	81,0 dB (A) < <i>81.0 dB (A) <</i>	7.762,50 €	8.034,19 €

Innerhalb der unten aufgeführten Zeiträume wird ein Aufschlag auf das lärmbezogene Lande- und Startentgelt erhoben. Maßgeblich für die Berechnung ist die tatsächliche Zeit der Landung oder des Starts am Flughafen Berlin Brandenburg:

An additional percentage charge will be levied on the noise surcharge for landings and departures within the times listed below. The relevant time for charges calculation is the actual landing or take-off time at Berlin Brandenburg Airport:

Zeitraum von Landung bzw. Start <i>Time period for landing and/or take-off</i>		Lärmaufschlag <i>Noise surcharge</i>
von <i>from</i>	22.00 bis 22.59 Uhr Ortszeit <i>22.00 to 22.59 hrs local time</i>	100%
von <i>from</i>	23.00 bis 23.29 Uhr Ortszeit <i>23.00 to 23.29 hrs local time</i>	200%
von <i>from</i>	23.30 bis 23.59 Uhr Ortszeit <i>23.30 to 23.59 hrs local time</i>	300%
von <i>from</i>	00:00 bis 05.59 Uhr Ortszeit <i>00.00 to 05.59 hrs local time</i>	500%

1.1.3 Emissionsbezogenes Lande- und Startentgelt *Emission-related landing and take-off charge*

Das emissionsbezogene Entgelt beträgt je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (=Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeuges:

Emissionsbezogenes Entgelt	ab 01.04.2025: 1,55 €	ab 01.04.2026: 1,61 €
-----------------------------------	------------------------------	------------------------------

Die Abrechnung erfolgt für jede Landung und jeden Start.

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

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

Berechnungsformel:

$$\text{NO}_{x, \text{Luftfahrzeug}} [\text{kg}] = \frac{(\text{Anzahl Triebwerke} \times \sum_{\text{Mode}} \text{Zeit [s]} \times \text{Treibstoffverbrauch [kg/s]} \times \text{Emissionsfaktor [g/kg]})}{1.000}$$

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; wenn DpHC/F₀₀ ≤ 19,6 g/kN

a = (DpHC/F₀₀) / 19,6 g/kN; wenn DpHC /F₀₀ > 19,6 g/kN mit a_{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-Triebwerke und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke. Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen mehrere oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Luftfahrzeugtyps 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 (z. B. durch unterschiedliche UID-Nummern oder als „re-rated“ gekennzeichnete Version eines Triebwerks) ist der FBB durch Vorlage des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung mit dem entsprechenden ICAO-Zertifikat oder dem Herstellernachweis nachzuweisen. Solange dies nicht nachgewiesen ist, legt die FBB 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 der FBB 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.

Abweichend von der allgemeinen Regelung wird die Emission von Fluggerät mit einem MTOM kleiner oder gleich 5.700 kg pauschal mit 1 kg NO_x/HC pro LTO-Zyklus veranschlagt.

The emission-related charge per kg of nitrogen oxide equivalent (the emission value) within the standardized LTO cycle (Landing and Take Off) of an aircraft amounts to:

Emission-related charge	from 01.04.2025: € 1.55	from 01.04.2026: € 1.61
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

The charge is invoiced per landing and per take off.

The required data on engine and aircraft types are retrieved from a recognized airline fleet database.

The emission-related charge is calculated using the ERLIG formula on the basis of the certified nitrogen oxide (NO_x) and hydrocarbon (HC) emission values per engine in the LTO-cycle pursuant to ICAO Annex 16 Volume II as follows:

Calculation:

$$NO_{x, \text{ aircraft}} [\text{kg}] = \frac{(\text{No. of engines} \times \sum_{\text{Mode}} \text{Time [s]} \times \text{fuel consumption [kg/s]} \times \text{NO}_x\text{-index [g/kg]})}{1,000}$$

If the engine emissions HC per LTO exceed the certification value of 19.6 g/kN the corresponding NO_x value is multiplied by a factor a:

$$a = 1; \text{ if } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} \leq 19.6 \text{ g/kN}$$

$$a = (Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}})/19.6 \text{ g/kN}; \text{ if } Dp_{\text{HC}}/F_{\text{oo}} > 19.6 \text{ g/kN} (a_{\text{max}} = 4).$$

Nitrogen oxide equivalent per aircraft = a x NO_x per aircraft. The emission value is taken into account up to the third decimal place.

The emission values are calculated on the basis of the ICAO Aircraft Engine Emissions Database for turbo jet engines as well as the FOI Swedish Defence Research Agency Database for propeller-driven engines. If the emission databases contain no or conflicting entries for an engine type, the highest known emission value will be used, regardless of the various operational criteria.

If for an aircraft no or contradictory engine data are available, the highest known emission value of this aircraft type will apply. If an engine type is not included in one of the databases available and the data for a standard engine type cannot be used, the engine type is evaluated on the basis of DLR-study dated 28 February 2005.

When engines are used which emit less than the registered amount of nitrogen oxide equivalent (e.g. through differing UID numbers or the use of a re-rated version of the engine), documentation must be provided to FBB by presenting the AFM along with the ICAO certification or the manufacturer's documentation. Until the above-mentioned documentation is provided, invoicing will be based on the highest known emission value for the respective aircraft and engine type.

FBB must be notified without delay of any increase or reduction in the emission value of the aircraft as entered in the AFM or ICAO certificate or manufacturer's documentation.

For aircraft movements for which increased emission values are subsequently determined, FBB is entitled to levy retroactive charges; reduced emission values will be taken into account without delay as soon as they are documented and verified. No refunds will be made.

Notwithstanding the general regulation, the emission of aircraft with a MTOM of up to 5,700 kg will be computed with a lump sum of 1 kg NOx per LTO-cycle.

1.2 Positions- und Abstellentgelte **Positioning and parking charges**

Allgemeines *General*

Für die Inanspruchnahme von Flächen und Positionen des Vorfeldes durch Luftfahrzeuge sind Positions- und Abstellentgelte an die FBB zu entrichten.

Positioning and parking charges are payable to FBB when aircraft use positions and apron areas.

Bemessungsgrundlage *Calculation*

Die Höhe der Positions- und Abstellentgelte bemisst sich nach der Höchstabflugmasse (MTOM) des Luftfahrzeuges und der Dauer der Inanspruchnahme der Position bzw. Fläche und deren Ausstattung.

Die Positionsentgelte werden für die tatsächlich in Anspruch genommene Position innerhalb der ersten drei Stunden je angefangene 10 Minuten berechnet. Die Abstellentgelte werden für die tatsächlich in Anspruch genommene Position ab Beginn der vierten Stunde je angefangene 24 Stunden berechnet.

Die Abrechnung erfolgt auf Grundlage der Verweilzeit, die als Differenz zwischen on-block- und off-block-Zeit auf der Abfertigungsposition des jeweiligen Luftfahrzeuges definiert wird. Dies gilt auch bei einem Wechsel der Position (keine Berücksichtigung der Rollzeit).

The amount of positioning and parking charges payable is determined by the aircraft's maximum take-off weight (MTOM) and the time that the aircraft is using a position or other area and the configuration of the infrastructure.

Within the first three hours of the actual use of a position, positioning charges are calculated by periods of 10 minutes. Parking charges are calculated starting with the fourth hour on a 24-hour period basis. Charges are applied on the basis of the dwell time spent on a position which is defined as the difference between the on-block and off-block time. This applies also if a position is changed (taxiing time is not taken into account).

Positionsentgelte *Positioning charges*

Für die Positionierung ist für alle Luftfahrzeuge ein Positionsgrundentgelt je 10 Minuten Verweildauer zu entrichten:

The base positioning charge per 10 minutes dwell time for positioning of all aircrafts amount to:

Ab/from 01.04.2025:

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass</i> (MTOM)		Positionsgrundentgelt je 10 Minuten bis 3 Stunden <i>Base positioning charge per 10 minutes up to 3 hours</i>			
		bis 40 min <i>Up to 40 min</i>	41 bis 90 min <i>41 to 90 min</i>	91 bis 120 min <i>91 to 120 min</i>	121 bis 180 min <i>121 to 180 min</i>
bis <i>up to</i>	10.000 kg <i>10,000 kg</i>	26,91 €	40,37 €	53,82 €	67,28 €
von <i>from</i>	10.001 bis 27.000 kg <i>10,001 to 27,000 kg</i>	31,05 €	46,58 €	62,10 €	77,63 €
von <i>from</i>	27.001 bis 40.000 kg <i>27,001 to 40,000 kg</i>	35,19 €	52,79 €	70,38 €	87,98 €
von <i>from</i>	40.001 bis 60.000 kg <i>40,001 to 60,000 kg</i>	38,30 €	57,44 €	76,59 €	95,74 €
von <i>from</i>	60.001 bis 80.000 kg <i>60,001 to 80,000 kg</i>	41,40 €	62,10 €	82,80 €	103,50 €
von <i>from</i>	80.001 bis 150.000 kg <i>80,001 to 150,000 kg</i>	44,51 €	66,76 €	89,01 €	111,26 €
über <i>over</i>	150.000 kg <i>150,000 kg</i>	47,61 €	71,42 €	95,22 €	119,03 €

Ab/from 01.04.2026:

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass</i> (MTOM)		Positionsgrundentgelt je 10 Minuten bis 3 Stunden <i>Base positioning charge per 10 minutes up to 3 hours</i>			
		bis 40 min <i>Up to 40 min</i>	41 bis 90 min <i>41 to 90 min</i>	91 bis 120 min <i>91 to 120 min</i>	121 bis 180 min <i>121 to 180 min</i>
bis <i>up to</i>	10.000 kg <i>10,000 kg</i>	27,85 €	41,78 €	55,70 €	69,63 €
von <i>from</i>	10.001 bis 27.000 kg <i>10,001 to 27,000 kg</i>	32,14 €	48,21 €	64,27 €	80,34 €
von <i>from</i>	27.001 bis 40.000 kg <i>27,001 to 40,000 kg</i>	36,42 €	54,63 €	72,84 €	91,05 €
von <i>from</i>	40.001 bis 60.000 kg <i>40,001 to 60,000 kg</i>	39,64 €	59,45 €	79,27 €	99,09 €
von <i>from</i>	60.001 bis 80.000 kg <i>60,001 to 80,000 kg</i>	42,85 €	64,27 €	85,70 €	107,12 €
von <i>from</i>	80.001 bis 150.000 kg <i>80,001 to 150,000 kg</i>	46,06 €	69,09 €	92,13 €	115,16 €
über <i>over</i>	150.000 kg <i>150,000 kg</i>	49,28 €	73,91 €	98,55 €	123,19 €

Für alle Linien- und Charterverkehre in der Großluftfahrt, deren Landung nach 21.00 Uhr bis 00.00 Uhr und deren Start am Folgetag bis spätestens 08.00 Uhr erfolgt (tatsächliche Blockzeit), werden das Positionsgrundentgelt, der Brückenzuschlag und der Zuschlag für die 400 Hz Anlage um 50 Prozent reduziert.

Für Rundflüge (gewerbliche Flugbewegungen mit Passagieren, die am BER starten und ohne Zwischenlandung wieder am BER landen und deren Passagiere in den Terminals der Großluftfahrt abgefertigt werden) bis zu einem MTOM von maximal 10t entfällt das Positionsgrundentgelt in den ersten 90 Minuten. Ab der 91 Minute gilt die Preisstaffel für die zehnte Zeiteinheit (91 bis 100 min) und fortlaufend.

For all scheduled and charter traffic whose landing takes place after between 21.00 hrs until 00.00 hrs local time and whose take-off on the following day takes place by 08.00 hrs at the latest (actual block time) the positioning base charge the bridge surcharge and the surcharge 400 Hz systems will be reduced by 50 percent.

For sightseeing flights (commercial flight movements with passengers that take off from BER and land again at BER without an intermediate stop, and whose passengers are handled in the terminals T1/T2) up to a maximum MTOM of 10t, the base position charge is waived for the first 90 minutes. From the 91 minute onwards, the price scale applies from the 91st minute onwards, respectively.

Zuschläge für Fluggastbrücke, 400 Hz-Anlage und Andocksystem

Surcharges for jetway, 400 Hz system and docking system

Für Positionen mit Fluggastbrücke ist innerhalb der ersten drei Stunden ein Brückenzuschlag zu zahlen. Für Positionen mit Bodenstrom ist innerhalb der ersten drei Stunden ein Zuschlag für die 400 Hz-Anlage zu zahlen. Diese beiden Zuschläge werden je 10 Minuten Verweilzeit berechnet.

An allen Positionen, die mit Andocksystem ausgestattet sind, ist darüber hinaus je Landung einmalig ein Zuschlag für das Andocksystem zu zahlen.

Die individuelle Ausstattung aller Positionen ist dem Anhang E7 zum Flugplatzhandbuch zu entnehmen.

For positions with a jetway, a surcharge is payable within the first three hours. For positions with ground power supply, a surcharge for the 400 Hz system is to be paid within the first three hours. These two surcharges are calculated per 10 minutes of dwell time.

At all positions equipped with a docking system, a one-time surcharge per landing for the docking system is to be paid.

The individual equipment of all positions can be found in Appendix E7 to the aerodrome manual.

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass</i> (MTOM)		Brückenzuschlag <i>Surcharge for jetway</i>	
		je 10 Minuten <i>Per 10 min period</i>	
		ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
bis zu <i>up to</i>	10.000 kg <i>10,000 kg</i>	-	-
von <i>from</i>	10.001 bis 27.000 kg <i>10,001 to 27,000 kg</i>	19,00 €	19,67 €
von <i>from</i>	27.001 bis 40.000 kg <i>27,001 to 40,000 kg</i>	20,59 €	21,31 €
von <i>from</i>	40.001 bis 60.000 kg <i>40,001 to 60,000 kg</i>	21,21 €	21,95 €
von <i>from</i>	60.001 bis 80.000 kg <i>60,001 to 80,000 kg</i>	21,93 €	22,70 €
von <i>from</i>	80.001 bis 150.000 kg <i>80,001 to 150,000 kg</i>	23,01 €	23,81 €
über <i>over</i>	150.000 kg <i>150,000 kg</i>	24,58 €	25,44 €

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass (MTOM)</i>		Zuschlag 400 Hz-Anlage <i>Surcharge 400 Hz system</i>	
		je 10 Minuten <i>Per 10 min period</i>	
		ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
bis zu <i>up to</i>	10.000 kg <i>10,000 kg</i>	-	-
von <i>from</i>	10.001 bis 27.000 kg <i>10,001 to 27,000 kg</i>	2,16 €	2,24 €
von <i>from</i>	27.001 bis 40.000 kg <i>27,001 to 40,000 kg</i>	2,34 €	2,42 €
von <i>from</i>	40.001 bis 60.000 kg <i>40,001 to 60,000 kg</i>	2,41 €	2,50 €
von <i>from</i>	60.001 bis 80.000 kg <i>60,001 to 80,000 kg</i>	2,49 €	2,58 €
von <i>from</i>	80.001 bis 150.000 kg <i>80,001 to 150,000 kg</i>	2,61 €	2,70 €
über <i>more than</i>	150.000 kg <i>150,000 kg</i>	2,79 €	2,89 €
Zuschlag für Andocksystem je Landung <i>Surcharge for docking system per landing</i>		ab/from 01.04.2025:	12,42 €
		ab/from 01.04.2026:	12,85 €

Abstellentgelt *Parking charge*

Für die Verweildauer von Luftfahrzeugen über 3 Stunden hinaus ist ein Abstellentgelt je begonnene 24 Stunden zu entrichten.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die eine Dauer von mehreren aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern/-Nutzern und der FBB vor Beginn der Abstellung ein Vertrag geschlossen werden.

Anfragen hierzu sind per Mail an E-Mail an consultation@berlin-airport.de zu richten.

A parking charge for each 24 hours is levied for all aircrafts parking for more than 3 hours.

A rental agreement may be concluded between the aircraft operator and FBB for parking an aircraft on several successive days. This must be arranged before the start of the parking.

Please contact consultation@berlin-airport.de for enquiries.

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass (MTOM)</i>		Abstellentgelt ab 4. Stunde <i>Parking charge from the fourth hour</i>	
		je 24 Stunden <i>Per 24 h period</i>	
		<i>ab/from</i> 01.04.2025	<i>ab/from</i> 01.04.2026
bis zu <i>up to</i>	10.000 kg <i>10,000 kg</i>	189,72 €	196,36 €
von <i>from</i>	10.001 bis 27.000 kg <i>10,001 to 27,000 kg</i>	278,58 €	288,33 €
von <i>from</i>	27.001 bis 40.000 kg <i>27,001 to 40,000 kg</i>	323,49 €	334,81 €
von <i>from</i>	40.001 bis 60.000 kg <i>40,001 to 60,000 kg</i>	356,27 €	368,74 €
von <i>from</i>	60.001 bis 80.000 kg <i>60,001 to 80,000 kg</i>	374,28 €	387,38 €
von <i>from</i>	80.001 bis 150.000 kg <i>80,001 to 150,000 kg</i>	385,95 €	399,46 €
über <i>more than</i>	150.000 kg <i>150,000 kg</i>	391,54 €	405,24 €

Beispielrechnung *Example calculation*

Bei einem Luftfahrzeug in der Gewichtsklasse 60.001 bis 80.000 kg MTOM und einer Verweilzeit von 10:00 Uhr bis 14:14 Uhr (254 Minuten) an einer Brückenposition wird das Positionsentgelt wie folgt berechnet: (zu Preisen von 01.04.2025)

Positionsgrundentgelt:	4 Zeiteinheiten á 41,40 € + 5 Zeiteinheiten á 62,10 € + 3 Zeiteinheiten á 82,80€ + 6 Zeiteinheiten á 103,50 € (1.345,50 €)
Brückenzuschlag:	18 Zeiteinheiten á 21,93 € (394,77 €)
400hz Zuschlag	18 Zeiteinheiten á 2,49 € (44,90 €)
Andocksystem:	12,42 €
Abstellentgelt:	1 Zeiteinheit á 374,28 €
Gesamt:	2.159,44 €

For an aircraft within the weight class 60,001 to 80,000 kg MTOM and a dwell time from 10:00 o'clock till 14:14 o'clock (254 minutes) at a bridge position, the positioning charge is calculated as follows: (prices from 01.04.2025)

<i>Basic Positioning charge:</i>	<i>4 time units á 41.40 EUR + 5 time units á 62.10 EUR + 3 time units á 82.80 EUR + 6 time units á 103.50 EUR (1,345.50 EUR)</i>
<i>Bridge surcharge:</i>	<i>18 time units á 21.93 EUR (394.77 EUR)</i>
<i>400 Hz surcharge:</i>	<i>18 time units á 2.49 EUR (44.90 EUR)</i>
<i>Docking system surcharge:</i>	<i>12.42 EUR</i>
<i>Parking Charge:</i>	<i>1 time unit á 374.28 EUR</i>
Total	2,159.44 EUR

1.3 Passagierentgelte **Passenger charges**

Allgemeines **General**

Im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr² ist ein Passagierentgelt zu entrichten.

Das Passagierentgelt setzt sich aus einem Grundentgelt und einem Warteraumentgelt für die Bereitstellung von Wartebereichen/Zugang zum Gate im Terminal zusammen.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit für vorab definierte Passagiergruppen eine Priority Lane gegen ein Entgelt zu nutzen.

Passenger charges are payable for commercial traffic and intra-company traffic³.

Additionally, for each take-off there is a charge for the waiting area in the terminal.

Optionally, a priority lane charge is levied for the usage by certain passenger groups.

² 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 Fluggesellschaften für eigene Zwecke.

³ *Intra-company traffic are flights that serve to transport persons and goods in a company's own business interests and are not carried out on behalf of third parties for fees. They also include business flights by industrial and commercial companies in their own aircraft or those leased to third parties for no charge and flights by airline companies for their own purposes.*

Bemessungsgrundlage

Calculation

Das Passagiergrundentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord befindlichen Fluggäste und dem nachfolgenden Landeort des Luftfahrzeuges. Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz werden nicht einbezogen.

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 bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

The base passenger charge is calculated based on the number of passengers on board the aircraft at take off and the next scheduled destination. Children under the age of 2, who do not have the right of their own seat, are not included in the calculation.

Employees of the airline in question or any other airline or any other persons – with the exception of the crew on duty – who are on board the aircraft at the time of take off and who have not paid for their seat or have paid a reduced price, still count as passengers.

1.3.1 Passagiergrundentgelt

Base passenger charge

Das Passagiergrundentgelt beträgt je abfliegenden Passagier für Flüge:

The following base passenger charges apply per departing passenger for flights:

Entgelt Charge	ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
innerhalb der Grenzen der Mitgliedstaaten des Schengener Abkommens für originäre Zusteiger <i>within the Schengen area for local boarding</i>	7,38 €	7,64 €
außerhalb der Grenzen der Mitgliedstaaten des Schengener Abkommens für originäre Zusteiger <i>outside the Schengen area for local boarding</i>	8,76 €	9,06 €
für nachgewiesene Transferpassagiere zu allen Flugzielen <i>for all verified transfer passengers to all destinations</i>	6,19 €	6,41 €
für nachgewiesene Transitpassagiere zu allen Flugzielen <i>for all verified transit passengers to all destinations</i>	5,25 €	5,43 €

Flüge im Schengen Verkehr sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz innerhalb des Schengen-Raums erfolgt.

Ein Transferpassagier ist ein Passagier, der seine Reise am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) unterbricht und mit einem anderen Ziel als dem Abflughafen seiner Reise wieder abfliegt, insofern beide Flüge auf einem Ticket gemeinsam gebucht wurden und der Zeitraum zwischen der planmäßigen Ankunfts- und Abflugzeit 12 Stunden nicht überschreitet. Passagiere mit selbst organisiertem Weiterflug gelten nicht als Transferpassagiere.

Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise am Flughafen Berlin Brandenburg unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

Schengen flights are flights, where the next scheduled landing takes place at an airport within the area covered by the Schengen Agreement.

A transfer passenger is a passenger who interrupts their journey at Berlin Brandenburg Airport (BER) and departs again for a destination other than the departure airport of their journey, provided that both flights were booked together on one ticket and if the period between the scheduled arrival and departure time does not exceed 12 hours. Self-transferring passengers are regarded as locally departing passenger.

Transit passengers are passengers, who interrupt their travel by air at Berlin Brandenburg Airport and proceed with the same aircraft as upon arrival.

1.3.2 Warteraumentgelt *Waiting area charge*

Für die Bereitstellung von Warteräumen im Terminal (Zugang zum Gate) wird ein Entgelt erhoben. Maßgeblich für die Berechnung ist der tatsächlich von der Verkehrsleitung zugewiesene Warteraum für den jeweiligen Start.

Das Entgelt beträgt pro Start:

There is a charge for the allocation of a waiting area (access to gate) in the terminal building. Relevant for the calculation is the actual waiting area allocated by the terminal management.

The charge for each take-off amounts to:

Terminal <i>Terminals</i>	<i>ab/from 01.04.2025</i>	Entgelt pro Start <i>charge per take off</i> <i>ab/from 01.04.2026</i>
T1/T2 – Main Pier <i>T1/T2 – Main Pier</i>	186,30 €	192,82 €
T1/T2 – Süd Pier <i>T1/T2 – Pier South</i>	155,25 €	160,68 €
T1/T2 – Nord Pier <i>T1/T2 – Pier North</i>	82,80 €	85,70 €

1.3.3 Priority Lane Entgelt *Priority lane charge*

Zusätzlich zum allgemeinen Zugang zur Sicherheitskontrolle stellt die FBB eine Priority Lane zur Verfügung. Für die Nutzung der Priority Lane durch bestimmte Passagiergruppen ist mit der FBB vorab ein separater Vertrag zu schließen.

Pro Passagier, der die Priority Lane nutzt, ist ab 01.04.2025 ein zusätzliches Entgelt in Höhe von EUR 3,08 zu entrichten. Ab 01.04.2026 beträgt das Entgelt 3,19 €. Es besteht die Möglichkeit kalenderjährliche Mindestabnahmemengen zu einem Paketpreis zu vereinbaren.

Wird die Mindestabnahmemenge im vereinbarten Kalenderjahr überschritten, ist für jeden weiteren Passagier der Einzelpreis entsprechend der gewählten Mindestabnahmemenge zu zahlen. Für nicht voll ausgeschöpfte Mindestabnahmemengen erfolgt keine Rückzahlung oder Übertragung auf andere Zeiträume. Es erfolgt eine separate Rechnungslegung.

In addition to the general access to the security checkpoint, FBB provides a Priority Lane. For the use of the priority lane by certain passenger groups, a separate contract must be concluded in advance with FBB.

From 01.04.2025 on an additional charge of EUR 3.08 is payable per passenger using the priority lane. From 01.04.2026 on this charge amounts to EUR 3.19. It is possible to agree on calendar-yearly minimum purchase quantities at a package price.

If the minimum purchase quantity is exceeded in the agreed calendar year, the individual price corresponding to the selected minimum purchase quantity is to be paid for each additional passenger. No refund or transfer to other periods will be made for minimum purchase quantities that are not fully utilized. A separate invoice will be issued.

Ab 01.04.2025:

Mindestabnahmemenge <i>Minimum purchase quantity</i>	Paketpreis <i>Package price</i>	Einzelpreis <i>Price per unit</i>
<i>(kalenderjährlich)</i> <i>(calendar yearly)</i>		<i>(bei Überschreitung der Menge)</i> <i>(if the quantity is exceeded)</i>
10.000 Nutzer / user	20.493 €	2,05 €
50.000 Nutzer / user	77.108 €	1,54 €
100.000 Nutzer / user	101.430 €	1,01 €

Ab 01.04.2026:

Mindestabnahmemenge <i>Minimum purchase quantity</i>	Paketpreis <i>Package price</i>	Einzelpreis <i>Price per unit</i>
<i>(kalenderjährlich)</i> <i>(calendar yearly)</i>		<i>(bei Überschreitung der Menge)</i> <i>(if the quantity is exceeded)</i>
10.000 Nutzer / user	21.210 €	2,12 €
50.000 Nutzer / user	79.806 €	1,60 €
100.000 Nutzer / user	104.980 €	1,05 €

1.4 Schallschutzzentgelt *Noise protection charge*

Allgemeines *General*

Für die Finanzierung des Schallschutzprogramms am Flughafen Berlin Brandenburg erhebt die FBB ein Schallschutzzentgelt, welches für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen an die FBB zu entrichten ist.

Eine Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs gilt dabei als eine Landung und ein Start.

A noise protection charge, which is payable to FBB for each landing and take-off, is levied to refinance the costs of the noise protection program of Berlin Brandenburg Airport.

This also applies for landings with ground contact immediately followed by acceleration and take-off by the aircraft ("touch and go").

Bemessungsgrundlage *Calculation*

Das Schallschutzzentgelt unterteilt sich in zwei Bestandteile und bemisst sich, unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien, nach der höchsten in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs (MTOM) – fixer Bestandteil - sowie nach der Zahl bei Landung und Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste bzw. je 100 kg Fracht- und Postmenge – variabler Bestandteil-.

Im Übrigen gelten die jeweils einschlägigen Regelungen der Bemessungsgrundlagen bei den Lande- und Startentgelten und Passagierentgelten analog.

The Noise Protection Charge consists of a fixed and a variable component. The fixed component is calculated according to the maximum take-off weight of the aircraft (MTOM) set out in the certification documentation, regardless of the criteria covering the operation in question. The variable component is calculated based on the number of passengers and the weight of cargo and mail (in units of 100kg) on board of the aircraft at landing and take-off.

Apart from that, all other provisions for the calculation based on landing and take-off charges and passenger charges apply.

Fixer Bestandteil <i>Fix charge</i>		ab/from 01.04.2025	Entgelt Charge ab/from 01.04.2026
bis <i>up to</i>	60.000 kg MTOM <i>60,000 kg MTOM</i>	35,19 €	36,42 €
über <i>more than</i>	60.000 kg MTOM <i>60,000 kg MTOM</i>	70,38 €	72,84 €

Variabler Bestandteil <i>Variable charge</i>		ab/from 01.04.2025	Entgelt Charge ab/from 01.04.2026
je Passagier <i>passengers on board</i>		0,52 €	0,54 €
je angefangene 100 kg Fracht <i>per 100 kg cargo or part thereof</i>		0,52 €	0,54 €
je angefangene 100 kg Post <i>per 100 kg mail or part thereof</i>		0,52 €	0,54 €

1.5 Verkehrsfördernde Programme *Traffic incentive schemes*

Allgemeines *General*

Die FBB als Betreiberin des Flughafens Berlin Brandenburg gewährt den Fluggesellschaften die nachfolgend dargestellte Förderung.

Es stehen zwei Förderprogramme zur Wahl:

Förderprogramm 1:

Zur Förderung und Ausweitung des Strecken- bzw. Destinationsnetzes vom BER gewährt die FBB eine Förderung für neue Destinationen.

Förderprogramm 2:

Zur Förderung des nachhaltigen Wachstums und der Stärkung von bestehenden Strecken und Destinationen gewährt die FBB eine kombinierte Volumen- und Wachstumsförderung.

Anspruchsberechtigt ist jede Fluggesellschaft. Die einzelnen Voraussetzungen des verkehrsfördernden Programms müssen erfüllt sein⁴. Dazu haben die Fluggesellschaften der FBB in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

Jede Fluggesellschaft, kann sich für eines der Förderprogramme entscheiden. Einbezogen werden Flugbewegungen der jeweiligen Fluggesellschaft (gleicher Prefix der Flugnummer) sowie – nach vorheriger Abstimmung mit der FBB – Flugbewegungen von solchen Tochterunternehmen, an denen die Muttergesellschaft während des gesamten Förderzeitraums zu 100 Prozent beteiligt war. Erfolgt eine Einbeziehung der im Alleinbesitz stehenden Tochterunternehmen in das Förderprogramm 2, können diese die Förderung nicht für sich in Anspruch nehmen und auch keine Destinationsförderung beantragen. Die Anmeldung der zu berücksichtigenden Tochterunternehmen muss gleichzeitig mit der Anmeldung der Muttergesellschaft zum Förderprogramm 2 erfolgen. Sollte unterjährig ein Tochterunternehmen hinzukommen, kann dieses erst in dem folgenden Förderzeitraum berücksichtigt werden. Zur Teilnahme an einem der Förderprogramme hat eine einmalige formlose Registrierung der Fluggesellschaft bei der FBB per E-Mail an consultation@berlin-airport.de bis spätestens 4 Wochen vor Beginn eines Förderzeitraumes bzw. der Aufnahme des Flugbetriebes am BER zu erfolgen. Eventuell dazu notwendige Nachweise sind gleichzeitig zu erbringen. Für die Folgeperioden ist eine erneute Registrierung nur dann erforderlich, wenn ein Wechsel zu einem anderen Förderprogramm erfolgen soll.

Der Förderzeitraum beginnt am 01.04. eines Jahres und endet am 31.03. des Folgejahres.

Ein Wechsel zwischen den Förderprogrammen ist frühestens nach Ablauf eines Förderzeitraums möglich. Ist dies gegeben, dann kann ein Wechsel des Förderprogramms jeweils zum Beginn eines neuen Förderzeitraumes erfolgen. Der Wechsel ist spätestens 4 Wochen vor Beginn des Förderzeitraums per E-Mail an consultation@berlin-airport.de anzuzeigen.

Die Kalkulation des erreichten Förderbetrages erfolgt nach Ablauf des Förderzeitraums. Der Förderbetrag wird ausschließlich in Form einer Gutschrift zur Verrechnung gegen Luftverkehrsentgelte ausgereicht. Eine Auszahlung des Betrags erfolgt nicht. Die FBB kann den zu gewährenden Förderbetrag gegen Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen. Guthaben aus Förderungen können nur im darauffolgenden Förderzeitraum verrechnet werden, d.h. ein Guthaben, das in dem folgenden Förderzeitraum nicht verrechnet werden konnte, verfällt. Gleiches gilt, wenn die Fluggesellschaft den Verkehr am Flughafen Berlin Brandenburg einstellt.

The FBB as the operator of Berlin Brandenburg Airport grants the airlines the incentive scheme shown below.

There are two incentive schemes to choose from:

Incentive scheme 1:

In order to promote and expand BER's route and destination network, FBB provides an incentive for new destinations.

⁴ Siehe hierzu detaillierte Anforderungen in Kap 1.5.1 sowie 1.5.2

Incentive scheme 2:

To promote sustainable growth and strengthen existing routes and destinations, FBB provides a combined volume and growth incentive.

Any Airline is eligible. The individual requirements of the incentive scheme must be met⁵. Therefore, airlines must provide evidence of entitlement and compliance with the conditions in an appropriate form.

*Every airline can choose between one of the two incentive schemes. This includes all movements under the same prefix of the flight number and– provided the prior principal agreement of FBB – the movements of affiliates the airline held a 100% share throughout the whole incentive period the incentive is granted for. If the fully owned affiliated airlines are included in the calculation of the incentive scheme 2 of the parent airline, the affiliate cannot claim the incentive for itself. The registration of the affiliated airlines must take place parallel to the registration of the parent airline for the incentive scheme 2. If an affiliated airline is added during the year, it can only be considered in the following incentive period. To participate in one of the incentive schemes the airline must be registered once via email to **consultation@berlin-airport.de** no later than 4 weeks before the start of an incentive period or the start of flight operations at BER. Any evidence required for the incentive scheme must be provided. In subsequent periods a new registration is only required when the airline wants to switch between the incentive schemes.*

The incentive period begins on April 1st one year and ends on March 31st of the following year.

*A switch between the incentive schemes is possible at the earliest after one incentive period has expired. If this is the case, the incentive scheme can be switched at the beginning of a new incentive period. The switch has to be communicated via email to **consultation@berlin-airport.de** no later than 4 weeks before the start of an incentive period.*

After the end of an incentive period the amount of the incentive will be calculated and the customer account will be credited in form of a creditnote. The credit will only be offset against the aviation charges. The incentive will not be paid out. FBB is entitled to offset claims towards an airline resulting from this charges regulation against the incentive. Credits from incentives can only be offset in the subsequent incentive period, i.e. credits that could not be offset in the subsequent incentive period will expire. The same applies if the airline stops operating at Berlin Brandenburg Airport.

1.5.1 Förderprogramm 1: Destinations-Förderung ***Incentive scheme 1: destination incentive***

Die Destinations-Förderung wird mit Aufnahme einer neuen Destination über einen Zeitraum von zwei bzw. drei Jahren gewährt.

Als neue Destination gelten regelmäßige Flugverbindungen (mindestens zweimal wöchentlich) für einen Zeitraum von mindestens drei Monaten pro Förderzeitraum zu Städten (IATA-City Code), die in den

⁵ Detailed requirements in section 1.5.1 and 1.5.2

vergangenen zwölf Monaten vor Aufnahme des Fluges der jeweiligen Flugverbindung nicht vom Flughafen Berlin Brandenburg direkt bedient wurden. Der erste Förderzeitraum beginnt mit dem Datum des Erstfluges. Der zweite und dritte Förderzeitraum beginnt jeweils in den Folgejahren zum gleichen Datum des Erstfluges.

- a. Eine Kontinentalverbindung⁶ wird über einen Zeitraum von zwei Jahren gefördert. Die Förderung wird auf das Passagiergrundentgelt und das massebezogene Lande- und Startentgelt für alle Landungen und Starts der entsprechenden Destinationen gewährt. Die Förderung beträgt 50 % im ersten und 20 % im zweiten Jahr.
- b. Eine Interkontinentalverbindung⁷ wird über einen Zeitraum von drei Jahren gefördert. Die Förderung wird auf das Passagiergrundentgelt, das Positionsgrundentgelt sowie das massebezogene Lande- und Startentgelt für alle Landungen und Starts der entsprechenden Destinationen gewährt. Die Förderung beträgt 100% im ersten, 70% im zweiten und 40% im dritten Jahr.

Sollte die Fluggesellschaft die Bedienung der neuen Strecke vor Ablauf von drei Jahren (im Falle einer Interkontinentalstrecke) bzw. zwei Jahren (im Falle einer Kontinentalstrecke) einstellen, so sind 50 Prozent der gesamten für die neue Destination seit ihrer Aufnahme gewährten Förderung der FBB zurückzuerstatten bzw. werden von der Gutschrift abgezogen.

The destination incentive starts with the initiation of a new destination for a period of two or three years respectively, beginning with the date of the first flight.

A new destination is defined as a city (IATA City Code) that hasn't been served from Berlin Brandenburg Airport in the past 12 months before the start of that particular flight connection and to and from which the airline maintains regular flight connections (no less than twice weekly for a period of three months per incentive period). The first incentive period for the respective destination begins on the day of the first flight. The second and third incentive period start in the subsequent years on the same date as the first flight.

- a. *In case of Continental Routing⁸, the incentive is granted for base passenger charges, mass-related take-off and landing charges for all take-offs and landings corresponding to the respective destinations, and shall amount to 50% in the first, 20% in the second consecutive year*

⁶ Kontinentalstrecken im Sinne der Destinationsförderung sind Verbindungen nach Ägypten, Albanien, Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Israel, Italien, Jordanien, Kasachstan, Kosovo, Kroatien, Lettland, Libanon, Litauen, Luxemburg, Libyen, Malta, Marokko, Moldawien, Montenegro, Niederlande, Nordmazedonien, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Syrien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ungarn, Ukraine, Weißrussland, Zypern.

⁷ Interkontinentalstrecken im Sinne der Destinationsförderung sind Verbindungen zu Destinationen in Ländern, die nicht im Rahmen der Kontinentalverbindungen gefördert werden, außer diese liegen über 4.000 km von EDDB entfernt.

⁸ *Continental Routes in terms of destination promotion are flight connections to Egypt, Albania, Algeria, Armenia, Austria, Azerbaijan, Belgium, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Georgia, Greece, United Kingdom, Ireland, Iceland, Israel, Italy, Jordan, Kosovo, Kazakhstan, Croatia, Latvia, Lebanon, Lithuania, Luxembourg, Libya, Malta, Morocco, Moldova, Montenegro, Netherlands, North-Macedonia, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Sweden, Switzerland, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spain, Syria, Czech Republic, Tunisia, Turkey, Hungary, Ukraine, Belarus, Cyprus.*

- b. In case of Intercontinental Routing⁹, the incentive is granted for base passenger charges, base positioning charges as well as mass-related take-off and landing charges for all take-offs and landings corresponding to the respective destinations, and shall amount to 100% in the first, 70% in the second and 40% in the third consecutive year

If the airline closes the new route prior to completion of the three-year period (for intercontinental destinations) or two-years period (for continental destinations), it must refund 50 percent of the total incentives already granted for the new destination since its inauguration. Alternatively, these will be deducted from the credit note.

Verbindungsart <i>Routing</i>	1. Jahr <i>1st Year</i>	2. Jahr <i>2nd Year</i>	3. Jahr <i>3rd Year</i>
Kontinental <i>Continental</i>	50 %	20 %	0 %
Interkontinental <i>Intercontinental</i>	100 %	70 %	40 %

1.5.2 Förderprogramm 2: Volumenförderung mit Wachstumskomponente *Volume incentive with growth component*

Das Förderprogramm 2 setzt sich aus zwei Bestandteilen zusammen: einer Volumenförderung und einer Wachstumskomponente.

Incentive scheme 2 consists of two components: a volume incentive and a growth component.

Volumenförderung

Nach Ablauf des Förderzeitraumes wird das Aufkommen von abfliegenden Passagieren einer jeden Fluggesellschaft im Förderzeitraum am Flughafen Berlin Brandenburg bewertet (Anzahl der bei der Summe aller gewerblichen Abflüge im Förderzeitraum an Bord befindlichen abfliegenden Passagiere).

Wird ein Passagieraufkommen von mehr als 125.000 abfliegenden Passagieren erreicht, wird ein Förderbetrag auf das Passagiergrundentgelt gewährt.

Volume incentive

After the end of an incentive period, the volume of departing passengers of each airline in the incentive period at Airport Berlin Brandenburg is evaluated, this is calculated as the number of departing passengers in all commercial departures of an airline within the incentive period.

Airlines with an annual volume of more than 125,000 departing passengers qualify for an incentive on the base passenger charge.

⁹ Intercontinental Routes in terms of destination promotion are flight connections to destinations in countries, which are not promoted in the context of Continental Routes unless these are over 4,000 km away from EDDB.

Anzahl abfliegender Passagiere <i>No of departing passenger</i>	Förderstufen Threshold	Volumenförderung (%) <i>Volume incentive (in %)</i>
bis <i>up to</i>	125.000 <i>125,000</i>	0%
von <i>from</i>	125.001 bis 250.000 <i>125,001 to 250,000</i>	5%
von <i>from</i>	250.001 bis 375.000 <i>250,001 to 375,000</i>	10%
von <i>from</i>	375.001 bis 500.000 <i>375,001 to 500,000</i>	15%
von <i>from</i>	500.001 bis 625.000 <i>500,001 to 625,000</i>	20%
von <i>from</i>	625.001 bis 750.000 <i>625,001 to 750,000</i>	24%
von <i>from</i>	750.001 bis 875.000 <i>750,001 to 875,000</i>	28%
von <i>from</i>	875.001 bis 1.000.000 <i>875,001 to 1,000,000</i>	32%
von <i>from</i>	1.000.001 bis 1.125.000 <i>1,000,001 to 1.125,000</i>	36%
von <i>from</i>	1.125.001 bis 1.250.000 <i>1.125,001 to 1.250,000</i>	39%
von <i>from</i>	1.250.001 bis 1.375.000 <i>1.250,001 to 1.375,000</i>	42%
ab <i>more than</i>	1.375.001 <i>1.375,001</i>	25%

Wachstumskomponente

Für eine Fluggesellschaft/-Gruppe, deren Anzahl der abfliegenden Passagiere im Jahr t gegenüber dem Vergleichszeitraum (t-1) gestiegen ist, wird eine Wachstumsförderung gemäß den untenstehenden Tabellen ausgeschüttet. Dabei werden nur Wachstumspassagiere gefördert, die oberhalb des Passagier Volumens der Fluggesellschaft/-Gruppe des Kalenderjahres 2024 liegen.

Für eine Fluggesellschaft/-Gruppe, deren Anzahl der abfliegenden Passagiere im Jahr t gegenüber dem Vergleichszeitraum (t-1) gleichgeblieben oder gesunken ist, wird keine Wachstumsförderung ausgeschüttet.

Hat eine Fluggesellschaft/-Gruppe im Jahr t ihr Volumen abfliegender Passagiere von 2024 noch nicht wieder vollständig erreicht, wird keine Wachstumsförderung ausgeschüttet.

Für das erste Jahr dieser Entgeltordnung (01.04.2025 – 31.03.2026) gilt:

Für eine Fluggesellschaft/-Gruppe, deren Anzahl der abfliegenden Passagiere im ersten Jahr dieser Entgeltordnung (01.04.2025 – 31.03.2026) gegenüber dem Kalenderjahr 2024 gestiegen ist, wird eine Wachstumsförderung ausgeschüttet. Dabei werden nur Wachstumspassagiere gefördert, die oberhalb des Passagier Volumens der Fluggesellschaft/-Gruppe des Kalenderjahres 2024 liegen.

Für eine Fluggesellschaft/-Gruppe, deren Anzahl der abfliegenden Passagiere im ersten Jahr dieser Entgeltordnung (01.04.2025 – 31.03.2026) gegenüber dem Kalenderjahr 2024 gleichgeblieben oder gesunken ist, wird keine Wachstumsförderung ausgeschüttet.

Für das zweite Jahr dieser Entgeltordnung (01.04.2026 – 31.03.2027) gilt:

Für eine Fluggesellschaft/-Gruppe, deren Anzahl der abfliegenden Passagiere im zweiten Jahr dieser Entgeltordnung (01.04.2026 – 31.03.2027) gegenüber dem im ersten Jahr dieser Entgeltordnung (01.04.2025 – 31.03.2026) gestiegen ist, wird eine Wachstumsförderung ausgeschüttet, dabei werden nur jene Wachstumspassagiere gefördert, die entweder oberhalb des Passagier Volumens des Kalenderjahres 2024 oder des Vorjahreszeitraums (wenn sie im ersten Jahr gewachsen ist) liegen .

Hat eine Fluggesellschaft/-Gruppe im Vertragsjahr 2026 das Volumen abfliegender Passagiere des Kalenderjahres 2024 noch nicht wieder vollständig erreicht, wird keine Wachstumsförderung ausgeschüttet.

Für eine Fluggesellschaft/-Gruppe, deren Anzahl der abfliegenden Passagiere im zweiten Jahr dieser Entgeltordnung gegenüber dem ersten Jahr dieser Entgeltordnung gleichgeblieben oder gesunken ist, wird keine Wachstumsförderung ausgeschüttet.

Growth component

For an airline/group whose number of departing passengers has increased in year t compared to the comparison period $(t-1)$, a growth incentive will be paid out according to the tables below. Only growth passengers above the passenger volume of the airline/group in 2024 will be incentivized.

For an airline/group whose number of departing passengers has remained the same or decreased in year t compared to the comparison period $(t-1)$, no growth incentive will be paid out.

If an airline/group has not yet fully reached the 2024 passenger volume in year t , no growth incentive will be paid out.

The following applies to the first year of this charges regulation (April 1, 2025 - March 31, 2026):

For an airline/group whose number of departing passengers has increased in the first year (April 1, 2025 - March 31, 2026) compared to the calendar year 2024, a growth incentive will be paid out, with all growth passengers who are above the passenger volume of the calendar year 2024 being incentivized.

For an airline/group whose number of departing passengers has remained the same or decreased in the first year of this charges regulation (April 1, 2025 - March 31, 2026) compared to the calendar year 2024, no growth incentive will be paid out.

The following applies to the second year of this charges regulation (April 1, 2026 - March 31, 2027):

For an airline/group whose number of departing passengers has increased in the second year (April 1, 2026 - March 31, 2027) compared to the first year (April 1, 2025 - March 31, 2026) of this charges regulation, a growth incentive will be paid out, whereby only those growth passengers who are above their passenger volume of either the calendar year 2024 or above their first year (if an airline/group has grown in the first year) will be incentivized.

If an airline/group has not yet fully reached the passenger volume of the calendar year 2024 in the second year (April 1, 2026 - March 31, 2027) of this charges regulation, no growth incentive will be paid out.

For an airline/group whose number of departing passengers has remained the same or decreased in the second year (April 1, 2026 - March 31, 2027) compared to the first year (April 1, 2025 - March 31, 2026) of this charges regulation, no growth incentive will be paid out.

<u>Jahr/year 1 (01.04.2025 – 31.03.2026)</u>		
Anzahl Wachstumspassagiere (abfliegend) Number of additional departing pax		Förderung je zusätzlichen abfliegenden Passagier Incentive per additional departing passenger
ab/from	50.000	4,00 €
ab/from	100.000	6,00 €
ab/from	150.000	8,50 €
ab/from	200.000	12,00 €

<u>Jahr/year 2 (01.04.2026 – 31.03.2027)</u>		
Anzahl Wachstumspassagiere (abfliegend) Number of additional departing pax		Förderung je zusätzlichen abfliegenden Passagier Incentive per additional departing passenger
ab/from	100.000	4,00 €
ab/from	150.000	6,00 €
ab/from	200.000	8,50 €
ab/from	250.000	12,00 €

Regelungen zum Übergang von der vorigen Entgeltordnung:**Destinationsförderung:**

Alle neuen Destinationen, die vor Inkrafttreten dieser Entgeltordnung aufgenommen wurden, werden gefördert nach den Bestimmungen der zum Zeitpunkt des Erstfluges geltenden Entgeltordnung.

Auslastungsförderung:

Die Auslastungsförderung entfällt mit Inkrafttreten dieser Entgeltordnung ersatzlos. Sollte im Zeitraum vom 01.01.25 bis zum Inkrafttreten dieser Entgeltordnung Auslastungsförderung erfolgen, wird diese nach den Bestimmungen der für diesem Zeitraum gültigen Entgeltordnung anteilig errechnet und gutgeschrieben.

Volumenförderung

Die Volumenförderung, die im Zeitraum vom 01.01.25 bis zum Inkrafttreten dieser Entgeltordnung erfolgen wird, wird nach den Bestimmungen der für diesem Zeitraum gültigen Entgeltordnung anteilig errechnet und gutgeschrieben.

Regulations for the transition from the previous charges regulation***Destination incentive***

All new destinations that were opened before this charges regulation comes into force will be incentivised in accordance with the provisions of the charges regulation in force at the time of the first flight.

Seat load factor incentive

When this charges regulation comes into force, the seat load factor incentive will no longer apply without replacement. If airlines qualify for the seat load factor incentive in the period from 01.01.2025 until the day this charges regulation comes into force, this incentive will be calculated and credited pro rata in accordance with the charges regulation in place for this period.

Volume incentive

The volume incentive acquired by the airline in the period from 01.01.2025 until the day this charges regulation comes into force will be calculated and credited pro rata in accordance with the charges regulation in place for this period.

2 Entgelte gem. §19b LuftVG¹⁰ für die allgemeine Luftfahrt

Charges according to §19b LuftVG¹⁰ for general aviation

Allgemeine Luftfahrt oder General Aviation (GA) ist die zivile, private Luftfahrt, mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs durch die Fluggesellschaften.

General Aviation is defined as civil and private aviation excluding all scheduled and charter air traffic operated by airlines.

2.1 Lande- und Startentgelte

Landing and take-off charges

Für die Lande- und Startentgelte gelten die Regelungen gemäß Teil 1 entsprechend.

Landing and take-off charges are the same as defined in Part 1.

2.2 Abstellentgelte

Parking charges

Für die Inanspruchnahme von Positionen und Flächen des Vorfelds des General Aviation Terminal (GAT) durch Luftfahrzeuge ist ein Abstellentgelt an die FBB zu entrichten.

Die Höhe des Abstellentgeltes bemisst sich nach der Höchstabflugmasse (MTOM) des Luftfahrzeuges und der Dauer der Inanspruchnahme der Position/Fläche.

Das Abstellentgelt wird ab Beginn der vierten Stunde je angefangene 24 Stunden berechnet.

Für die Inanspruchnahme von Positionen des Vorfelds E2 durch GA-Luftfahrzeuge ist der Zuschlag für 400Hz Anlagen analog Punkt 1.2 an die FBB zu entrichten.

Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage der Verweilzeit, die als Differenz zwischen on-block- und off-block-Zeit auf der Parkposition definiert wird.

For aircraft using positions and apron areas of the General Aviation Terminal (GAT) a parking charge has to be paid.

The amount of parking charges payable is determined by the aircraft's maximum take-off weight (MTOM) and the time that the aircraft is using a position or other area.

¹⁰ Luftverkehrsgesetz | German Aviation Act

The parking charges are calculated from the beginning of the fourth hour per 24 hours or part thereof.

For the use of positions of the apron E2 by GA aircraft, the surcharge for 400Hz systems is to be paid to FBB analogous to section 1.2.

Charges are set on the basis of the time spent by the aircraft on a position, which is defined as the difference between the on-block and off-block time.

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass</i>		Entgelt <i>Charge</i>	
(MTOM)		je 24 Stunden <i>per 24 h period</i>	
		ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
bis <i>up to</i>	2.000 kg <i>2,000 kg</i>	15,53 €	16,07 €
von <i>from</i>	2.001 bis 5.700 kg <i>2,001 to 5,700 kg</i>	25,88 €	26,78 €
von <i>from</i>	5.701 bis 10.000 kg <i>5,701 to 10,000 kg</i>	51,75 €	53,56 €
von <i>from</i>	10.001 bis 15.000 kg <i>10,001 to 15,000 kg</i>	77,63 €	80,34 €
von <i>from</i>	15.001 bis 20.000 kg <i>15,001 to 20,000 kg</i>	103,50 €	107,12 €
von <i>from</i>	20.001 bis 27.000 kg <i>20,001 to 27,000 kg</i>	139,73 €	144,62 €
von <i>from</i>	27.001 bis 40.000 kg <i>27,001 to 40,000 kg</i>	207,00 €	214,25 €
über <i>more than</i>	40.000 kg <i>40,000 kg</i>	258,75 €	267,81 €

2.3 Terminalentgelt *Terminal charge*

Für die Vorhaltung der Einrichtungen im General Aviation Terminal (GAT) durch Besatzungen und Passagiere ist ein Terminalentgelt an die FBB zu entrichten.

Das Terminalentgelt wird bei jeder Landung, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Leistungen, nach MTOM des jeweiligen Luftfahrzeuges gestaffelt berechnet.

Für Nutzer des GAT kommen die passagierabhängigen Entgelte (Passagierentgelt und PRM Entgelt), nicht zur Anwendung, davon ausgenommen ist das variable Schallschutzentgelt.

Für GA Nutzer mit einem am BER stationierten Luftfahrzeug können für Flugereignisse ohne Passagiere gesonderte Vereinbarungen mit der FBB getroffen werden.

Crews and passengers must pay a terminal charge to FBB for the provision of the facilities in the General Aviation Terminal (GAT).

The terminal charge is calculated for each landing according to the MTOM of the air-craft in question, regardless of whether particular services are actually used or not.

Passenger related charges (passenger charge and PRM charge) are not levied for using the general aviation facilities, except for the variable noise protection charge.

For GA users with an aircraft based at BER, separate agreements with FBB can be concluded for flights without passengers.

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass</i> (MTOM)		Entgelt <i>Charge</i>	
		ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
bis <i>up to</i>	20.000 kg <i>20,000 kg</i>	372,60 €	385,64 €
von <i>from</i>	20.001 bis 40.000 kg <i>20,001 to 40,000 kg</i>	605,48 €	626,67 €
über <i>more than</i>	40.000 kg <i>40,000 kg</i>	833,18 €	862,34 €

3 Entgelte für zentrale Infrastrukturen *Charges for centralized infrastructure*

Allgemeines *General*

Im Flugplatzhandbuch Kapitel A. 8, Anhang 2 für den Flughafen Berlin Brandenburg sind zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten (Zentrale Infrastrukturen) gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) definiert.

Für die Vorhaltung und/oder Nutzung dieser Infrastrukturen ist jeweils ein Entgelt an die FBB zu entrichten.

The Aerodrome Manual Section A. 8, annex 2 defines Centralized Infrastructure for ground handling services according to § 6 Ground Handling Regulation (Bodenabfertigungsdienst-Verordnung, BADV).

Charges must be paid to FBB for providing and/or using this infrastructure.

3.1 Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung *De-icing infrastructure*

Für die Vorhaltung der Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung ist bei jeder Landung für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 10.000 kg ein Entgelt zu entrichten:

Auch für die Nutzer des GAT kommen die Entgelte für die Vorhaltung der Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung zur Anwendung.

For each landing, a charge has to be paid for providing de-icing infrastructures for aircraft with more than 10,000 kg MTOM:

For users of the general aviation facilities, the de-icing charge is also levied.

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass (MTOM)</i>	Entgelt <i>Charge</i>
über 10.000 bis 60.000 kg <i>from 10,000 to 60,000 kg</i>	32,00 €
über 60.000 kg <i>more than 60,000 kg</i>	64,00 €

3.2 Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung *Fresh water and sewage facilities*

Für die Vorhaltung der Anlagen zur Frischwasserversorgung und Fäkalienentsorgung ist bei jeder Landung im gewerblichen Passagierluftverkehr für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 10.000 kg ein Entgelt zu entrichten:

For scheduled passenger traffic for each landing a charge has to be paid for providing fresh water and sewage facilities for aircrafts with more than 10,000 kg MTOM:

Höchstabflugmasse <i>Maximum take-off mass (MTOM)</i>	Entgelt <i>Charge</i>	
	ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
über 10.000 bis 60.000 kg <i>from 10,000 to 60,000 kg</i>	2,28 €	2,36 €
über 60.000 kg <i>more than 60,000 kg</i>	3,52 €	3,64 €

3.3 Einrichtungen für Abfertigungsinfrastruktur *Processing-infrastructure charge*

Für die Vorhaltung der Gepäckförderanlage, der Check-In Schalter, CUPPS (Common Use Passenger Processing System), SSE (Self-Service-Equipment) und der Terminalprozessflächen inklusive der Anstellflächen ist bei jeder Flugbewegung im gewerblichen Passagierluftverkehr für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 10.000 kg ein Entgelt zu entrichten:

For provision of baggage-conveying-systems, check-in counters, CUPPS (Common Use Passenger Processing System), SSE (Self-Service-Equipment) and process areas within the terminals, a charge per movement of scheduled passenger traffic has to be paid for aircraft with more than 10,000 kg MTOM:

Luftfahrzeuge über 10.000kg MTOM <i>Aircraft with more than 10.000kg MTOM</i>	Entgelt/Charge	
	ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
je Landung/ <i>per landing</i>	121,10 €	125,33 €
je Start/ <i>per take-off</i>	364,62 €	377,07 €

Darüber hinaus wird für die Inanspruchnahme der Abfertigungsinfrastruktur des Flughafens Berlin Brandenburg ein variables Entgelt erhoben in Höhe von:

For the usage of the airports processing-infrastructure, a variable charge has to be paid:

Variables Entgelt/ <i>variable Charge</i>	ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
je abfliegendes Gepäckstück/ <i>per departing bag</i>	2,17 €	2,25 €

4 Weitere Entgelte *Other charges*

4.1 PRM-Entgelt *PRM charge*

Allgemeines *General*

Das PRM-Entgelt wird im gewerblichen Passagierverkehr zum Ausgleich für die Betreuung von Personen mit eingeschränkter Mobilität entsprechend der EU-Verordnung 1107/2006 erhoben. Das PRM-Entgelt wird je abfliegender Passagier berechnet.

Das PRM-Entgelt beträgt **0,89 €**.

A PRM charge is payable by all commercial traffic compensating the assistance for persons with reduced mobility according to EU regulation 1107/2006. It is calculated on the basis of each departing passenger.

The PRM charge amounts to € 0.89.

Meldung von PRM *Notification of PRM*

Die Meldung über einen Hilfsbedarf ist von der jeweiligen Fluggesellschaft mindestens 36 Stunden vor dem Ereignis an das Leitungsorgan des Abflughafens, des Zielflughafens und des Transitflughafens zu melden.

Für Meldungen, die mit einer Vorlaufzeit von weniger als 36 Stunden eingehen, kann keine Garantie für die rechtzeitige Erbringung des Services gegeben werden. Die rechtzeitige Meldung unterliegt der Eigenverantwortung der jeweiligen Fluggesellschaft.

Each airline has to notify the need for PRM assistance a minimum of 36 hours in advance to the airport operator of the departing, arrival and/or transit airport.

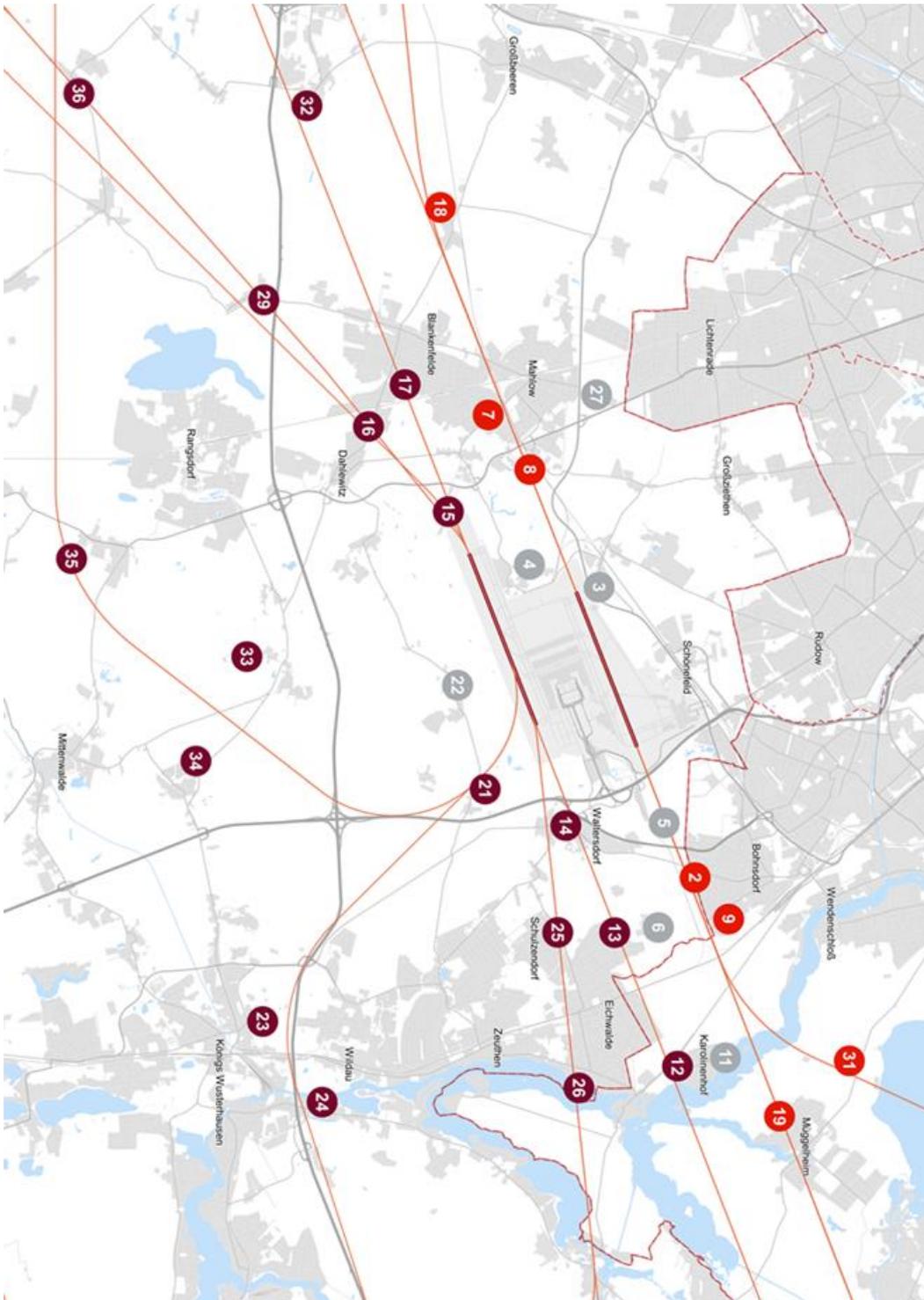
There is no guarantee that PRM assistance will be available if notifications are made less than 36 hours in advance. Each airline is responsible for a timely notification.

Anhang 1 zu Kapitel 1.1.2 Lärmbezogenes Lande- und Startentgelt

Annex 1 to section 1.1.2 Noise-related landing and take-off charge

Referenzmessstellen

Reference measurement locations



Korrekturwerte
Correction values

Messstelle <i>Measurement location</i>	Start <i>Take-off</i>	Landung <i>Landing</i>
2	-7,0	-8,6
7	-4,6	-2,0
8	-7,1	-11,7
9	-4,2	0,4
12	-	-2,5
13	-	-7,8
14	-4,7	-10,2
15	entf.	-14,2
16	-6,8	-
17	-	-9,3
18	0,0	0,0
19	0,7	-2,3
21	-9,4	-
23	1,2	-
24	1,3	-
25	-3,4	-
26	0,3	-
29	-1,8	-
31	1,3	-
32	-	-0,4
33	2,8	-
34	2,9	-
35	3,4	-
36	4,9	-

Referenztabellen Reference tables

Wenn kein gültiger Lärmpegel gemessen werden kann, wird die Lärmkategorie anhand der durchschnittlichen Lärmpegel des Flugzeugtyps bestimmt. Für Landungen und Starts wird eine Referenztable für jeden Flugzeugtyp geführt. Die Pegelgrenzen der Lärmklassen und die Einstufung der Luftfahrzeuge sind in den folgenden Tabellen aufgeführt.

If no valid noise level can be measured, the noise category is determined by the average noise levels of the aircraft type. For landings and take-offs a reference table is maintained for each aircraft type. The noise categories and the classification of the most common aircraft types are listed below:

Landung Landing

Lärmklasse Noise category	Luftfahrzeugtyp Aircraft type
1 < 62.9 dB (A)	C25A, C25M, C425, C510, C525, C68A, C680, E50P, LJ60, Helicopter
2 63.0 bis/to 64.9 dB (A)	C25B, C25C, C55B, C560, CL30, CL35, E35L, E55P, F2TH, F900, GALX, GL5T, GLEX, GLF5, GLF6, J328, LJ35, LJ45, PRM1, SB20
3 65.0 bis/to 66.9 dB (A)	C56X, CL60, CRJ2, CRJ7, DH8D, E135, FA7X, FA8X, GLF4, H25B, PAY3, SF34
4 67.0 bis/to 68.9 dB (A)	A20N, A21N, B38M, B462, B736, BCS1, BCS3, CRJ9, D328, E75L, E175, E290, F100, PC12
5 69.0 bis/to 70.9 dB (A)	A319, A320, A321, AT72, B737, B737 Winglets, B738 Winglets, B788, B738, B739, E190, E195, SU95
6 71.0 bis/to 72.9 dB (A)	A332, A333, B734, B734 Freighter, B738 Scimitar Winglets, B7572 Winglets, B7672 Freighter, B733, B7375, B735 Winglets, B7673, P180
7 73.0 bis/to 74.9 dB (A)	B7572, B7674, B773, MD82
8 75.0 bis/to 76.9 dB (A)	A343
9 77.0 bis/to 78.9 dB (A)	B744
10 79.0 bis/to 80.9 dB (A)	A124, IL76
11 81.0 dB (A) <	

Start
Take-off

Lärmklasse <i>Noise category</i>	Luftfahrzeugtyp <i>Aircraft type</i>
1 < 62.9 dB (A)	AT72, C25B, C25C, C25M, CL60, C425, C525, C55B, C56X, C680, C68A, CRJ2, C510, DH8D, D328, E50P, E135, E35L, F2TH, LJ45, LJ60, PC12, SB20, Helicopter
2 63.0 bis/to 64.9 dB (A)	A221, A223, BCS1, BCS3, B752 Freighter, C25A, C560, CL35, CRJ7, E290, E55P, GALX, GL5T, GLF4, GLF5, GLF6, J328, LJ35, PAY3, PRM1
3 65.0 bis/to 66.9 dB (A)	A20N, B736, B38M, CL30, CRJ9, F900, FA7X, GLEX, GL7T, H25B
4 67.0 bis/to 68.9 dB (A)	A319, A21N, B462, B7374 Freighter, B735, B737, B788, E170, E175, E75L, P180
5 69.0 bis/to 70.9 dB (A)	A320, A321, B7373, B735 Winglets, B737 Winglets, B738, B738 Winglets, B7572, B7572 Winglets, E190, E195, F100, SU95, B738 Freighter, B762 Freighter
6 71.0 bis/to 72.9 dB (A)	A332, B7374, B738 Scimitar Winglets, B744, B773, B739
7 73.0 bis/to 74.9 dB (A)	A333
8 75.0 bis/to 76.9 dB (A)	A343, B763, B764
9 77.0 bis/to 78.9 dB (A)	MD82
10 79.0 bis/to 80.9 dB (A)	
11 81.0 dB (A) <	A124, IL76