

# ***ENTGELTORDNUNG***

**Leipzig-Altenburg Airport**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Allgemeine Bedingungen</b>	<b>Seite</b>
1.1 Schuldnerregelung .....	04
1.2 Ausnahmeregelung .....	04
1.3 Zahlungszeitpunkt .....	04
1.4 Umsatzsteuer .....	04
<b>2. Lande- und Startentgelte</b>	
2.1 Zahlungspflicht .....	05
2.2 Berechnungsgrundlage gewichts- lärmbezogene Entgelte .....	05
2.3 Landeentgelte	
a) Passagier-Lfz über 5,7 t MTOW mit planmäßigen Linienverkehr .....	05
b) Passagier-Lfz über 5,7 t MTOW ohne planmäßigen Linienverkehr .....	07
c) Fracht-Lfz über 5,7 t MTOW .....	08
d) kombinierte Passagier-Fracht-Lfz (Mixed-Version-Flugzeuge) .....	08
e) Lfz der allgemeinen Luftfahrt .....	09
2.4 für Schulungs- und Einweisungsflüge sowie für technische Landungen .....	09
2.5 für zivile Regierungsluftfahrzeuge .....	10
2.6 Zuschläge zum Landeentgelt	
a) Befeuern .....	10
b) Entgelte für Flüge nach Instrumentenflugregeln .....	10
b) außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten .....	11

### 3. Passagierentgelte

3.1 Zahlungspflicht .....	11
3.2 Passagierbezogene Entgelte	
a) für Lfz über 5,7 t MTOW mit planmäßigem Linienflugbetrieb bzw. Charterflüge .....	11
b) für Flüge der allgemeinen Luftfahrt .....	11
3.3 Passagierbezogenes Entgelt bei Ausweichflügen .....	12
3.4 Passagierbezogene Luftsicherheitsgebühr (nachrichtlicher Hinweis) .....	12

### 4. Abstellentgelte 12

### 5. Unterstellentgelte 12

### 6. Luftschiffgebühren 13

### 7. Entgelte für Bodenverkehrsdienstleistungen

7.1 Rechtsgrundlage und Zahlungspflicht .....	13
7.2 Genehmigungspflicht .....	13

## 1. Allgemeine Bedingungen

### **1.1 Schuldnerregelung**

Schuldner der Lande-, Passagier-, Abstell- und Bodenverkehrsdienstentgelte sind als Gesamtschuldner

- a) die Fluggesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
- b) die Fluggesellschaft, die unter einem gemeinsamen Airline-Code/Flugnummer den jeweiligen Flug durchführt (Code-Sharing),
- c) der Luftfahrzeughalter sowie
- d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.

### **1.2 Ausnahmeregelung**

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Passagier-, Abstell- und Bodenverkehrsdienstentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen und daher entgeltpflichtig.

### **1.3 Zahlungszeitpunkt**

Die Lande-, Passagier-, Abstell- und Bodenverkehrsdienstentgelte werden vom Flughafenunternehmer monatsweise in Rechnung gestellt. Die Höhe dieser Entgelte richtet sich nach Ziffern 2 bis 7. In besonderen Fällen (z.B. bei ad-hoc-Charterflügen) behält es sich jedoch der Flughafenunternehmer vor, die Entrichtung der Entgelte vor dem Abflug zu verlangen.

### **1.4 Umsatzsteuer**

Die Leistungen, für die die Lande-, Passagier-, Abstell- und Bodenverkehrsdienstentgelte zu entrichten sind, unterliegen der deutschen Umsatzsteuer zum jeweils gültigen Satz. Sofern keine Steuerbefreiungsvorschrift greift, ist die Umsatzsteuer vom Leistungsempfänger zusätzlich zu den genannten Entgelten zu entrichten.

## 2. Landeentgelte

### **2.1 Zahlungspflicht**

Für jede Landung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen ist ein separates Landeentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Dies gilt bei einer Landung auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeugs. Für Trainingsanflüge erfolgt nach je zwei Anflügen ohne Landung die Berechnung einer Landegebühr in der entsprechenden Gewichtsklasse. Besatzungen von Luftfahrzeugen die keine Rechnungslegung haben beenden ihre Trainingsanflüge mit einer Abschlusslandung.

### **2.2 Berechnungsgrundlage gewichts- und lärmbezogene Entgelte**

Das Landeentgelt bemisst sich grundsätzlich nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (Höchstabfluggewicht – Maximum Take-off Weight (MTOW)). Das MTOW ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual, Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zu Grunde gelegt.

Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Eine Reduzierung dieses MTOW in den Zulassungsunterlagen findet bei der Entgeltberechnung nur ab Beginn der Flugplanperiode Berücksichtigung, zu der die Änderung wenigstens vier Monate zuvor mit der Vorlage der geänderten Unterlagen schriftlich angekündigt wurde. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Höchstabfluggewichts (MTOW) ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich ferner nach der Schallabstrahlung der Luftfahrzeuge. Dafür werden die in Leipzig-Altenburg-Airport landenden und startenden Luftfahrzeuge gemäß dem Anhang 16 zum ICAO-Abkommen in unterschiedliche Lärmkategorien unterteilt. Mit steigender Schallabstrahlung wird auch ein höheres Entgelt für das Landen und Starten erhoben.

### **2.3 Landeentgelde**

#### **a) für Passagierluftfahrzeuge über 5,7 t MTOW mit planmäßigem Linienflugbetrieb**

Für Passagierluftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht (MTOW) über 5,7 t bemessen sich die Landeentgelte neben den beiden unter 2.2 dargestellten Kriterien zusätzlich nach der für den Bodenabfertigungsumlauf benötigten Zeit (Turnaround Time (TRT)). Als Startzeitpunkt eines Bodenabfertigungsumlaufs ist die On-Block-Time definiert, d.h. sobald das Luftfahrzeug auf seiner endgültigen Parkposition zum Stehen kommt und die Bremsklötze gesetzt sind, beginnt die Zeitmessung der TRT. Ein Bodenabfertigungsumlauf endet nach erfolgter Abfertigung des Luftfahrzeugs durch die Bodenverkehrsdienste mit dem Wegnehmen der Bremsklötze. Dieser Zeitpunkt ist als Off-Block-Time definiert.

Das Kriterium der TRT bis 30 Minuten gilt für alle Bodenabfertigungsumläufe als erfüllt, wenn 90% der Abfertigungsumläufe innerhalb eines Kalenderjahres in bis zu 30 Minuten abgewickelt worden sind. Die TRT darf um die Zeit überschritten werden, die für den Wechsel vom Cockpit- und/oder Kabinenpersonal benötigt wird. Die dafür benötigte Zeit wird nicht auf die einzelne TRT angerechnet. Ausgenommen bei der Erfassung der TRT und damit befreit von der o.g. 90% Erfüllungsgrenze sind solche Bodenabfertigungsumläufe, die

nur zu 50% durchgeführt werden. Zu diesen zählen einerseits Ankünfte, bei denen nach der On-Block-Time (z.B. aufgrund der Nachtzeit eines stationierten Flugzeuges) kein unmittelbarer Weiterflug erfolgt, andererseits Abflüge, bei denen (z.B. aufgrund der abgeschlossenen Nachtzeit eines stationierten Flugzeuges) vor der Off-Block-Time keine unmittelbar vorausgegangene ankunftsbedingte Abfertigung stattgefunden hat. Die TRT ist zunächst auf Monatsbasis für alle relevanten Abfertigungsumläufe einer Fluggesellschaft festzustellen. Das Lande- und Startentgelt wird dementsprechend in Rechnung gestellt. Im Folgemonat des abgelaufenen Kalenderjahres wird die TRT nochmals auf Jahresbasis für alle durchgeführten Abfertigungsumläufe einer Fluggesellschaft festgestellt. Der Flughafenunternehmer wird eine etwaige Differenz zu den Monatsabrechnungen den Fluggesellschaften in Rechnung stellen bzw. gutschreiben. Für Passagierluftfahrzeuge wird das Entgelt in EUR je angefangene Tonne des Höchstabfluggewichts (MTOW) pro Flugbewegung auf nachfolgender Berechnungsgrundlage ermittelt, wobei Start und Landung jeweils getrennt als eine separate Flugbewegung zu zählen sind.

Flüge im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr																													
TRT Turnaround Time im Durchschnitt	Für Strahlflugzeugen		Für Luftfahrzeuge mit anderen Antriebsarten*																										
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16 Charter 3*		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 Charter 3*	die den folgenden Bedingungen entsprechen* ICAO Annex 16 Volume I Chapt. 3 Chapt. 6 Chapt. 10 LSL: Chapt. VI 2.3 (-8 dB(A)) Chapt. VI 2.4 (-4 dB(A)) Chapt. X 2.4 (-4 dB(A))	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16																								
	Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind **	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind **																											
	Preise je angefangene 1000 kg in €	Preise je angefangene 1000 kg in €	Preise je angefangene 1000 kg in €	Preise je angefangene 1000 kg in €	Preise je angefangene 1000 kg in €																								
	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto																								
bis 30 Minuten TRT	0,00	8,55	19,90	0,00	19,90																								
über 30 Minuten TRT	7,45	8,55	19,90	7,45	19,90																								
<p>Strahltriebwerke . Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, oder 10 oder den LSL - Chaptern VI und X, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde in Einzelfall nachgewiesen wird, daß in den genannten Chaptern zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.</p> <p>Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.</p> <p>** In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 Tonnen folgende Flugzeugtypen enthalten:</p> <table border="0"> <tr> <td>Airbus A-300 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken</td> <td>McDonnell Douglas DC 8-70</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-310 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 737 (alle Versionen)</td> <td>McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen)</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-319 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 747-400</td> <td>McDonnell Douglas MD 1 1 (alle Versionen)</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-320 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 757 (alle Versionen)</td> <td>Fokker 100, 70</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-321 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 767 (alle Versionen)</td> <td>Grumman Gulfstream IV</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-330 (alle Versionen)</td> <td>BAe 146 (alle Versionen)</td> <td>CL60, CRJ</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-340 (alle Versionen)</td> <td>RJ85/100</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lockheed Tristar L101 1 (alle Versionen)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						Airbus A-300 (alle Versionen)	Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken	McDonnell Douglas DC 8-70	Airbus A-310 (alle Versionen)	Boeing 737 (alle Versionen)	McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen)	Airbus A-319 (alle Versionen)	Boeing 747-400	McDonnell Douglas MD 1 1 (alle Versionen)	Airbus A-320 (alle Versionen)	Boeing 757 (alle Versionen)	Fokker 100, 70	Airbus A-321 (alle Versionen)	Boeing 767 (alle Versionen)	Grumman Gulfstream IV	Airbus A-330 (alle Versionen)	BAe 146 (alle Versionen)	CL60, CRJ	Airbus A-340 (alle Versionen)	RJ85/100		Lockheed Tristar L101 1 (alle Versionen)		
Airbus A-300 (alle Versionen)	Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken	McDonnell Douglas DC 8-70																											
Airbus A-310 (alle Versionen)	Boeing 737 (alle Versionen)	McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen)																											
Airbus A-319 (alle Versionen)	Boeing 747-400	McDonnell Douglas MD 1 1 (alle Versionen)																											
Airbus A-320 (alle Versionen)	Boeing 757 (alle Versionen)	Fokker 100, 70																											
Airbus A-321 (alle Versionen)	Boeing 767 (alle Versionen)	Grumman Gulfstream IV																											
Airbus A-330 (alle Versionen)	BAe 146 (alle Versionen)	CL60, CRJ																											
Airbus A-340 (alle Versionen)	RJ85/100																												
Lockheed Tristar L101 1 (alle Versionen)																													

## b) für Passagierluftfahrzeuge über 5,7 t MTOW ohne planmäßigem Linienflugbetrieb

Flüge im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr																												
Für Strahlflugzeugen			Für Luftfahrzeuge mit anderen Antriebsarten*																									
mit Zulassung nach ICAO Annex 16 Charter 3*		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 Charter 3*	die den folgenden Bedingungen entsprechen* ICAO Annex 16 Volume I Chapt. 3 Chapt. 6 Chapt. 10 LSL: Chapt. VI 2.3 (-8 dB(A)) Chapt. VI 2.4 (-4 dB(A)) Chapt. X 2.4 (-4 dB(A))	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16																								
Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind **	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind **																											
Preise je angefangene 1000 kg in €	Preise je angefangene 1000 kg in €	Preise je angefangene 1000 kg in €	Preise je angefangene 1000 kg in €	Preise je angefangene 1000 kg in €																								
Netto	Netto	Netto	Netto	Netto																								
7,45	8,55	19,90	7,45	19,90																								
<p>* Strahltriebwerke - Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, oder 10 oder den LSL - Chaptern VI und X, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde in Einzelfall nachgewiesen wird, daß in den genannten Chaptern zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.</p> <p>** In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 Tonnen folgende Flugzeugtypen enthalten:</p> <table border="0"> <tr> <td>Airbus A-300 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken</td> <td>McDonnell Douglas DC 8-70</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-310 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 737 (alle Versionen)</td> <td>McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen)</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-319 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 747-400</td> <td>McDonnell Douglas MD 1 1 (alle Versionen)</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-320 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 757 (alle Versionen)</td> <td>Fokker 100, 70</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-321 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 767 (alle Versionen)</td> <td>Grumman Gulfstream IV</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-330 (alle Versionen)</td> <td>BAe 146 (alle Versionen)</td> <td>CL60, CRJ</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-340 (alle Versionen)</td> <td>RJ85/100</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lockheed Tristar L101 1 (alle Versionen)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					Airbus A-300 (alle Versionen)	Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken	McDonnell Douglas DC 8-70	Airbus A-310 (alle Versionen)	Boeing 737 (alle Versionen)	McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen)	Airbus A-319 (alle Versionen)	Boeing 747-400	McDonnell Douglas MD 1 1 (alle Versionen)	Airbus A-320 (alle Versionen)	Boeing 757 (alle Versionen)	Fokker 100, 70	Airbus A-321 (alle Versionen)	Boeing 767 (alle Versionen)	Grumman Gulfstream IV	Airbus A-330 (alle Versionen)	BAe 146 (alle Versionen)	CL60, CRJ	Airbus A-340 (alle Versionen)	RJ85/100		Lockheed Tristar L101 1 (alle Versionen)		
Airbus A-300 (alle Versionen)	Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken	McDonnell Douglas DC 8-70																										
Airbus A-310 (alle Versionen)	Boeing 737 (alle Versionen)	McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen)																										
Airbus A-319 (alle Versionen)	Boeing 747-400	McDonnell Douglas MD 1 1 (alle Versionen)																										
Airbus A-320 (alle Versionen)	Boeing 757 (alle Versionen)	Fokker 100, 70																										
Airbus A-321 (alle Versionen)	Boeing 767 (alle Versionen)	Grumman Gulfstream IV																										
Airbus A-330 (alle Versionen)	BAe 146 (alle Versionen)	CL60, CRJ																										
Airbus A-340 (alle Versionen)	RJ85/100																											
Lockheed Tristar L101 1 (alle Versionen)																												

**c) für Frachtluftfahrzeuge über 5,7 t MTOW**

Für Frachtluftfahrzeuge mit einem Höchstabfluggewicht (MTOW) über 5,7 t bemisst sich das Landeentgelt ausschließlich nach den beiden unter 2.2 dargestellten Kriterien. Berechnungsgrundlage für Frachtluftfahrzeuge ist das Entgelt in EUR je angefangene Tonne des Höchstabfluggewichts (MTOW) pro Flugbewegung, wobei Start und Landung jeweils getrennt als eine separate Flugbewegung zu zählen sind.

Flüge im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr																													
bei Flügen mit	Für Strahlflugzeugen			Für Luftfahrzeuge mit anderen Antriebsarten*																									
	mit Zulassung nach ICAO Annex 16 Charter 3*	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 Charter 3*		die den folgenden Bedingungen entsprechen* ICAO Annex 16 Volume I Chapt. 3 Chapt. 6 Chapt. 10 LSL: Chapt. VI 2.3 (-8 dB(A)) Chapt. VI 2.4 (-4 dB(A)) Chapt. X 2.4 (-4 dB(A))	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16																								
	Flugzeuge, die in der Bonusliste enthalten sind **	Flugzeuge, die nicht in der Bonusliste enthalten sind **																											
Preise in €	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto																								
Luftfahrzeuge ab 5700 kg (Gewicht je angefangene 1000 kg)	7,45	8,55	19,90	7,45	19,90																								
<p>* Strahltriebwerke - Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 6, 8, oder 10 oder den LSL - Chaptern VI und X, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde in Einzelfall nachgewiesen wird, daß in den genannten Chaptern zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden. Maßgebend für die Gebührenberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.</p> <p>** In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einem Höchstabfluggewicht bis 25 Tonnen folgende Flugzeugtypen enthalten:</p> <table border="0"> <tr> <td>Airbus A-300 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken</td> <td>McDonnell Douglas DC 8-70</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-310 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 737 (alle Versionen)</td> <td>McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen)</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-319 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 747-400</td> <td>McDonnell Douglas MD 11 (alle Versionen)</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-320 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 757 (alle Versionen)</td> <td>Fokker 100, 70</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-321 (alle Versionen)</td> <td>Boeing 767 (alle Versionen)</td> <td>Grumman Gulfstream IV</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-330 (alle Versionen)</td> <td>BAe 146 (alle Versionen)</td> <td>CL60, CRJ</td> </tr> <tr> <td>Airbus A-340 (alle Versionen)</td> <td>RJ85/100</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lockheed Tristar L1011 (alle Versionen)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						Airbus A-300 (alle Versionen)	Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken	McDonnell Douglas DC 8-70	Airbus A-310 (alle Versionen)	Boeing 737 (alle Versionen)	McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen)	Airbus A-319 (alle Versionen)	Boeing 747-400	McDonnell Douglas MD 11 (alle Versionen)	Airbus A-320 (alle Versionen)	Boeing 757 (alle Versionen)	Fokker 100, 70	Airbus A-321 (alle Versionen)	Boeing 767 (alle Versionen)	Grumman Gulfstream IV	Airbus A-330 (alle Versionen)	BAe 146 (alle Versionen)	CL60, CRJ	Airbus A-340 (alle Versionen)	RJ85/100		Lockheed Tristar L1011 (alle Versionen)		
Airbus A-300 (alle Versionen)	Boeing 727 mit 3 Tay-Triebwerken	McDonnell Douglas DC 8-70																											
Airbus A-310 (alle Versionen)	Boeing 737 (alle Versionen)	McDonnell Douglas DC 10 (alle Versionen)																											
Airbus A-319 (alle Versionen)	Boeing 747-400	McDonnell Douglas MD 11 (alle Versionen)																											
Airbus A-320 (alle Versionen)	Boeing 757 (alle Versionen)	Fokker 100, 70																											
Airbus A-321 (alle Versionen)	Boeing 767 (alle Versionen)	Grumman Gulfstream IV																											
Airbus A-330 (alle Versionen)	BAe 146 (alle Versionen)	CL60, CRJ																											
Airbus A-340 (alle Versionen)	RJ85/100																												
Lockheed Tristar L1011 (alle Versionen)																													

**d) für kombinierte Passagier-Fracht-Luftfahrzeuge (Mixed-Version-Flugzeuge)**

Die Landeentgelte für kombinierte Passagier-Fracht-Flugzeuge werden entsprechend der jeweiligen Nutzung bei der betreffenden Flugbewegung als Passagier- oder Frachtflugzeug abgerechnet. Bei gleichzeitiger kombinierter Nutzung bei der betreffenden Flugbewegung werden Mixed-Version-Flugzeuge als Passagierflugzeuge abgerechnet.

## e) für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt

Flüge im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr		
bei Flügen mit	Für Luftfahrzeuge und Hubschrauber	
	die den folgenden Bedingungen entsprechen*	ohne Zulassung nach ICAO Annex 16
	ICAO Annex 16 Volume I Chapt. 3 Chapt. 6 Chapt. 10 LSL: Chapt. VI 2.3 (-8 dB(A)) Chapt. VI 2.4 (-4 dB(A)) Chapt. X 2.4 (-4 dB(A))	
Preise in €	Netto	Netto
Motorsegler/ Ultraleichtflz.	3,00	3,00
Luftfahrzeuge bis 1000 kg MTOW	4,00	5,00
Luftfahrzeuge 1001-1200 kg	5,00	7,00
Luftfahrzeuge 1201-1400 kg	7,00	11,00
Luftfahrzeuge 1401-2000 kg	11,00	15,00
Luftfahrzeuge 2001-3000 kg	25,00	35,00
Luftfahrzeuge 3001-4000 kg	32,00	47,00
Luftfahrzeuge 4001-5000 kg	40,00	60,00
Luftfahrzeuge 5001-5700 kg	50,00	70,00
Luftfahrzeuge ab 5701 kg (Gewicht je angefangene 1000 kg)	7,45	19,90

## 2.4 für Schulungs- und Einweisungsflüge

Die oben genannten Gebühren ermäßigen sich bei Schul- bzw. Einweisungsflügen wie folgt:

bis 5.700 kg	um	50%
5.701 kg – 14000 kg	um	60%
14001 kg – 20000 kg	um	75%
20001 kg – 60000 kg	um	80%
über 60000 kg	um	80%

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

Wird bei einem diesen Voraussetzungen entsprechenden Schulflug eines Segelflugzeuges ein Schleppflugzeug verwendet, so wird der Flug des Schleppflugzeuges für die Gebührenordnung einem Schulflug gleichgesetzt.

Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheines sein. Der Einzuweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden. Die Ermäßigung gilt nicht für Flüge zum Vertraut machen gemäß § 69 Abs. 4 LuftPersV.

Für jeden zweiten Anflug (VFR, IFR) mit Überflug der Start- und Landebahn ohne Landung wird eine Landegebühr in der entsprechenden Gewichtsklasse berechnet. Besatzungen von Luftfahrzeugen die keine Rechnungslegung haben beenden ihre Trainingsanflüge mit einer Abschlusslandung.

## 2.5 für zivile Regierungsluftfahrzeuge

Für zivile Regierungsflugzeuge sind keine Landeentgelte zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Desgleichen ist für Luftfahrzeuge, die von Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, keine Landeentgelte zu entrichten. Der Luftfahrzeugführer hat hierzu eine Dienstflugbestätigung vorzulegen. Als Regierungsflugzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und ein ziviles Staatsangehörigkeits- und Eintragszeichen führen.

## 2.7 Zuschläge zum Landeentgeld

### a) Befeuerung

Ein Zuschlag zu den Landeentgelten ist zu entrichten in der Zeit von SS bis SR oder wenn auf Anforderung durch den Luftfahrzeugführer die Flugplatzbefeuerung während des Starts oder der Landung eingeschaltet wird.

Der Zuschlag beträgt:

	<b>Netto</b>
Platz- und erweiterte Platzflüge (Start und Landung in EDAC) je angefangene 15 Minuten	8,00 €
Überlandflüge (je Bewegung)	8,00 €

### b) Anflüge für Flüge nach Instrumentenflugregeln

Der Leipzig-Altendorf Airport erhebt zusätzlich zu den entsprechenden Landeentgelten eine IFR – Anfluggebühr von 10,- Euro je angefangenen 5 t von MTOW.

**c) außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten**

Für die Sicherung des Flugbetriebes außerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten ist zur Abdeckung entsprechender Kosten ein Zuschlag zu entrichten von:

	<b>Netto</b>
je angefangene 30 Minuten (bis 22:00 Uhr Ortszeit und ab 06:0 1 Uhr Ortszeit)	49,00 €
je angefangene 30 Minuten (ab 22:01 Uhr Ortszeit und bis 06:00 Uhr Ortszeit)	99,00 €

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug ist keine Landegebuhr zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen. Leistungen welche von anderen Unternehmen erbringen (z.B. Flugsicherungsunternehmen) werden weiterberechnet.

**3. Passagierentgelte****3.1 Zahlungspflicht**

Zusätzlich zum Landeentgelt ist ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Anzahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst. Dabei werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz sowie die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung nicht mit einbezogen.

**3.2 Passagierbezogene Entgelte**

a) für Luftfahrzeuge über 5,7 t MTOW mit planmäßigem Linienflugbetrieb bzw. Charterflüge

Der Flughafenunternehmer berechnet passagierbezogene Entgelte nach der nachfolgend aufgelisteten Entgeltstaffelung:

Im Kalenderjahr durch die Fluggesellschaft ab dem Leipzig-Altenburg Airport mit Passagierluftfahrzeugen über 5,7 t MTOW beförderte Zahl der ankommenden Passagiere	Passagierbezogenes Entgelt pro abfliegendem Passagier (netto)
< 50.000 im Kalenderjahr	EUR 6,00
50.000 bis 100.000 im Kalenderjahr	EUR 4,20
100.001 bis 150.000 im Kalenderjahr	EUR 4,13
150.001 bis 200.000 im Kalenderjahr	EUR 3,95
200.001 bis 250.000 im Kalenderjahr	EUR 3,80

b) für Flüge der allgemeinen Luftfahrt werden keine passagierbezogenen Entgelte berechnet

### 3.3 Passagierbezogenes Entgelt bei Ausweichflügen

Bei Ausweichflügen (Diversion Flights) von Luftfahrzeuge über 5,7 t MTOW mit planmäßigem Linienflugbetrieb bzw. Charterflüge über den Leipzig-Altenburg Airport erfolgt ebenfalls die Berechnung des passagierbezogenen anhand der in Ziffer 3.2.

### 3.4 Luftsicherheitsgebühr

Die Luftsicherheitsgebühr wird durch die Landesluftfahrtbehörde erhoben. Die zu bemessende Höhe richtet sich nach dem gültigen NfL. Diese wird zusätzlich zu den in Punkt 3.2. erhobenen Entgelten berechnet. Der Hinweis der Luftsicherheitsgebühr in der Entgeltordnung des Flughafenunternehmers erfolgt ausschließlich nachrichtlich und unverbindlich.

## 4. Abstellentgelte

Die Halter oder Führer von Luftfahrzeugen haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Regionalflughafen einen Mietzins (Abstellgebühr) an den Flugplatz zu entrichten. Die Höhe der Abstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Lfz bemessen.

Die Abstellgebühr beträgt je angefangene 24 Stunden:

	<b>Netto</b>
Motorsegler/UL	2,00 €
Bis 1.000 kg	3,00 €
1.001-1.200 kg	3,50 €
1.201-1.400 kg	4,00 €
1.401-2.000 kg	4,50 €
Ab 2.001 kg je angefangene 1.000 kg	2,00 €

Für die Abstellung von insgesamt höchstens 4 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird keine Abstellgebühr erhoben.

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinander folgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Regionalflughafen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. In Havariefällen sind gesonderte Vereinbarungen mit dem Regionalflughafen zu treffen.

## 5. Unterstellgebühren

Die Halter oder Führer von Luftfahrzeugen haben für die Unterstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flugplatz einen Mietzins (Unterstellgebühr) an den Regionalflughafen zu entrichten. Die Höhe der Unterstellgebühr wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

Die Unterstellgebühr für kurzzeitiges Unterstellen (ohne Mietvertrag) beträgt je angefangene 24 Stunden:

	<b>Netto</b>
Bis 1.000kg	4,00 €
1.001-1.200 kg	5,50 €
1.201-1.400 kg	7,00 €
1.401-2.000 kg	9,00 €
Ab 2.001 kg je angefangene 1.000 kg	4,00 €

Der Berechnungszeitraum beginnt und endet mit Überfahren der Hallentorlinie.

Für die Unterstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 Aufeinander folgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Regionalflughafen vor Beginn der Unterstellung ein Mietvertrag geschlossen werden. In Havariefällen sind gesonderte Vereinbarungen mit dem Regionalflughafen zu treffen.

## 6. Luftschiffgebühren

Die Halter oder Führer von Luftschiffen haben anstelle der Lande- und Abstellgebühr eine Ankermastgebühr an den Regionalflughafen zu entrichten. Die Ankermastgebühr ist mit der Errichtung des Ankermastes fällig.

Die Ankermastgebühr beträgt je angefangene 24 Stunden:

	<b>Netto</b>
Für Luftschiffe bis 50 m Gesamtlänge	70,00 €
Für Luftschiffe über 50 m Gesamtlänge	105,00 €

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

## 7. Bodenverkehrsdienstleistungen

### **7.1 Rechtsgrundlage und Zahlungspflicht**

Für die Nutzung von Bodenverkehrsdienstleistungen wird ein Entgelt berechnet. Die zu erhebenden Entgelte sind in den Anlagen 1 bis 3 zur Flugplatzentgeltordnung aufgelistet.

### **7.2 Genehmigungspflicht**

Die für die Nutzung der in Absatz 7.1. dieser Entgeltordnung genannten Bodenverkehrsdienstleistungen zu zahlende Entgelte sind nach § 43 LuftVZO nicht durch die Luftfahrtbehörde genehmigungspflichtig.

***Entgelte für Bodendienstleistungen sind bitte bei der Luftaufsicht +49 (0) 3447 590 150 zu erfragen.***