



**Entgeltordnung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)  
für den Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF)**

## Teil I: Aviation

**Herausgegeben am: 01. Januar 2006**

**Freigegeben durch:**

**Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH  
Geschäftsführung**

**D. Johannsen-Roth**

**Änderung bestätigt durch:**

**Dr. Rainer Schwarz**



## Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 3 von 14

### Inhaltsverzeichnis

## 1. Aviation

1.1.	Start- und Landeentgelte	4
1.2.	Passagierentgelte	7
1.3.	Terminalentgelt – GAT	8
1.4.	Positionsentgelt und Abstellentgelt	8
1.5.	Sicherheitsentgelt	9
1.6.	PRM-Entgelt	10
1.7.	Notlandungen	10
1.8.	Zentrale Infrastruktur	10

## 1. Verkehrsfördernde Konditionen<sup>\*)</sup>

2.1.	Wachstums- und Destinations-Förderbetrag	10
2.2.	Volumen-Förderbetrag	14

<sup>\*)</sup> Die verkehrsfördernden Konditionen auf den Seiten 10 bis 13 sind Teil der genehmigten Entgeltordnung.

## Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 4 von 14

### 1. Aviation

#### 1.1. Start- und Landeentgelte

- 1.1.1. Für jede Landung bzw. alternativ jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Schönefeld ist ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
- 1.1.2. Das Landeentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (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 zugrunde 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 angekündigt wurde. Jede Erhöhung des in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewichtes des Luftfahrzeuges ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.
- 1.1.3. Der nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Teil des Landeentgeltes beträgt bei Luftfahrzeugen aller Antriebsarten je angefangene 1.000 kg des Höchstabfluggewichtes **4,45 €**
- 1.1.4. Pro Landung wird für Luftfahrzeuge ein lärmbezogenes Entgelt erhoben. Das lärmbezogene Entgelt ist nach Lärmklassen gestaffelt. Für Luftfahrzeuge über 10 t MTOW erfolgt die Zuordnung der Flugzeugtypen in Lärmklassen auf der Basis der für das Jahr 2006 jeweilig gemessenen durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel am Flughafen Berlin-Schönefeld. Für Luftfahrzeuge bis 10 t MTOW wird ein Entgelt in Höhe von 10,00 € erhoben.

Lärmklasse 1	bis 70,9 dB (A)	<b>20,00 €</b>
Lärmklasse 2	von 71,0 bis 73,9 dB (A)	<b>30,00 €</b>
Lärmklasse 3	von 74,0 bis 76,9 dB (A)	<b>40,00 €</b>
Lärmklasse 4	von 77,0 bis 79,9 dB (A)	<b>80,00 €</b>
Lärmklasse 5	von 80,0 bis 84,9 dB (A)	<b>420,00 €</b>
Lärmklasse 6	von 85,0 bis 89,9 dB (A)	<b>840,00 €</b>
Lärmklasse 7	ab 90,0 dB (A)	<b>1.680,00 €</b>

Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis repräsentative Messergebnisse für den Flughafen Berlin-Schönefeld vorliegen.

Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 5 von 14

Gr. 1 bis 70,9 dB (A)	Gr. 2 71,0 bis 73,9 dB (A)	Gr. 3 74,0 bis 76,9 dB (A)	Gr. 4 77,0 bis 79,9 dB (A)	Gr. 5 80,0 bis 84,9 dB (A)	Gr. 6 85,0 bis 89,9 dB (A)	Gr. 7 ab 90,0 dB (A)
<b>20,00 €</b>	<b>30,00 €</b>	<b>40,00 €</b>	<b>80,00 €</b>	<b>420,00 €</b>	<b>840,00 €</b>	<b>1.680,00 €</b>
Hubschrauber	AJ25 AN72	A318 A319	A3103 A3302	A3004 A3006	DC103 L1015	Non-Annex Chp.2
CL601	ATR72	A3202	A3303	A300F	YK42	AN124
CN680	B7172	A3211	AN26	A3102		IL76
CN750	BA14F	A3212	B7272	A3406		TU134
	BA461	A3402	B7373	AN12		
	BA463	A3403	B7374	B7474		
	BD700	AN24	B7375	DC930		
	CL100	ARJ85	B7572	GULF2		
	CL200	ATR42	B7573	GULF3		
	CL300	B7372	B757F	MD11F		
	CL600	B7376	B7672	MD81		
	D2000	B7377	B7673	MD82		
	DA20	B7378	B7772	MD83		
	DA900	B737W	DHC83	MD87		
	DC3	B73BJ	TAC16	MD88		
	EMB13	BA462	TU214	SH360		
	EMB14	CL604		TU204		
	FK27	CL700		TU5M		
	GULF4	DA50		YK40		
	GULF5	DO328				
	J328	EMB17				
	LR60	FK100				
	SF200	FK50				
		FK70				
		HS125				
		L188				
		MD90				
		SF340				

**1.1.5.** Auf die unter 1.1.4. genannten Entgelte wird ab Kategorie 5 ein Zuschlag erhoben  
 von 22.00 bis 22.59 Uhr Ortszeit in Höhe von **20 %**  
 von 23.00 bis 23.59 Uhr Ortszeit in Höhe von **50 %**  
 von 00.00 bis 05.59 Uhr Ortszeit in Höhe von **100 %**

## Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 6 von 14

### 1.1.6. Mindesttonnage

Bei der Berechnung des nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessenen Landeentgeltes werden für den Flughafen Schönefeld 6 t als Untergrenze zugrunde gelegt.

### 1.1.7. Touch and Go

Das nach dem Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessene Landeentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

### 1.1.8. Entgeltermäßigung

Die unter 1.1.3. und 1.1.4. genannten Entgelte ermäßigen sich auf dem Flughafen Schönefeld bei

Schul- und Einweisungsflügen	um	50 %
Hubschrauberflügen	um	15 %.

Es kann nur eine der genannten Ermäßigungen beansprucht werden.

#### 1.1.8.1.Schulflüge

Schulflüge im Sinne von Nr. 1.1.9. sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Bedingungen erfliegt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind. Der Nachweis ist durch den Kunden zu erbringen.

#### 1.1.8.2.Einweisungsflüge

Einweisungsflüge im Sinne von Nr. 1.1.9. sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeuges befinden.

### 1.1.9. Entgelte für Luftschiffe und Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen und Heißluftballonen sind nur ein Ankermastentgelt und das Landeentgelt bzw. ein Startentgelt zu entrichten.

#### 1.1.9.1.Luftschiffe

Für die Benutzung des Flughafens mit Luftschiffen wird für die Erlaubnis der Errichtung eines Ankermastes ein Ankermastentgelt erhoben und beträgt je angefangene 24 Stunden **150,00 €**.

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

## Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 7 von 14

Zusätzlich ist ein nach dem Normalauftrieb des Luftschiffes bemessenes Landeentgelt zu entrichten. Es beträgt je angefangene t des Normalauftriebes **6,00 €**.

### 1.1.9.2.Heißluftballone

Für die Benutzung des Flughafens mit Heißluftballonen ist ein Entgelt von **17,50 €** je Start zu entrichten.

## 1.2. Passagierentgelte

1.2.1. Zusätzlich zum Landeentgelt ist im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr\* ein Passagierentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord befindlichen Fluggäste und dem nachfolgenden Landeort des Luftfahrzeuges.

\*)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 Luftverkehrsgesellschaften für eigene Zwecke.

Das Entgelt beträgt je Zusteiger:

innerhalb der Bundesrepublik Deutschland	<b>8,65 €</b>
außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, jedoch innerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens*	<b>9,00 €</b>
außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie außerhalb der Grenzen der Mitgliedsstaaten des Schengener Abkommens*	<b>9,10 €</b>
für nachgewiesene Transit-/Transferfluggäste zu allen Flugzielen	<b>6,95 €</b>

\* Belgien; Dänemark; Finnland; Frankreich; Griechenland; Island; Italien; Luxemburg; Niederlande; Norwegen; Österreich; Portugal; Schweden; Spanien – Stand März 2005

Flüge im innerdeutschen Verkehr im Sinne von Nr.1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt ist.

Flüge im Schengen Verkehr im Sinne von 1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und innerhalb Schengen erfolgt ist.

Flüge im Non - Schengen Verkehr im Sinne von 1.2.1. sind Flüge, bei denen die nachfolgende Landung auf einem Flugplatz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland und außerhalb Schengen erfolgt ist.

## Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 8 von 14

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

### 1.3. Terminalentgelt – GAT

**1.3.1.** Für die Benutzung der Einrichtungen im General Aviation Terminal (GAT) durch Besatzungen und Passagiere ist ein Terminalentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

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

bis 2 t	28,00 €
bis 5,7 t	90,00 €
bis 10 t	145,00 €
bis 15 t	190,00 €
bis 20 t	230,00 €
bis 40 t	290,00 €
über 40 t bis 60 t	395,00 €

**1.3.3.** Für Nutzer des GAT kommen die passagierabhängigen Entgelte (Passagierentgelt (1.2.), Sicherheitsentgelt (1.5.) und PRM Entgelt (1.6.)) nicht zur Anwendung.

**1.3.4.** Die unter 1.3.2. genannten Entgelte ermäßigen sich auf dem Flughafen Schönefeld bei

Schul- und Einweisungsflügen nach IFR bis 5,7 t um	50 %
Werkstattflügen bis 5,7 t um	50 %

### 1.4. Positions- und Abstellentgelt

Für die Nutzung von Positionen und Flächen des Vorfeldes durch Luftfahrzeuge ist generell ein Positionsentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

#### 1.4.1. Positionsentgelt

Die Höhe des Positionsentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges und der Dauer der Inanspruchnahme der Position bzw. Fläche.

Das Positionsentgelt wird je nach Inanspruchnahme gestaffelt je angefangene Tonne und angefangene 10 Minuten berechnet.

Brückenposition



## Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 9 von 14

bis 40 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne	<b>0,40 €</b>
bis 90 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne	<b>0,44 €</b>
bis 120 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne	<b>0,48 €</b>
bis 180 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne	<b>0,52 €</b>
	Außenposition
bis 40 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne	<b>0,10 €</b>
bis 90 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne	<b>0,14 €</b>
bis 120 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne	<b>0,18 €</b>
bis 180 Minuten je 10 Minuten und angefangene Tonne	<b>0,22 €</b>

Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage der Verweilzeit, die als Differenz zwischen on-block- und off-block-Zeit auf der Abfertigungsposition sowie des jeweiligen Luftfahrzeuges definiert wird.

Die maximale Berechnungszeit des Positionsentgeltes beträgt 3 Stunden, d.h. 18 Zeiteinheiten á 10 Minuten. Damit ist die Nutzung der Position sowie Fluggastbrücke zur Abfertigung bei Landung und Start abgegolten.

Das Positionsentgelt beträgt mindestens **10,00 €**.

### 1.4.2. Abstellentgelt

Für die Nutzung von Positionen des Vorfeldes und sonstiger Flächen zum Abstellen von Luftfahrzeugen ist ab Beginn der 4. Stunde – nach Ablauf der Berechnungszeit für das Positionsentgelt - ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

Die Höhe des Abstellentgeltes bemisst sich nach dem Höchstabfluggewicht (MTOW) des Luftfahrzeuges (siehe Ziffer 1.1.) und der Dauer der Inanspruchnahme der Fläche.

Das Abstellentgelt beträgt **1,20 €** je angefangene Tonne und die ersten angefangenen 24 Stunden. Für jeden weiteren Tag beträgt das Abstellentgelt **2,00 €** je angefangene Tonne und angefangene 24 Stunden.

Es beträgt mindestens **8,00 €** je angefangene 24 Stunden.

**1.4.3.** Für die Nutzung des Vorfeldes von Luftfahrzeugen, die eine Verweilzeit von mehreren aufeinanderfolgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmen vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

### 1.5. Sicherheitsentgelt

Das Sicherheitsentgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord befindlichen Fluggäste im gewerblichen Passagier- und Werkverkehr.

Es beträgt ab **01. 04.2011** je Fluggast **0,84 €**.

## Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 10 von 14

### 1.6. PRM-Entgelt

entsprechend der EU-Verordnung 1107/2006 berechnen wir für jeden abfliegenden Passagier im gewerblichen Passagier- und Werkverkehr ein PRM- Entgelt.

Es beträgt ab **01.07.2009** je Fluggast **0,14 €**.

### 1.7. Notlandungen

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung ist, sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist, keines der unter Ziffer 1 aufgeführten Entgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

### 1.8. Zentrale Infrastruktur

Für alle Luftfahrzeugbewegungen werden durch den Beauftragten des Flughafens Infrastruktureinrichtungen vorgehalten.

Für die Vorhaltung dieser Infrastruktur ist bei jeder Landung im gewerblichen Verkehr ein Entgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

**1.8.1.** Das Basisentgelt für Vorhaltung der Enteisungseinrichtungen beträgt je bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 10 t

MTOW bis 50 t	<b>10,00 €</b>
MTOW über 50 t	<b>30,00 €</b>

Für Landungen im nichtgewerblichen Luftverkehr wird dieses Entgelt nur bei tatsächlicher Inanspruchnahme, d.h. im Ereignisfall berechnet.

**1.8.2.** Für Landungen im gewerblichen Passagierlinien- und Charterverkehr wird bei Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht über 5,7 t ein Entgelt für die Vorhaltung der Frischwasser- und Fäkalienstation in Höhe von **1,12 €** berechnet.

## Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 11 von 14

## 2. Verkehrsfördernde Konditionen

Die FBS als Betreiberin des Flughafens Berlin-Schönefeld gewährt den Luftverkehrsgesellschaften zur Generierung eines nachhaltigen und dynamischen Wachstums des Luftverkehrs für den Betrieb am Flughafen Berlin-Schönefeld die im folgenden dargestellte Förderung:

### 2.1. Wachstums- und Destinations-Förderbetrag

Die verkehrsfördernden Konditionen dienen als Maßnahme zur Steigerung des Tonnage- und Passagieraufkommens am Flughafen Berlin-Schönefeld. Alle Fluggesellschaften können den Förderbetrag, der fair, transparent und diskriminierungsfrei gewährt wird, in Anspruch nehmen. Um langfristig und nachhaltig das Verbindungsangebot nach und von Berlin-Schönefeld zu verbessern, gewährt die FBS Förderung

- für die Einrichtung einer Flugverbindung ab Berlin zu neuen Zielflughäfen (Märkten)
- für ein erhöhtes Tonnage- und Passagieraufkommen

Anspruchsberechtigt ist jede Fluggesellschaft inkl. Partner (gleiche Flugnummer), die als operating carrier ihre Flugverbindungen nachhaltig aufbaut. Die einzelnen Voraussetzungen der verkehrsfördernden Konditionen müssen erfüllt sein. Dazu haben die Fluggesellschaften der FBS in geeigneter Form die Anspruchsberechtigung und die Einhaltung der Bedingungen nachzuweisen.

Verkehrsfördernde Konditionen werden nicht für Wachstum bei Passagieren und Tonnage sowie neue Destinationen gewährt, wenn die jeweilige verkehrsfördernde Kondition dadurch entsteht, dass ein Luftfahrtunternehmen im Wege des Code Sharings oder anderer Formen der Kooperation zwischen Luftfahrtunternehmen Strecken, Destinationen, Frequenzen, oder Flüge von einem anderen Unternehmen übernimmt.

Die Anwendung und Wechselwirkung der Destinations- und Wachstumsförderungsschemen sind wie folgt:

Der anspruchsberechtigten Luftverkehrsgesellschaft steht ein Wahlrecht zu, ob sie mit der Aufnahme einer neuen Verbindung zu einem neuen Zielflughafen den Destinations-Förderbetrag oder Wachstums-Förderbetrag in Anspruch nehmen will. Die Luftverkehrsgesellschaft muss dieses Wahlrecht vor Aufnahme der Flugverbindung ausüben. Die Luftverkehrsgesellschaft ist an die einmal getroffene Wahl gebunden.

Für Fluggesellschaften die im Jahr 2004 und 2005 auf Basis des Destinationsrabattes Förderungen erhalten besteht folgende Möglichkeit: Im Rahmen des Wechsels der Entgeltordnung hat die Fluggesellschaft nach Inkrafttreten dieser Entgeltordnung einen Monat Zeit, sich für den Wechsel von Destinationsrabatt auf Wachstumsrabatt zu entscheiden. Sollte die Fluggesellschaft sich für den Wachstumsrabatt entscheiden, dann wird das Wachstum zwischen Jahr 2005 und 2004 als Basis genommen.

## Teil I - Aviation

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 12 von 14

### a) Destinations-Förderbetrag

- Als neue Destination gelten angemessen regelmäßige Flugverbindungen (mindestens zweimal wöchentlich) zu Städten, die in den letzten 12 Monaten vor Inkrafttreten der jeweils aktuellen Entgeltordnung bis zur Aufnahme der jeweiligen Flugverbindung vom Flughafensystem Berlin aus nicht direkt bedient wurden.
- Für neue Flugverbindungen im Flughafensystem Berlin, die nach der vorherigen Entgeltordnung Destinations-Förderung erhalten haben, verbleibt es bei dem Förderzeitraum von 5 Jahren.
- Der Destinations-Förderbetrag beträgt in der ersten Flugplanperiode 80%, in der zweiten Flugplanperiode 60%, in der dritten Flugplanperiode 40%, in der vierten Flugplanperiode 20 % und in der fünften Flugplanperiode 10% des Landegrundtarifes (fixes und variables Entgelt, das lärmbezogene Entgelt inkl. der Zuschläge bleibt bei der Berechnung des Förderbetrages ausgenommen) der entsprechenden Operation.
- Die Laufzeit für diese Förderung beträgt 5 Flugplanperioden.
- Sollte die Luftverkehrsgesellschaft die Bedienung der neuen Strecke vor Ablauf von 5 Flugperioden einstellen, so ist die Förderung der FBS wie folgt zurückzuerstatten: für die erste Flugplanperiode 60%, für die zweite Flugplanperiode 40%, für die dritte Flugplanperiode 20%, für die vierte Flugplanperiode 10 % und für die fünfte Flugplanperiode 0% des Landegrundtarifes (fixes und variables Entgelt, das lärmbezogene Entgelt inkl. der Zuschläge ist von Entgeltreduzierungen ausgenommen) der entsprechenden Strecke.
- Die FBS kann mit dem zu gewährenden Förderbetrag gegen fällige und unbestrittene Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen.

### b) Wachstums-Förderbetrag

- Die FBS gewährt allen Fluggesellschaften inkl. Partner (gleiche Flugnummer) einen Wachstums-Förderbetrag für ein im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr (Kalenderjahr) erhöhtes Tonnage- und Passagieraufkommen je Flugbewegung für den Zeitraum von maximal 5 Jahren. Ein erhöhtes Tonnageaufkommen ist ein Zuwachs an MTOW im Vergleich zum Vorjahr. Bei der Berechnung des Förderbetrages, der auf Basis von anderen fixen und variablen Entgelten vor der Anwendung aller anderen Förderungen oder Rabatte berechnet wird, bleibt das Lärmgrundentgelt inkl. Zuschläge unberücksichtigt. Ein erhöhtes Passagieraufkommen ist ein Passagierwachstum im Vergleich zum Vorjahr.
- Das Alt-Wachstum wird nach der gegenwärtig geltender Entgeltordnung fortgeschrieben bzw. berücksichtigt.
- Das gesamte Verkehrsaufkommen im ersten Jahr, das nicht bereits durch neue Destinationen gefördert wird, wird gemäß der erreichten Förderklasse berücksichtigt. Die Förderklasse im ersten Jahr wird bestimmt, indem man das Verkehrsaufkommen am Ende des ersten Jahres mit dem Verkehrsaufkommen im vorherigen Kalenderjahr vergleicht. Die erreichte Klasse gilt dann für 5 Jahre.

**Teil I - Aviation**

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 13 von 14

- Die Förderung in den folgenden Jahren nach Erreichen des Schwellwertes wird nur gewährt, wenn das Verkehrsaufkommen des Basisjahres nicht um mehr als 10 % unterschritten wird. Trifft dies zu, so erfolgt eine neue Bewertung der Förderklasse, wobei das Förderjahr beibehalten wird.
- In den folgenden Jahren wird das Verkehrsaufkommen mit dem bisher erreichten Basisaufkommen verglichen. Bei weiterem Wachstum und Erreichen eines Schwellenwertes entsprechend der unten aufgeführten Staffeln wird dieses Aufkommen (Wachstumsfaktor) ebenfalls für 5 Jahre gefördert.
- Bei Fluggesellschaften, die ein Gesamtpassagieraufkommen von unter 50.000 Passagieren p.a. bzw. ein Gesamttonnageaufkommen von unter 35.000 t MTOW p.a. und mehr als 100 Flugbewegungen p.a. aufweisen und deren Wachstum unter dem Schwellwert der Klasse 1 liegt, wird das Wachstum prozentual bewertet, d.h. Wachstum
 

von	4 %	bis	7,9 %	entspricht der Klasse 1
von	8 %	bis	11,9 %	entspricht der Klasse 2
über	12 %			entspricht der Klasse 3
- Bei einem Wachstum von mehr als 300.000 Passagieren oder mehr als 150.000 MTOW in einem Jahr, wird der Überschuss ins Folgejahr übertragen und bei der Berechnung des Passagier- oder MTOW - Wachstums berücksichtigt.
- Die FBS kann mit dem zu gewährenden Förderbetrag gegen fällige und unbestrittene Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen.

- **Berechnung des Förderbetrages gemäss variablem Entgelt**

Klasse	PAX-Wachstum p.a.	Förderung für das 1. Jahr	Förderung für das 2. Jahr	Förderung für das 3. Jahr	Förderung für das 4. Jahr	Förderung für das 5. Jahr
1	5.000	6%	5%	4%	2%	0%
2	10.000	8%	6%	5%	3%	1%
3	15.000	12%	9%	7%	4%	2%
4	20.000	16%	13%	9%	6%	3%
5	50.000	25%	20%	15%	10%	5%
6	100.000	30%	25%	20%	12%	6%
7	150.000	40%	30%	25%	17%	9%
8	200.000	50%	42%	30%	21%	12%
9	250.000	60%	55%	45%	30%	18%

**Teil I - Aviation**

Datum: 17.03.11

Revision:0

Seite: 14 von 14

**Berechnung des  
Förderbetrages  
gemäss fixem Entgelt**

Klasse	MTOW-Wachstum in t p.a.	Förderung für das 1. Jahr	Förderung für das 2. Jahr	Förderung für das 3. Jahr	Förderung für das 4. Jahr	Förderung für das 5. Jahr
1	4.000	6%	5%	4%	2%	0%
2	7.000	8%	6%	5%	3%	1%
3	10.000	12%	9%	7%	4%	2%
4	15.000	16%	13%	9%	6%	3%
5	25.000	25%	20%	15%	10%	5%
6	50.000	30%	25%	20%	12%	6%
7	75.000	40%	30%	25%	17%	9%
8	100.000	50%	42%	30%	21%	12%
9	125.000	60%	55%	45%	30%	18%

**2.2. Volumen-Förderbetrag**

Zum Jahresabschluss wird das Passagieraufkommen je Flugbewegung des Kalenderjahres jeder Luftverkehrsgesellschaft inkl. Partner (gleiche Flugnummer) für den Flughafen Berlin-Schönefeld bewertet.

Wird ein Passagieraufkommen über 50.000 Passagieren erreicht, erfolgt eine Rückerstattung auf das Start- und Landeentgelt sowie auf das Passagierentgelt, wie folgt:

Passagieraufkommen	Rückerstattung
mehr als 50.000 Passagiere p.a. in Höhe von	5 %
mehr als 100.000 Passagiere p.a. in Höhe von	10 %
mehr als 250.000 Passagiere p.a. in Höhe von	15 %
mehr als 500.000 Passagiere p.a. in Höhe von	20 %
mehr als 1.000.000 Passagiere p.a. in Höhe von	30 %
mehr als 2.000.000 Passagiere p.a. in Höhe von	40 %

Die Erfüllung der Voraussetzungen der verkehrsfördernden Konditionen wird für die jeweilige Fluggesellschaft entsprechend des Passagieraufkommens des Vorjahres jährlich festgestellt. Die FBS kann mit dem zu gewährenden Förderbetrag gegen fällige und unbestrittene Forderungen gegenüber der jeweiligen Fluggesellschaft aufrechnen.