

# ENTGELTORDNUNG AVIATION

## Charges Regulation

Flughafenentgelte

Entgelte für Zentrale Infrastruktureinrichtungen

Entgelte für Sonstige Infrastruktureinrichtungen

Airport Charges

Charges for Central Infrastructure

Charges for Other Airport Facilities

GÜLTIG AB  
01/01/2026

Valid from  
01/01/2026

# Inhalt

## Content

<b>1. Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte</b>	<b>08</b>
Airport Charges Subject to Authorisation	
<b>1.1 Allgemeine Bedingungen</b>	<b>09</b>
General Conditions	
<b>1.1.1 Schuldnerregelung</b>	<b>09</b>
Debtor Clause	
<b>1.1.2 Ausnahmeregelungen</b>	<b>09</b>
Regulation of Exceptions	
<b>1.1.3 Zahlungszeitpunkt</b>	<b>10</b>
Date of Payment	
<b>1.1.4 Umsatzsteuer</b>	<b>10</b>
Value Added Tax (VAT)	
<b>1.1.5 Geltendes Recht, Erfüllungsort, Sonstiges</b>	<b>10</b>
Governing Law, Place of Performance, Miscellaneous	
<b>1.2 Lande- und Startentgelte</b>	<b>11</b>
Landing and Take-Off Charges	
<b>1.2.1 Zahlungspflicht</b>	<b>11</b>
Financial Obligation	
<b>1.2.2 Bemessungsgrundlage Gewichtsbezogene Entgelte</b>	<b>11</b>
Calculation Basis for Weight-Related Charges	
<b>1.2.3 Gewichtsbezogene Entgelte</b>	<b>12</b>
Weight-Related Charges	
<b>1.2.4 Lärmbezogene Entgelte</b>	<b>14</b>
Noise-Related Charges	
<b>1.2.5 Emissionsabhängiges Entgelt, Berechnungsgrundlage</b>	<b>21</b>
Emission-Related Charge	
<b>1.3 Passagierentgelte</b>	<b>24</b>
Passenger Charges	
<b>1.3.1 Zahlungspflicht</b>	<b>24</b>
Financial Obligation	
<b>1.3.2 Ausnahmeregelung</b>	<b>24</b>
Regulation of Exceptions	
<b>1.3.3 Passagierbezogene Entgelte</b>	<b>24</b>
Passenger-Related Charges	

1.3.4	<b>Definition Kappungsgrenze</b>	25
	Definition of Passenger Fee Cap	
1.3.5	<b>Definition Transitfluggäste</b>	26
	Definition of Transit Passengers	
1.3.6	<b>Definition Transferfluggäste</b>	26
	Definition of Transfer Passengers	
1.3.7	<b>Meldeverfahren für Passagiere</b>	26
	Registration Procedure for Passengers	
1.4	<b>Sicherheitsentgelt</b>	28
	Security Charge	
1.4.1	<b>Zahlungspflicht</b>	28
	Financial Obligation	
1.4.2	<b>Ausnahmeregelung</b>	28
	Regulation of Exceptions	
1.4.3	<b>Passagierbezogenes Entgelt</b>	28
	Passenger-Related Charge	
1.4.4	<b>Meldeverfahren für Passagiere</b>	28
	Registration Procedure for Passengers	
1.5	<b>Abstellentgelt</b>	29
	Parking Charge	
1.5.1	<b>Zahlungspflicht</b>	29
	Financial Obligation	
1.5.2	<b>Bemessungsgrundlage</b>	29
	Calculation Basis	
1.5.3	<b>Abstellentgelt</b>	29
	Parking Charge	
1.5.4	<b>Reduziertes Abstellentgelt für Flugzeuge im Nachtstopp</b>	30
	Reduced Parking Charges for Aircraft during Night Stop Parking	
1.5.5	<b>Reduziertes Abstellentgelt für längerfristige Abstellung</b>	30
	Reduced Parking Charges for long-term Parking	
1.6	<b>Rechtliche Grundlage</b>	31
	Legal Basis	
1.7	<b>Anhang 1: Länderliste</b>	32
	Appendix 1: List of Countries	
2.	<b>Genehmigungspflichtiges Förderprogramm „trustSTR“</b>	33
	Incentive Program Subject to Authorisation “trustSTR”	
2.1	<b>Allgemeine Bedingungen</b>	34
	General Conditions	
2.1.1	<b>Voraussetzungen für die Teilnahme am Förderprogramm</b>	34
	Requirements for Participation in the Incentive Program	

<b>2.2 Förderung des Einsatzes eines Elektroflugzeuges</b>	<b>36</b>
Incentive for Using Full Electric Power Aircraft	
<b>2.3 Förderung von alternativem Flugzeugtreibstoff</b>	<b>37</b>
Incentive for Using Alternative Fuel	
<b>2.4 Förderung von Neustrecken</b>	<b>38</b>
New routes incentive	
<b>2.4.1 Förderung von Neustrecken mit einer Flugzeit kleiner 5 Stunden</b>	<b>40</b>
Incentive for new routes with less than 5 hours flight time	
<b>2.4.2 Förderung von Neustrecken mit einer Flugzeit größer 5 Stunden</b>	<b>40</b>
Incentive for new routes with more than 5 hours flight time	
<b>2.5 Wachstumsförderung</b>	<b>41</b>
Growth Incentive	
<b>2.6 Winterförderung</b>	<b>44</b>
Winter Incentive	
<b>2.7 Volumenrabatt</b>	<b>46</b>
Volume Rebate	
<b>2.8 Rechtliche Grundlage</b>	<b>47</b>
Legal Basis	
<b>3. Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte</b>	<b>48</b>
Airport Charges Not Subject to Authorisation	
<b>3.1 PRM-Entgelt</b>	<b>49</b>
PRM Charge	
<b>3.1.1 Zahlungspflicht</b>	<b>49</b>
Financial Obligation	
<b>3.1.2 Ausnahmeregelung</b>	<b>49</b>
Regulation of Exceptions	
<b>3.1.3 Passagierbezogenes Entgelt</b>	<b>49</b>
Passenger-Related Charge	
<b>3.1.4 Meldeverfahren für Passagiere</b>	<b>49</b>
Registration Procedures for Passengers	
<b>3.1.5 Allgemeine Bedingungen</b>	<b>49</b>
General Conditions	
<b>3.1.6 Rechtliche Grundlage</b>	<b>49</b>
Legal Basis	



<b>4. Entgelte für die Nutzung von Infrastruktureinrichtungen</b>	<b>50</b>
Charges for the Utilisation of Infrastructure Facilities	
<b>4.1 Entgelte für die Nutzung von Zentralen Infrastruktureinrichtungen (gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV)</b>	<b>51</b>
Charges for the Utilisation of Central Infrastructure Facilities	
<b>4.1.1 Allgemeine Bedingungen</b>	<b>51</b>
General Conditions	
<b>4.1.1.1 Rechtliche Grundlage</b>	<b>51</b>
Legal Basis	
<b>4.1.1.2 Gültigkeit</b>	<b>51</b>
Validity	
<b>4.1.1.3 Geltungsbereich</b>	<b>51</b>
Scope	
<b>4.1.1.4 Umfang der Leistungen</b>	<b>51</b>
Extend of Services	
<b>4.1.1.5 Haftung</b>	<b>52</b>
Liability	
<b>4.1.1.6 Schuldnerregelung</b>	<b>52</b>
Debitor Clause	
<b>4.1.1.7 Entgelte</b>	<b>53</b>
Charges	
<b>4.1.1.8 Umsatzsteuer</b>	<b>53</b>
Value Added Tax (VAT)	
<b>4.1.1.9 Zahlungsweise</b>	<b>53</b>
Method of Payment	
<b>4.1.1.10 Schlussbestimmungen</b>	<b>54</b>
Final Provisions	
<b>4.1.1.11 Leistungsumfang</b>	<b>54</b>
Scope of Supply and Services	
<b>4.1.2 Entgelte für die Nutzung von Zentralen Infrastruktur- einrichtungen (Ziffer 3.1.1.11, Punkte 1 bis 10)</b>	<b>56</b>
Charges for the Utilisation of the Central Infrastructure Facilities (according to item 3.1.1.11, articles 1 to 10)	
<b>4.1.2.1 Basisentgelt</b>	<b>56</b>
Basic Charge	
<b>4.1.2.2 Variables Entgelt</b>	<b>59</b>
Variable Charge	
<b>4.1.3 Entgelt für die Nutzung des Tanklagers (Ziffer 4.1.1.11, Punkt 11)</b>	<b>60</b>
Charge for the Utilisation of the Tank Farm (according to item 4.1.1.11, article 11)	
<b>4.1.3.1 Allgemeine Bedingungen</b>	<b>60</b>
General Conditions	

4.1.3.2 Gültigkeit	60
Validity	
4.1.3.3 Geltungsbereich	60
Scope	
4.1.3.4 Entgelte	60
Charges	
4.1.4 DGR-Entgelt	60
DGR charge	
4.1.4.1 Gültigkeit	60
Validity	
4.1.4.2 Entgelt	60
Charge	
4.1.5 BRS-Irreg-Sonderleistungsentgelt	61
BRS Irreg Special Service Charge	
4.1.5.1 Allgemeine Bedingungen	61
General Conditions	
4.1.5.2 Gültigkeit	61
Validity	
4.1.5.3 Entgelt	61
Charge	
4.2 Entgelte für die Nutzung von Sonstigen Infrastruktureinrichtungen	62
Charges for the Utilisation of Other Infrastructure Facilities	
4.2.1 Allgemeine Bedingungen	62
General Conditions	
4.2.1.1 Rechtliche Grundlage	62
Legal Basis	
4.2.1.2 Geltungsbereich	62
Scope	
4.2.1.3 Umfang der Leistungen	62
Extend of Services	
4.2.1.4 Haftung	63
Liability	
4.2.1.5 Schuldnerregelung	63
Debtor Clause	
4.2.1.6 Entgelte	64
Charges	
4.2.1.7 Umsatzsteuer	64
Value Added Tax (VAT)	
4.2.1.8 Zahlungsweise	64
Method of Payment	
4.2.1.9 Schlussbestimmungen	65
Final Provisions	

<b>4.2.2 Entgelt für die Nutzung von Check-in-Schaltern</b>	<b>65</b>
Charge for the Use of Check-In Counters	
<b>4.2.2.1 Entgelt</b>	<b>65</b>
Charge	
<b>4.2.3 Entgelt für die Nutzung von CUPPS (Common Use Passenger Processing Systems), CUSS (Common Use Self Service) und Automated Self Bag Drop</b>	<b>66</b>
Charge for the Use of CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop	
<b>4.2.3.1 Entgelt</b>	<b>66</b>
Charge	

<b>Ansprechpartner</b>	<b>67</b>
Contacts	

# 1. Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

Airport Charges  
Subject to Authorisation



# 1.1 Allgemeine Bedingungen

## General Conditions

### 1.1.1 Schuldnerregelung

#### Debtor Clause

Schuldner der Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind als Gesamtschuldner

- a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird;
- b) die Luftverkehrsgesellschaften als Gesamtschuldner, unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing);
- c) der Luftfahrzeughalter;
- d) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein, wie etwa Mieter oder Leasingnehmer. Der Flughafenunternehmer ist jederzeit berechtigt, für entstandene oder zukünftige Ansprüche aus Lieferungen und Leistungen eine angemessene Sicherheit nach seiner Wahl durch Hinterlegung einer unverzinslichen Geldsumme, durch Stellung eines tauglichen Bürgen oder in sonstiger Weise zu verlangen.

Debtor of the landing and take-off, passenger, security and parking charges are as joint debtors

- a) the airline carrying out the respective flight with its airline code/ flight number;
- b) the airlines as joint debtors carrying out the respective flight with their airline codes/ flight numbers (code sharing);
- c) the aircraft operator;
- d) the natural or legal person using the aircraft without being operator or owner, such as renter or lessee. The airport operator is entitled at any time to request, at its discretion, that an adequate security be provided, either the deposit of a non-interest bearing amount of money, or the provision of a guarantor or some other appropriate means to this end.

### 1.1.2 Ausnahmeregelungen

#### Regulation of Exceptions

Die Lande- und Startentgelte ermäßigen sich

→ bei Flügen der Polizeihubschrauberstaffel Baden-Württemberg um 50 %

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen Stuttgart nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – keine Lande-, Start-, Passagier- und Sicherheitsentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen und Tankstopps sind keine Notlandungen und unterliegen deshalb den Regelungen der Entgeltordnung.

The landing and take-off charges are reduced by 50 % for flight movements of the Police helicopter squadron Baden-Württemberg.

No landing and take-off charges, passenger charges, security charges shall be payable for emergency landings due to technical failures of the aircraft or due to hijacking, insofar as Stuttgart Airport is not in any case the scheduled destination airport. Diversionary landings and refuelling stops are not emergency landings. Therefore, they are subject to the general provisions of the Airport Charges Regulation.

### 1.1.3 Zahlungszeitpunkt

Date of Payment

**Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind vor dem Abflug in EURO (€) zu entrichten; in besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.**

Landing and take-off charges, passenger charges, security charges and parking charges shall be payable in EURO (€) prior to take-off; in special cases the charges may be paid in arrears after prior agreement with the airport operator.

### 1.1.4 Umsatzsteuer

Value Added Tax (VAT)

**Die Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher im Sinne dieses Gesetzes die Umsatzsteuer zusätzlich an den leistenden Unternehmer zu entrichten, soweit nicht unter den gesetzlichen Voraussetzungen nach § 4 Umsatzsteuergesetz in Verbindung mit § 8 Umsatzsteuergesetz steuerfreie Umsätze für die Luftfahrt vorliegen und diese Voraussetzungen vom Unternehmer nachgewiesen werden.**

Landing and take-off charges, passenger charges, security charges and parking charges are payments within the meaning of Article 10 paragraph 1 of the Value Added Tax Act. The debtor, therefore, for the purposes of this law, has to additionally pay value added tax unless there are revenues exempt under the legal conditions for the aviation industry pursuant to Article 4 of the Value Added Tax Act in conjunction with Article 8 of the Value Added Tax Act and these conditions are to be demonstrated by the operator.

### 1.1.5 Geltendes Recht, Erfüllungsort, Sonstiges

Governing Law, Place of

Performance, Miscellaneous

**Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Stuttgart GmbH und dem Nutzer oder sonstigen Entgeltschuldnern unterliegen dem deutschen Recht. Der Erfüllungsort der Leistungspflichten jeder Partei ist ausschließlich der Verkehrsflughafen Stuttgart. Es gilt das materielle deutsche Recht unter Ausschluss des Internationalen Privat-/Kollisionsrechts und des Übereinkommens der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf (CISG). Gerichtsstand ist Stuttgart, Deutschland.**

**Die vorrangige Fassung dieser Entgeltordnung ist die deutschsprachige. Anderssprachige Übersetzungen dienen lediglich der Information.**

Business relations between the airport operator and the respective user or other debtors are subject to German law. The place of performance for each party is exclusively defined as Stuttgart Airport. The contractual relationships shall be governed exclusively by substantive German law excluding the conflict of law provisions and the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG).

Jurisdiction is Stuttgart, Germany.

The German version of these general terms and conditions is authoritative. Translations are provided for information purposes only.

## 1.2 Lande- und Startentgelte

### Landing and Take-Off Charges

#### 1.2.1 Zahlungspflicht

Financial Obligation

**Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs auf dem Flughafen Stuttgart ist ein Lande- bzw. Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Lande- und Startentgelte sind auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen/Durchstarten des Luftfahrzeugs zu entrichten.**

For each landing and take-off of an aircraft a landing and take-off charge must be paid to the airport operator. This landing charge shall also be payable for touch-and-go-landings with immediately ensuing acceleration and take-off of the aircraft.

#### 1.2.2 Bemessungsgrundlage

**Gewichtsbezogene Entgelte**

Calculation Basis for Weight-

Related Charges

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

**Das MTOM ist nachzuweisen durch das Airplane Flight Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations oder das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird das höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Die Luftverkehrsgesellschaft hat jede Erhöhung des MTOM unverzüglich anzuzeigen und nachzuweisen. Der Flughafenunternehmer kann für Bewegungen, zu deren Zeit das erhöhte MTOM zugelassen war, Entgelte nachberechnen.**

**Es obliegt der Luftverkehrsgesellschaft, jeder Herabsetzung des MTOM unverzüglich anzuzeigen und nachzuweisen. Der Flughafenunternehmer berücksichtigt die Herabsetzung bei der Entgeltberechnung unverzüglich, sobald sie angezeigt und nachgewiesen worden ist.**

**Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.**

The landing and take-off charge is based on the highest take-off mass (MTOM) of the aircraft, as entered in the registration documents, independent of any respective operational criteria.

The MTOM shall be proved by the Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual – Section for Weight Limitations. Until these documents have been presented, the landing and take-off charge will be based on the highest known MTOM of this aircraft type. The airport operator can levy retroactive charges for aircraft movements that take place at times during which the increased MTOM was certified. The airline must report and document any decrease in the certified MTOM without delay. The airport operator shall take the decrease into account without delay after receiving notification and documentation. No retroactive refunds will be made.

### 1.2.3 Gewichtsbezogene Entgelte

#### Weight-Related Charges

Das Entgelt für Landungen und Starts beträgt bei Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) bis 2.000 kg für:

The landing and take-off charge for aircraft with a maximum take-off mass up to 2,000 kg amounts to:

Luftfahrzeug Aircraft	Entgelt pro Landung und pro Start Charge per landing and per take-off	
	ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
<b>Propellerflugzeuge</b> Propeller aircraft		
mit Lärmzeugnis 1) with noise certificate 1)	14,32 €	14,88 €
mit Lärmzeugnis 2) with noise certificate 2)	26,91 €	27,96 €
ohne Lärmzeugnis without noise certificate	36,42 €	37,84 €
<b>Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge</b> Jets	11,00 €	11,43 €
<b>Hubschrauber</b> Helicopter	26,06 €	27,08 €

1) Luftfahrzeuge, die die erhöhten Schallschutzanforderungen i.S. der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung in der jeweils gültigen Fassung erfüllen (derzeit geltende Fassung vom 05.01.1999, NfL I-134/99 und BGBl. I S. 35), bzw. nach der jeweils gültigen Fassung die Lärmgrenzwerte unterschreiten.

Nach der Fassung vom 05.01.1999 gilt dies für Flugzeuge, die die folgenden Lärmwerte unterschreiten:

- Propellergetriebene Flugzeuge bis 9.000 kg Höchstabflugmasse und Motorsegler mit einem Baujahr ab 2000 entsprechen den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie die in Anlage 2 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung festgelegten Lärmgrenzwerte der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)
  - Kapitel VI um mindesten 6 dB(A)
  - oder
  - Kapitel X um mindestens 7 dB(A)
 unterschreiten.

2) Luftfahrzeuge, mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Bd. I: Chapter 6, LSL

Kapitel VI und LSL Kapitel X

Als Nachweis für die Erfüllung der genannten Kriterien gelten:

- die Bestätigungen und Eintragungen in Lärmzeugnissen nach NfL I 56/99, ausgestellt durch eine Zulassungsbehörde,
- oder
- Kennzeichnung nach § 4 Abs. 5 der Verordnung vom 05.01.1999 und gemäß NfL II-138/99 (Umweltschutzzeichen),
- oder

→ die Vorlage entsprechender Herstellerangaben oder vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde, die im Einzelfall die Erfüllung der Voraussetzungen belegen.

**Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfaren Nachweises über die Einhaltung der obengenannten Bedingungen durch den Entgeltschuldner vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage des entsprechenden Nachweises, so werden die Entgelte auf der Grundlage der Kategorie "ohne Lärmzeugnis" berechnet.**

**Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.**

1) Aircraft that meet the increased noise protection requirements specified in the Runway Noise Protection Regulations in their latest version (current version of 5 Jan. 1999, NFL I-134/99 and German Federal Law Gazette, BGBl. I p. 35) or fall below the noise limits according to the respective, valid versions.

According to version of 5 Jan. 1999, this applies to aircraft that fall below the following noise protection values:

- Propeller-aircraft up to 9,000 kg MTOM and power gliders manufactured from the year 2000 onwards comply with the increased noise protection requirements if they fall below the noise limits of Appendix 2 of the Noise Protection Regulations for Aircraft (LSL)
  - Chapter VI: by at least 6 dB(A)
  - or
  - Chapter X: by at least 7 dB(A).

2) Aircraft with a noise permit under ICAO Annex 16, vol. I: Chapter 6, LSL Chapter VI and LSL Chapter X

The following shall be considered sufficient as evidence of compliance with the said criteria:

- Confirmations and entries in noise certificates according to NFL II 56/99, issued by a licensing authority,
- or
- Markings according to section 4 para. 5 of the Regulations of 5 January 1999, and according to NFL II-138/99 (Environmental Seal),
- or
- Submission of the relevant manufacturer's details or similar documents of a licensing authority, giving evidence that, in specific cases, the requirement conditions are met.

The calculation of the charge is subject of the submission of a complete document, verifiable by the airport operator, concerning compliance with the above-mentioned conditions by the debtor.

The charge must be paid before take-off. If no suitable documentation is submitted, the charges are calculated based on the category "Without noise certificate".

No retroactive refunds will be made.

Das Entgelt für Landungen und Starts beträgt bei Luftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM):

The landing and take-off charge for aircraft with a maximum take-off mass (MTOM) amounts to:

MTOM	Entgelt Charge		
	ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027	
2.001 kg - 6.000 kg	5,50 €	5,71 €	je angefangene 1.000 kg MTOM pro Landung und pro Start per 1,000 kg MTOM or part thereof per landing and per takeoff
6.001 kg - 35.000 kg	36,65 €	38,08 €	pro Landung und pro Start per landing and per take-off
> 35.000 kg	1,03 €	1,07 €	je angefangene 1.000 kg MTOM pro Landung und pro Start per 1,000 kg MTOM or part thereof per landing and per takeoff

1.2.4 Lärmbezogene Entgelte Noise-Related Charges

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeugs mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) über 2.000 kg ist an den Flughafenunternehmer ein lärmorientiertes Basisentgelt zu entrichten. Für Luftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) bis zu 2.000 kg sind die lärmbezogenen Entgelte bereits in den unter 1.2.3 ausgewiesenen Entgelten enthalten. Die Abrechnung der lärmbezogenen Entgelte erfolgt mit Festbeträgen pro Lärmkategorie. Die Einstufung in die jeweilige Lärmklasse erfolgt nach in Stuttgart (Messstelle: M6 - Steinenbronn) gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp (SEL-Werte, Lande- und Startlärmpegel). Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden auf Basis vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Stuttgart vorliegen.

For each landing and each take-off of an aircraft with a maximum take-off mass (MTOM) of over 2,000 kg, a basic noise charge is payable to the airport operator. For aircraft with a maximum take-off mass (MTOM) up to 2,000 kg the noise-related charges are already included in the charges shown under 1.2.3. Billing is based on fixed amounts per noise category. The allocation of aircraft to noise categories is based on the average take-off and landing noise levels (SEL-values, landing and take-off noise levels) of single aircraft types measured in Stuttgart (Measuring point: M6 - Steinenbronn). Any aircraft not listed here receives provisional classification based on submitted noise certificates, until adequate measurement results are available for Stuttgart Airport.

### Das Lärmentgelt pro Landung und pro Start beträgt:

The Noise Charge per landing and per take-off amounts to:

Kategorie Category	Grenzwert SEL dB(A)  Limit value SEL dB(A)	Entgelt Charge	
		ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
1	< 76,9	57,26 €	59,49 €
2	77,0 – 78,5	68,71 €	71,39 €
3	78,6 – 80,1	80,17 €	83,30 €
4	80,2 – 81,7	114,53 €	119,00 €
5	81,8 – 83,3	148,89 €	154,69 €
6	83,4 – 84,9	183,24 €	190,39 €
7	85,0 – 86,5	217,61 €	226,09 €
8	86,6 – 88,1	400,85 €	416,48 €
9	88,2 – 89,7	687,16 €	713,96 €
10	89,8 – 91,3	1.145,26 €	1.189,93 €
11	91,4 – 92,9	4.581,08 €	4.759,74 €
12	> 93,0	9.162,14 €	9.519,47 €



### Klassifizierung der Flugzeugtypen in die Lärmklassen

Classification of aircraft types by noise category

Lärm- klasse Noise category	Grenzwert SEL dB(A) Limit value SEL dB(A)	IATA-Code IATA code	ICAO-Code ICAO code	Hersteller Manufacturer	Flugzeugtyp Type of aircraft
1	≤ 76,9	Alle Luftfahrzeuge mit MTOM > 2.000 kg ≤ 10.000 kg All aircraft with MTOM > 2,000 kg to 10,000 kg			
		CCJ	CL60	Canadair	Challenger 600
		"	"	"	Challenger 601
		"	"	"	Challenger 604
		"	"	"	Challenger 605
		"	"	"	Challenger 650
		CNJ	C56X	Cessna	560XL Citation Excel
		D38	D328	Dornier	328-100
		DH4	DH8D	de Havilland Canada	DHC-8-400
		EM2	E120	Embraer	EMB 120 Brasilia
		JET	GALX	Gulfstream	G200
		LRJ	LJ60	Learjet	60
		S20	SB20	Saab	2000
		SF3	SF34	Saab	SF340
		SFF	"	"	SF340 Freighter
2	77,0 – 78,5				
		221	BCS1	Airbus	A220-100
		A26	AN26	Antonov	An-26
		AT5	AT45	ATR	42-500
		CN7	C750	Cessna	750 Citation X
		CNJ	C680	Cessna	680 Citation Sovereign
		"	C68A	Cessna	680 Citation Latitude
		CR2	CRJ2	Canadair	CRJ200
		"	"	"	CRJ440
		"	"	"	Challenger 850
		D20	F2TH	Dassault	Falcon 2000
		ER3	E135	Embraer	RJ135
		"	E35L	Embraer	Legacy 600
		"	"	"	Legacy 650
		ER4	E145	Embraer	RJ145
		FRJ	J328	Dornier	328JET
		GRJ	GLF6	Gulfstream	G650
		LRJ	LJ45	Learjet	45

Lärm- klasse Noise category	Grenzwert SEL dB(A) Limit value SEL dB(A)	IATA-Code IATA code	ICAO-Code ICAO code	Hersteller Manufacturer	Flugzeugtyp Type of aircraft
		TRP	C27J	Aeritalia / Alenia	C-27J Spartan
3	78,6 – 80,1				
		223	BCS3	Airbus	A220-300
		290	E290	Embraer	E190-E2
		295	E295	Embraer	E195-E2
		AT7	AT72	ATR	72-210
		"	AT75	ATR	72-500
		ATF	"	"	72 Freighter
		CCX	GLEX	Bombardier	BD-700 Global Express
		CNJ	C650	Cessna	650 Citation III, VI, VII
		DF9	F900	Dassault	Falcon 900
		DFL	FA8X	Dassault	Falcon 8X
		GRJ	GLF5	Gulfstream	GV G5
		"	"	"	GV G500
		"	"	"	GV G550
		"	"	"	GV G37
		H25	H25B	BAe	HS 125 700
		"	"	"	HS 125 750
		"	"	"	HS 125 800
		"	"	"	HS 125 850
		"	"	"	HS 125 900
		JET	CL30	Bombardier	BD-100 Challenger 300
		"	CL35	Bombardier	BD-100 Challenger 350
		"	GL5T	Bombardier	BD-700 Global 5000
4	80,2 – 81,7				
		32N	A20N	Airbus	A320neo
		AT4	AT43	ATR	42-300
		ATZ	"	ATR	42F
		CR9	CRJ9	Canadair	CRJ900
		"	"	"	Challenger 890
		CS5	CN35	CASA	CN-235
		DF7	FA7X	Dassault	Falcon 7X
		GRJ	GLF4	Gulfstream	GIV G4
		"	"	"	GIV G300
		"	"	"	GIV G350
		"	"	"	GIV G400

Lärm- klasse Noise category	Grenzwert SEL dB(A) Limit value SEL dB(A)	IATA-Code IATA code	ICAO-Code ICAO code	Hersteller Manufacturer	Flugzeugtyp Type of aircraft
		"	"	"	GIV G450
		"	"	"	GIV C-20
		JET	ASTR	Gulfstream	G100
5	81,8 – 83,3				
		100	F100	Fokker	100
		313	A310	Airbus	A310-300
		318	A318	Airbus	A318
		319	A319	Airbus	A319
		31B	"	"	A319 (sharklets)
		32Q	A21N	Airbus	A321neo
		359	A359	Airbus	A350-900
		7M8	B38M	Boeing	737 MAX 8
		7M9	B39M	Boeing	737 MAX 9
		752	B752	Boeing	757-200
		75C	"	"	757-200 Freighter
		75V	"	"	757-200 Freighter
		75W	"	"	757-200 (winglets)
		781	B78X	Boeing	787-10
		788	B788	Boeing	787-8
		789	B789	Boeing	787-9
		14Z	B463	BAe	146-300 Freighter
		CRK	CRJX	Canadair	CRJ1000
		DF3	FA50	Dassault	Falcon 50
		E70	E170	Embraer	E170
		E75	E75S	Embraer	E175 (short wing)
		E7W	E75L	Embraer	E175 (long wing)
		E90	E190	Embraer	E190
		TA1	C160	Aerospatiale	C-160 Transall
6	83,4 – 84,9				
		320	A320	Airbus	A320
		32A	"	"	A320 (sharklets)
		321	A321	Airbus	A321
		32B	"	"	A321 (sharklets)
		735	B735	Boeing	737-500
		73G	B737	Boeing	737-700
		73W	"	"	737-700 (winglets) / BBJ

Lärm- klasse Noise category	Grenzwert SEL dB(A) Limit value SEL dB(A)	IATA-Code IATA code	ICAO-Code ICAO code	Hersteller Manufacturer	Flugzeugtyp Type of aircraft
		75T	B753	Boeing	757-300
		E95	E195	Embraer	E195
		LOH	C30J	Lockheed	C-130J Hercules
7	85,0 – 86,5				
		332	A332	Airbus	A330-200
		400	A400	Airbus	A400M
		733	B733	Boeing	737-300
		73C	"	"	737-300 (winglets)
		73Y	"	"	737-300 Freighter
		734	B734	Boeing	737-400
		73P	"	"	737-400 Freighter
		738	B738	Boeing	737-800
		73H	"	"	737-800 (winglets) / BBJ 2
		73K	"	"	737-800F
		73J	B739	Boeing	737-900 / BBJ 3
8	86,6 – 88,1				
		333	A333	Airbus	A330-300
		33Y	"	"	A330-200 P2F
		343	A343	Airbus	A340-300
		AB6	A306	Airbus	A300-600
		ABY	"	"	A300-600 Freighter
		762	B762	Boeing	767-200
		76X	"	"	762-200 Freighter
		763	B763	Boeing	767-300
		76W	"	"	767-300
		772	B772	Boeing	777-200 / 200ER
		LOH	C130	Lockheed	L-100 / C-130 Hercules
9	88,2 – 89,7				
		GRJ	GLF3	Gulfstream	GIII
		M82	MD82	McDonnell Douglas	MD82
10	89,8 – 91,3				
		744	B744	Boeing	747-400
		74Y	"	"	747-400 Freighter
		C17	C17	Boeing	C-17 Globe master 3

Lärm- klasse Noise category	Grenzwert SEL dB(A) Limit value SEL dB(A)	IATA-Code IATA code	ICAO-Code ICAO code	Hersteller Manufacturer	Flugzeugtyp Type of aircraft
11	91,4 – 92,9				
12	> 93,0	A4F	A124	Antonov	An-124 Ruslan Freighter

Für Starts und Landungen (Berechnungsgrundlage: Zeitpunkt des Abhebens bzw. Aufsetzens in Lokalzeit aus dem Airport Management System) werden Nachtzuschläge auf die oben genannten Lärmmentgelte fällig:

- Zwischen 22:00 Uhr und 22:59 Uhr Lokalzeit: 100 % auf das jeweilige Lärmmentgelt pro Start oder Landung
- Zwischen 23:00 Uhr und 23:59 Uhr Lokalzeit: 200 % auf das jeweilige Lärmmentgelt pro Start oder Landung
- Zwischen 00:00 Uhr und 05:59 Uhr Lokalzeit: 300 % auf das jeweilige Lärmmentgelt pro Start oder Landung

Die Zuschlagssätze werden direkt auf das jeweilige Lärmmentgelt aufgeschlagen und abgerechnet. Für Flugzeuge der Airbus neo Serie und der Boeing 737 MAX Serie, die keiner Lärmkategorie explizit zugeordnet sind, reduziert die Flughafen Stuttgart GmbH das lärmabhängige Basisentgelt entsprechend der obigen Einstufung um 10 %. Der Rabatt wird auf die Gesamtsumme der Lärmmentgelte plus ggf. anfallender Nachtzuschläge gewährt. Die Flüge der Polizeihubschrauberstaffel Baden-Württemberg sind von den Nachtzuschlägen auf die Lärmmentgelte ausgenommen.

For landings and take-offs (Calculation basis: airborne / touch down time in local time from the airport management system) noise surcharges will be applicable for the above-mentioned noise charge:

- Between 22:00 and 22:59 local time: 100 % of and in addition to the related noise charge per take-off or landing
- Between 23:00 and 23:59 local time: 200 % of and in addition to the related noise charge per take-off or landing
- Between 00:00 and 05:59 local time: 300 % of and in addition to the related noise charge per take-off or landing

The noise surcharges are directly applied to the related noise charge and charged directly.

A reduction of 10 % according to the related noise charge will be granted to the Airbus neo series and the Boeing 737 MAX series, if the aircraft type is not classified. This discount will be applied to the total of noise charges and if applicable incurring night surcharges. The flights of the police helicopter squadron Baden-Württemberg are excluded from the night surcharges on the noise charges.

### 1.2.5 Emissionsabhängiges Entgelt, Berechnungsgrundlage Emission-Related Charge

Das emissionsabhängige Entgelt beträgt je ausgestoßenem Kilogramm-Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang ("Landing and Take-Off-Zyklus", LTO) eines Luftfahrzeugs:

The emission-related charge per kg of nitrogen oxide equivalent (the emission value) within the standardised landing and take-off (LTO) cycle of an aircraft amounts to:

Emissionsabhängiges Entgelt Emission-related charge	
ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
3,44 €	3,58 €

Die Abrechnung erfolgt jeweils hälftig pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG1-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NO<sub>x</sub>) und Kohlenwasserstoff- (HC) Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II.

Berechnungsformel:

$$\text{NO}_x \text{ Luftfahrzeug [kg]} = (\text{Anzahl Triebwerke} \times \sum_{\text{Mode}} \text{Zeit [s]} \times \text{Treibstoffverbrauch [kg/s]} \times \text{Emissionsfaktor [g/kg]}) / 1000$$

Sofern die Triebwerksemissionen für HC pro LTO-Zyklus den Zertifizierungswert von 19,6 g/kN überschreiten, wird der entsprechende NO<sub>x</sub>-Wert des Luftfahrzeugs mit einem Faktor a multipliziert:

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

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

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a × NO<sub>x</sub> des Luftfahrzeugs.  
Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke. Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen keine oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Fluggeräts zugrunde gelegt. Wenn für ein Luftfahrzeug zwei oder mehr unterschiedliche Triebwerkstypen im Lärmzertifikat vermerkt sind, wird das Triebwerk mit dem höchsten Emissionswert 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 (zum Beispiel durch unterschiedliche UID-Nummern oder "re-rated" gekennzeichneten Version eines Triebwerks) ist dem Flughafenunternehmer durch Vorlage des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung mit dem entsprechenden ICAO-Zertifikat oder dem Herstellernachweis nachzuweisen. Solange dies nicht nachgewiesen ist, legt der Flughafenunternehmer 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 dem Flughafenunternehmer 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 Fluggeräten mit einem MTOM kleiner oder gleich 5.700 kg unabhängig vom jeweiligen Triebwerk pauschal mit 1 kg NO<sub>x</sub>/HC pro LTO-Zyklus veranschlagt.

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

Charges are invoiced half each for each landing and take-off. The required data on engine and aircraft types are retrieved from a recognised airline fleet database.

The emission-related charge is calculated using the ERLIG<sup>1</sup>-formula based on the certified nitrogen oxide (NO<sub>x</sub>) and hydrocarbon (HC) emission values per engine in the LTO cycle pursuant to ICAO Annex 16 Volume II.

Formula:

$$\text{NO}_x \text{ aircraft [kg]} = (\text{No. of engines} \times \sum_{\text{Mode}} \text{time [s]} \times \text{fuel consumption [kg/s]} \times \text{NO}_x \text{ -index [g/kg]}) / 1000$$

If the engine emissions for HC per LTO cycle exceed the certification value of > 19.6 g/kN, the corresponding NO<sub>x</sub> value of the aircraft is multiplied by a factor of:

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

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

Nitrogen oxide equivalent (emission value) per aircraft = a × NO<sub>x</sub> per aircraft.

The specific emission value of each engine is taken into account up to the third decimal point.

The emission values are calculated on the basis of the ICAO Aircraft Engine 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 applied, regardless of the respective operational criteria.

If no or contradictory engine data is available for an aircraft, the highest known emission value of this aircraft type will be applied. If two or more different engine types are recorded in the noise certificate for an aircraft, the engine with the highest emission value is taken as the basis. If an engine type is not included in one of the databases described above and the data for a standard engine type cannot be applied, the engine type is evaluated on the basis of DLR-studies from 28 February 2005. The use of engines with lower emission value (e.g. through differing UID numbers or the use of a rerated version of the engine) must be proved to the airport operator by presenting the AFM along



with the ICAO certificate or the manufacturer's documentation. Until valid documentation is provided, invoicing will be based on the highest known emission value for the respective aircraft and engine type. The airport operator 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. The airport operator can levy retroactive charges for aircraft movements for which increased emission values are subsequently determined; reduced emission values will be taken into account without delay as soon as they are documented and verified. No retroactive refunds will be made. As an exception to the general regulation, the emission of aircraft with a maximum take-off mass (MTOM) of up to 5,700 kg will be computed with a lump sum of 1 kg NO<sub>x</sub> per LTO cycle, irrespective of the engine.

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

# 1.3 Passagierentgelte

## Passenger Charges

### 1.3.1 Zahlungspflicht

Financial Obligation

Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt ist ein Passagierentgelt zu entrichten. Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei der Landung und beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Passagiere. Passagiere sind auch Mitarbeiter – mit Ausnahme der diensthabenden Crew – der betreffenden oder einer anderen Luftverkehrsgesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei der Landung und/oder beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befinden.

In addition to the landing and take-off charge, a passenger charge must be paid. The passenger charge is based on the number of passengers who are aboard the aircraft at the time of landing and take-off. The category 'passengers' is understood to also include employees – with the exception of the crew on duty – of the airline in question or of another airline as well as other persons who are on board the aircraft during the landing and/or at the start free of charge or at a reduced rate.

### 1.3.2 Ausnahmeregelung

Regulation of Exceptions

In die Anzahl der bei der Landung und beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Passagiere werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

The number of passengers on board the aircraft at landing and take-off does not include children under 2 years of age who are not entitled to their own seat.

### 1.3.3 Passagierbezogene Entgelte

Passenger-Related Charges

Das Passagierentgelt bemisst sich nach der Zahl der bei der Landung und beim Start des Luftfahrzeugs darin befindlichen Passagiere und beträgt, sofern der vorausgegangene Start bzw. die nachfolgende Landung des Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz erfolgt, folgendes:

Insofar as the preceding take-off and the subsequent landing of the aircraft takes place on an airfield, the passenger-related charge, based on the number of passengers on board the aircraft at the time of landing and take-off, amounts to:

Start bzw. nachfolgende Landung Start and subsequent landing	Entgelt Charge	
	ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
<b>innerhalb der Europäischen Union (EU)</b> (inkl. Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz) within the European Union (EU) (incl. Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland)	5,99 €	6,23 €
<b>außerhalb der Europäischen Union (EU)</b> outside the European Union (EU)	6,78 €	7,05 €

**inkl. Transitfluggäste**

incl. transit passengers

**Die dazugehörige Länderliste befindet sich im Anhang 1.**

The hereto belonging list of countries is enclosed in Appendix 1.

Das oben genannte Passagierentgelt für abfliegende Passagiere im Transfer (Definition siehe 1.3.6) reduziert sich um 50 % pro abfliegender Transferfluggast.

Die Abrechnung des reduzierten Passagierentgelts für abfliegende Transferfluggäste erfolgt im zinslosen Gutschriftverfahren auf jährlicher Basis (01. Januar bis 31. Dezember eines Jahres) nach Abschluss eines Kalenderjahres sowie auf Nachweis der Luftverkehrsgesellschaft über deren Anzahl von abfliegenden Transferfluggästen. Die Meldung muss durch die Luftverkehrsgesellschaft eigenverantwortlich innerhalb von 60 Tagen nach Ende des jeweiligen Kalenderjahres erfolgen.

Die Luftverkehrsgesellschaft muss für den Anspruch auf ein reduziertes Transfer-Passagierentgelt den Flughafen Stuttgart im Linien-/Charter-Passagierverkehr mindestens einmal pro Woche in mindestens sechs aufeinanderfolgenden Wochen im Kalenderjahr bedient haben. Maßgeblich sind die in den Systemen der Flughafen Stuttgart GmbH erfassten Flugbewegungen.

Die Flughafen Stuttgart GmbH behält sich vor, die Anzahl der gemeldeten Transferfluggäste durch sachverständige Dritte prüfen zu lassen. Sollte dies durch die Luftverkehrsgesellschaft nicht ermöglicht werden, erlischt der Anspruch auf ein reduziertes Passagierentgelt für Transferfluggäste.

The above passenger charge for departing passengers using Stuttgart Airport for transfer (definition see 1.3.6) is reduced by 50 % per departing transfer passenger.

The calculation of the reduced passenger charge per departing transfer passenger is done on a yearly basis (1st of January until 31st of December of a year) after the end of the calendar year and credited without interest based on the proof provided by the airline regarding the total number of departing transfer passengers. The notification must be made by the airline on its own responsibility within 60 days of the end of the respective calendar year.

To be entitled to a reduced transfer passenger fee, the airline must serve Stuttgart Airport with its charter/scheduled passenger air traffic at least once per week in at minimum six consecutive weeks in the calendar year. Therefore, the recorded flight movements in the systems of Flughafen Stuttgart GmbH are decisive. Stuttgart Airport reserves the right to audit the number of departing transfer passengers reported by the airline through a third party. If the airline does not allow this procedure, the claim for a reduced passenger charge for transfer passengers expires.

### 1.3.4 Definition Kappungsgrenze

Definition of Passenger Fee Cap

Für die Gültigkeit dieser Entgeltordnung kommt eine Kappungsgrenze für Passagierflüge zur Anwendung.

Die Luftverkehrsgesellschaft erhält eine Kappungsgrenzen-Förderung, wenn die durchschnittliche Passagierzahl je Flug (Summe aller ankommenden und abfliegenden Passagiere dividiert durch die Anzahl der Flüge) bezogen auf alle ankommenden und abgehenden Passagierflüge (ohne Leerflüge) im Zeitraum vom 01. Januar bis 31. Dezember eines Jahres über 145 Passagieren liegt. Die Höhe der Förderung ist gestaffelt und weist drei Stufen auf:

- Stufe 1 – bei einer durchschnittlichen Passagierzahl  $\geq 145$ :  
2,00 € pro Passagier oberhalb des Grenzwerts  
(Geförderte Passagierzahl: Summe aller Passagiere - 145 \* Anzahl Flugbewegungen)
- Stufe 2 – bei einer durchschnittlichen Passagierzahl  $\geq 160$ :  
1,00 € pro Passagier oberhalb des Grenzwerts (zusätzlich zur Förderung aus Stufe 1)  
(Geförderte Passagierzahl: Summe aller Passagiere - 160 \* Anzahl Flugbewegungen)
- Stufe 3 – bei einer durchschnittlichen Passagierzahl  $\geq 170$ :  
2,00 € pro Passagier oberhalb des Grenzwerts (zusätzlich zur Förderung aus Stufe 1 und 2)  
(Geförderte Passagierzahl: Summe aller Passagiere - 170 \* Anzahl Flugbewegungen)

**Die Höhe der Förderung je Luftverkehrsgesellschaft und Förderjahr ist auf einen Höchstbetrag von durchschnittlich 250,00 € je Flugbewegung begrenzt.**

**Die Erstattung erfolgt zu Beginn des jeweiligen Folgezeitraumes zinslos als Gutschrift, sofern der Flughafen Stuttgart von der Luftverkehrsgesellschaft im Linien-/Charter-Passagierverkehr mindestens einmal pro Woche in mindestens sechs aufeinanderfolgenden Wochen im Kalenderjahr bedient wurde.**

The following passenger fee cap model will be applied from January 1st, 2026:

The airline shall receive a passenger fee cap incentive if the average number of passengers per flight (total of arriving and departing passengers divided by the number of flights) based upon all arriving and departing passenger flights (without ferry flights) in the period from January 1st to December 31st of a year exceeds 145 passengers. The amount of the incentive is staggered and has three levels:

- Level 1 – for an average number of passengers  $\geq 145$ :  
€2.00 per passenger above the cap  
(Incentivized number of passengers: sum of all passengers – 145 \* number of flight movements)
- Level 2 – for an average number of passengers  $\geq 160$ :  
€1.00 per passenger above the cap (in addition to the incentive from level 1)  
(Incentivized number of passengers: sum of all passengers – 160 \* number of flight movements)
- Level 3 – for an average number of passengers  $\geq 170$ :  
€2.00 per passenger above the cap (in addition to the incentive from level 1 and 2)  
(Incentivized number of passengers: sum of all passengers – 170 \* number of flight movements)

The incentive amount per airline and year is limited to a maximum average of €250.00 per movement. Reimbursement shall be made in the form of an interest-free loan granted at the beginning of the respective successive period if Stuttgart Airport was served by the airline with its charter/scheduled passenger air traffic at least once per week in at least minimum six consecutive weeks in the calendar year.

### 1.3.5 Definition Transitfluggäste

Definition of Transit Passengers

**Transitfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in Stuttgart unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.**

Transit passengers are passengers who interrupt their air travel by making an intermediate stop at Stuttgart Airport and who then proceed with the same aircraft as upon arrival.

### 1.3.6 Definition Transferfluggäste

Definition of Transfer Passengers

**Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise am Flughafen Stuttgart unterbrechen und noch am gleichen Kalendertag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer, aber der gleichen Luftverkehrsgesellschaft/gleicher Airline Code), weiterfliegen. Abflugort und Zielort müssen dabei unterschiedlich sein und es muss eine durchgängige Buchung des Passagiers bei einer Luftverkehrsgesellschaft vorliegen.**

Transfer passengers are passengers who interrupt their flight at Stuttgart Airport and who then proceed by a different aircraft with a different flight number but with the same airline/airline code on the same day of arrival. The airport of departure and the destination must not be the same. The passenger must have a booking with the airline for all steps of the relevant air travel.

### 1.3.7 Meldeverfahren für Passagiere

Registration Procedure for  
Passengers

**Die Meldung der Anzahl der Passagiere erfolgt über die Flugberichte oder – sofern keine Verpflichtung zum Ausfüllen dieser Flugberichte besteht – durch unverzügliche schriftliche Meldung beim Flughafenunternehmer. In Absprache mit dem Flughafenunternehmer kann auch eine andere Übermittlung erfolgen.**

**Die Erhebung und Weitergabe der Daten des amtlichen Flugberichts an das Statistische Bundesamt ist durch das Gesetz über die Luftfahrtstatistik geregelt. Die Meldung ist spätestens am Tage nach der Landung bzw. dem Start an die Flughafen Stuttgart GmbH zu übermitteln. Falls die Meldung bei der Flughafen Stuttgart GmbH nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Passagierentgelte die maximal möglichen Passagiermengen zugrunde gelegt.**

**Bei Reklamationen von Rechnungen wird zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung um Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheets, u.a.) gebeten. Die Flughafen Stuttgart GmbH behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen in Zusammenhang stehen. Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt drei Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handling-sagenten bzw. mit der Verkehrsabrechnung der Flughafen Stuttgart GmbH in Verbindung.**

The number of passengers must be reported by flight reports or – provided that there is no obligation to fill out flight reports – by an immediate written report submitted to the airport operator. Other forms of submission are also possible upon coordination with the airport operator.

The collection and transmission of the data included in the official Flight Report to the Federal Statistical Office is governed by the Law on Aviation Statistics. The report is to be presented to Flughafen Stuttgart GmbH no later than the day after landing or take-off. If Flughafen Stuttgart GmbH does not receive these data, the maximum possible number of passengers for the respective aircraft will be used to compute airport charges.

In the case of complaints regarding invoices, the airport operator asks to provide respective documents (LDM, load sheet, etc.) to ensure speedy processing. Flughafen Stuttgart GmbH reserves the right to charge processing costs if complaints are related to missing or incorrect flight operation reports. The period for the acceptance of complaints is three months after the invoice date. Should you have further questions, please contact your handling agent or the Traffic Accounting Department of Flughafen Stuttgart GmbH.

## 1.4 Sicherheitsentgelt

### Security Charge

#### 1.4.1 Zahlungspflicht

Financial Obligation

Zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Gesamtzahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Passagiere bemisst. Passagiere sind auch Mitarbeiter – mit Ausnahme der diensthabenden Crew – der betreffenden oder einer anderen Luftverkehrsgesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befinden.

To compensate for the cost of services under the Aviation Security Law (LuftSiG) a security charge must be paid. The security charge is to be paid based on the total number of passengers at the time of take-off.

Employees – except the crew on duty – of the airline in question or of another airline and other persons who are onboard free of charges or at reduced price, also count as passengers.

#### 1.4.2 Ausnahmeregelung

Regulation of Exceptions

In die Anzahl der beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befindlichen Passagiere werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

The number of passengers on board the aircraft at take-off will not include children under 2 years of age who are not entitled to their own seat.

#### 1.4.3 Passagierbezogenes Entgelt

Passenger-Related Charge

Das Sicherheitsentgelt pro abfliegendem Passagier beträgt:

The security charge per departing passenger amounts to:

Sicherheitsentgelt	
Security charge	
ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
1,48 €	1,54 €

#### 1.4.4 Meldeverfahren für Passagiere

Registration Procedure for  
Passengers

Siehe unter 1.3.7

See under 1.3.7

# 1.5 Abstellentgelt

## Parking Charge

### 1.5.1 Zahlungspflicht

Financial Obligation

Für die Abstellung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen Stuttgart ist ein Mietzins an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

For parking of aircraft at the airport, a rent (parking charge) is to be paid to the airport operator.

### 1.5.2 Bemessungsgrundlage

Calculation Basis

Abstellentgelte fallen nur an, wenn die Abstelldauer die in 1.5.3 angegebene durchschnittliche Abfertigungsdauer (DUABF) überschreitet. Für die Berechnung der Abstelldauer ist die Zeit zwischen On-Block und Off-Block eines Flugzeugs gemäß den Daten aus dem Airport Management System relevant. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse (MTOM) sowie der Dauer einer Überschreitung der DUABF bemessen.

Parking charges only apply if the parking duration exceeds the average duration of handling (DUABF) specified in 1.5.3. The parking duration is calculated based on the time between on block and off block of an aircraft according to the Airport Management System. The parking charge is calculated based on the certified maximum take-off mass (MTOM) as well as the duration of any excess of the DUABF.

### 1.5.3 Abstellentgelt

Parking Charge

Das Abstellentgelt für die Dauer (Blockzeit) der Überschreitung der DUABF beträgt:

Parking charges for the duration (block period) exceeding the DUABF amount to:

Abstellentgelt Parking charge	ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
je angefangene Stunde und je angefangene 1.000 kg MTOM for every hour or part thereof and per 1,000 kg MTOM or part thereof	0,42 €	0,44 €

LFZ-Kategorie Aircraft category	DUABF
1 < 100 t MTOM	1:00 h
2 > 100 t – 150 t MTOM	1:30 h
3 > 150 t – 200 t MTOM	2:00 h
4 > 200 t – 300 t MTOM	2:30 h
5 > 300 t MTOM	3:30 h

Die Mindestbemessung für 24 Stunden beträgt 9,03 € (9,38 € ab 01.01.2027) je angefangene 24 Stunden.

The minimum charge per 24 hours is €9.03 (€9.38 from 01.01.2027) per 24 hours or part thereof.



#### 1.5.4 Reduziertes Abstellentgelt für Flugzeuge im Nachtstopp

Reduced Parking Charge for Aircraft during Night Stop Parking

Luftverkehrsgesellschaften, die im Zeitraum vom 01. Januar bis einschließlich 31. Dezember eines Jahres ein Passagieraufkommen von in Summe mindestens 10.000 Passagiere am Flughafen Stuttgart aufweisen und für maximal eine Nacht ohne Unterbrechung ein oder mehrere Flugzeuge im Zeitraum von 00:00 bis 05:59 Uhr Lokalzeit am Flughafen Stuttgart parken, erhalten in dieser Zeit ein um 100 % rabattiertes Abstellentgelt.

Der Betrag aus dem reduzierten Abstellentgelt wird jährlich nach Abschluss des Kalenderjahres im zinslosen Gutschriftverfahren gewährt.

Airlines with a total passenger volume of at least 10,000 passengers per year (1st of January until 31st of December of the same year) on regular flights at Stuttgart Airport, which have one or more aircraft in overnight parking at Stuttgart Airport for not more than one night without interruption will receive a 100 % discount on the parking charge during the time from 00:00 to 05:59 local time.

The amount calculated based on this regulation will be credited without interest after the end of the calendar year.

#### 1.5.5 Reduziertes Abstellentgelt für längerfristige Abstellung

Reduced Parking Charge for Long-Term Parking

Bei ununterbrochener Abstellung eines Luftfahrzeugs über mindestens sieben aufeinanderfolgende Tage, reduziert sich das Entgelt gem. Abschnitt 1.5.3 um 50 %, sofern vor Beginn der Abstellung eine entsprechende Abstimmung zwischen dem Luftfahrzeughalter und dem Flughafenunternehmer erfolgte, seitens des Flughafenunternehmers die Verfügbarkeit entsprechender Abstellpositionen bestätigt wurde und vom Luftfahrzeughalter die Registrierung des betreffenden Luftfahrzeugs übermittelt wurde.

Eine Kombination mit der Reduzierung des Abstellentgelts für Flugzeuge im Nachtstopp gem. Abschnitt 1.5.4 ist ausgeschlossen. Das reduzierte Abstellentgelt gilt nicht für den Bereich des General Aviation Terminals (GAT).

If an aircraft is parked for an uninterrupted period of at least seven consecutive days, the parking charge according to section 1.5.3 is reduced by 50 %, provided that a corresponding agreement was concluded between the aircraft operator and the airport operator prior to the beginning of parking, the availability of appropriate parking stands was confirmed by the airport operator and the registration of the aircraft was provided by the aircraft operator.

A combination with the reduced parking charge for aircraft during night stop parking according to section 1.5.4 is excluded. The reduced parking charge does not apply to the General Aviation Terminal (GAT) area.

## 1.6 Rechtliche Grundlage

### Legal Basis

**Die Genehmigung der vorliegenden Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte erfolgte durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg gemäß § 19b Abs. 1, Abs. 3 LuftVG und mit Schreiben vom 22. Oktober 2025, Aktenzeichen VM5-3847-69/10/9.**

Approval of the regulations regarding landing and take-off, passenger, security and parking charges was given by the Ministry of Transport Baden-Württemberg under section 19b para. 1, para 3 the Aviation Law and in a letter of October 22nd, 2025, file reference VM5-3847-69/10/9.

**Flughafen Stuttgart GmbH**

Stuttgart Airport

## 1.7 Anhang 1: Länderliste

### Appendix 1: List of Countries

Ziele				
Inland	Europa (EU) (ohne Deutschland)			International (restliches Ausland)
Deutschland	Belgien	Kroatien	Portugal	Alle anderen
	Bulgarien	Lettland	Rumänien	
	Dänemark	Liechtenstein	Schweden	
	Estland	Litauen	Schweiz	
	Finnland	Luxemburg	Slowakei	
	Frankreich	Malta	Slowenien	
	Griechenland	Niederlande	Spanien	
	Irland	Norwegen	Tschechien	
	Island	Österreich	Ungarn	
	Italien	Polen	Zypern	

Destinations				
Domestic	Europe (EU) (without Germany)			International (remaining foreign countries)
Germany	Austria	Greece	Norway	All others
	Belgium	Hungary	Poland	
	Bulgaria	Iceland	Portugal	
	Croatia	Ireland	Romania	
	Cyprus	Italy	Slovakia	
	Czech Republic	Latvia	Slovenia	
	Denmark	Liechtenstein	Spain	
	Estonia	Lithuania	Sweden	
	Finland	Luxembourg	Switzerland	
	France	Malta	The Netherlands	

## 2. Genehmigungspflichtiges Förderprogramm „trustSTR“

Incentive Program Subject to  
Authorisation “trustSTR”

## 2.1 Allgemeine Bedingungen

### General Conditions

Den finanziellen Anspruch, den eine Luftverkehrsgesellschaft aus dem hier beschriebenen Förderprogramm generiert, wird, soweit nicht anders ausgewiesen, jährlich (volles Kalenderjahr) und nach Abschluss des jeweiligen Kalenderjahres als zinslose Gutschrift gewährt. Bestehende Gutschriften können nur von Luftverkehrsgesellschaften genutzt werden, die regelmäßig (mindestens einmal wöchentlich für 6 aufeinanderfolgende Wochen) den Flughafen Stuttgart bedienen. Verstößt eine Luftverkehrsgesellschaft gegen die Zahlungsbedingungen dieser Entgeltordnung, so können Gutschriften zurückgehalten werden. Zur Teilnahme am Förderprogramm müssen die unter 2.1.1 genannten Voraussetzungen erfüllt werden.

Die maximal erreichbare Höhe des Anspruchs aus dem Förderprogramm je Luftverkehrsgesellschaft und Kalenderjahr wird auf die Höhe der in diesem Kalenderjahr durch die Luftverkehrsgesellschaft entrichteten genehmigungspflichtigen Entgelte begrenzt.

The financial entitlement that an airline generates as a result of the incentive program described here is granted annually (full calendar year) unless stated differently and at the end of each calendar year as an interest-free loan. Existing credit notes can only be used by airlines that serve Stuttgart Airport regularly (at least once a week for 6 consecutive weeks). If an airline violates the payment terms of this Charges Regulation, credit notes may be withheld. To participate in the incentive program, the requirements of 2.1.1 must be met.

The maximum achievable amount of the entitlement from the incentive program per airline and calendar year is limited to the amount of the Charges Subject to Authorisation paid by the airline in this calendar year.

#### 2.1.1 Voraussetzungen für die Teilnahme am Förderprogramm

Requirements for Participation in the Incentive Program

Soweit bei einzelnen Förderkomponenten nicht anderes ausgewiesen, muss die Luftverkehrsgesellschaft für eine Teilnahme am Förderprogramm den Flughafen Stuttgart im Linien-/Charter-Passagierverkehr mindestens einmal pro Woche in mindestens sechs aufeinanderfolgenden Wochen im Kalenderjahr bedient haben. Maßgeblich sind die in den Systemen der Flughafen Stuttgart GmbH erfassten Flugbewegungen. Förderfähig sind dabei nur solche Flüge, die über öffentlich zugängliche Verkaufskanäle (Airline-Website, GDS, Reiseveranstalter o.Ä.) von Endkunden gebucht werden können.

Für die Gewährung und Kalkulation der Förderungen sind die unter dem Airline Code durchgeführten Flüge relevant. Eine gemeinsame Betrachtung und Veranlagung von Flügen unterschiedlicher Luftverkehrsgesellschaften mit jeweils eigenem Airline Code ist aber ausnahmsweise auf Antrag der betreffenden Luftverkehrsgesellschaft(en) unter folgenden Bedingungen möglich:

- 1) Die betreffenden Luftverkehrsgesellschaften haben den gleichen einheitlichen Markenauftritt.
- 2) Einheitlicher Markenauftritt in diesem Sinne bedeutet, dass der Markenname, das Corporate Design, sowie das Logo und die Markenkommunikation identisch sind.

- 3) Dieser einheitliche Markenauftritt wird von den betreffenden Luftverkehrsgesellschaften im Rahmen des Außenauftritts und beim Vertrieb gegenüber dem Kunden verwendet und angezeigt (z.B. auf den Webseiten, der Buchungsplattform, am Check-In und am Gate sowie bei sonstigen Marketingaktivitäten).

Der Antrag muss von der Luftverkehrsgesellschaft hierbei einmalig als formloses Schreiben, beispielsweise als E-Mail, an die Flughafen Stuttgart GmbH gestellt und bis spätestens 31. Dezember des betreffenden Jahres eingereicht werden, damit eine rückwirkende Gültigkeit für das gesamte Kalenderjahr berücksichtigt werden kann. Die Zusammenveranlagung gilt anschließend bis auf Weiteres bzw. Widerruf durch die Luftverkehrsgesellschaft und muss nicht jährlich erneut gestellt werden.

Die Kalkulation der Förderungen (auch die in Teil 1 der Entgeltordnung genannten rabattierten Entgeltsätze) erfolgt durch die Flughafen Stuttgart GmbH auf deren Daten- und Abrechnungsgrundlage. Die Meldung der Höhe des Anspruchs aus dem Förderprogramm für das jeweilige Kalenderjahr erfolgt nach Abschluss des relevanten Förderzeitraums durch die Flughafen Stuttgart GmbH an die Luftverkehrsgesellschaft.

To participate in the incentive program the airline must serve Stuttgart Airport with its charter/scheduled passenger air traffic at least once per week for at least six consecutive weeks in one calendar year, if not stated differently in the respective incentive component. Therefore, the recorded flight movements in the systems of Flughafen Stuttgart GmbH are decisive. Only flights which can be booked by end customers via publicly accessible sales channels (airline website, GDS, tour operator, etc.) are eligible.

Incentives are granted and calculated based on the Airline Code under which the flights were operated.

However, a joint consideration and assessment of flights operated by different airlines, each with its own airline code, is exceptionally possible at the request of the airline(s) concerned under the following conditions:

- 1) The airlines concerned have the same uniform brand identity.
- 2) Uniform brand identity in this sense means that the brand name, corporate design, logo and brand communication are identical.
- 3) This uniform brand identity is used and displayed by the airlines concerned in the context of their external image and in sales to the customer (e.g. on websites, the booking platform, at check-in and at the gate, as well as in other marketing activities).

The application must be submitted by the airline as an informal letter, for example as an e-mail to Flughafen Stuttgart GmbH, by 31st of December at the latest, so that retroactive validity for the entire calendar year can be taken into account. The joint consideration and assessment of flights is then valid until further notice or cancellation by the airline and does not have to be renewed annually.

The calculation of the incentives (as well as the calculation of the discounted charges of Section 1 of the Airport Charges Regulation) will be carried out by the Flughafen Stuttgart GmbH based on their data.

The amount resulting from the incentive program for the relevant incentive period will be calculated after the end of the relevant year. The information will be provided by Flughafen Stuttgart GmbH to the airline.

## 2.2 Förderung des Einsatzes eines Elektroflugzeuges

### Incentive for Using Full Electric Power Aircraft

**Für den Einsatz eines ausschließlich elektrisch angetriebenen Passagierflugzeuges (ohne Verbrennungsmotor) im regulären Linienbetrieb von und nach Stuttgart gewährt die Flughafen Stuttgart GmbH einen Rabatt auf die Lande- und Startentgelte in den ersten zwölf Monaten nach Betriebsaufnahme in Höhe von 100 %.**

**Für die Gewährung dieser Förderung ist die Erreichung einer Mindestanzahl an Flugbewegungen gem. Abschnitt 2.1 nicht erforderlich.**

For the usage of a full electric power aircraft (without internal combustion engine) under regular passenger air traffic operation to and from Stuttgart a discount of 100 % on the landing and take-off charges will be granted by Flughafen Stuttgart GmbH for 12 months after introduction of the service. A minimum number of flights per calendar year according to section 2.1 is not required to receive this incentive.



## 2.3 Förderung von alternativem Flugzeugtreibstoff

### Incentive for Using Alternative Fuel

Die Flughafen Stuttgart GmbH stellt insgesamt einen Fördertopf in Höhe von 500.000 € für die Förderung des Einsatzes von alternativem Flugzeugtreibstoff zur Verfügung. Die Förderung beträgt 300 € pro 1.000 Liter getanktem reinen alternativen Flugzeugtreibstoff und wird nach dem Prioritätsprinzip gewährt. Bei Erreichung der Deckelung von 500.000 € endet das Programm. Die Förderung wird nur gewährt, sofern die Betankung mit alternativem Flugzeugtreibstoff am Standort Stuttgart erfolgte. Ein entsprechender Nachweis über die Betankung mit alternativem Flugzeugtreibstoff ist der Flughafen Stuttgart GmbH schriftlich zu dokumentieren bzw. nachzuweisen. Die Flughafen Stuttgart GmbH behält sich vor, dies vor Auszahlung der Förderung durch den jeweiligen Tankdienstleister oder sachverständige Dritte bestätigen zu lassen.

Alternativer Flugzeugtreibstoff ist beimischungsfähiges Kerosin, welches gemäß der in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II der EU definierten zertifizierten Berechnungsmethoden der spezifischen Reduktion der Treibhausgase eine Minderung von mindestens 60 % relativ zur ersetzten Menge fossilen Kerosins erlaubt und mit Hilfe erneuerbarer Energie hergestelltem Wasserstoff und einer erneuerbaren Kohlenstoffquelle hergestellt wurde (e-Kerosin/re-Fuel). Als erneuerbare Kohlenstoffquelle wird Kohlendioxid aus Luft und nicht vermeidbaren Kohlendioxidemissionen (Zementproduktion etc.) sowie Verfahren zur Nutzung von Reststoffen bzw. Restbiomasse definiert, die nicht in Konkurrenz mit Nahrungsmittelproduktion stehen. Für die Gewährung dieser Forderung ist die Erreichung einer Mindestanzahl an Flugbewegungen gem. Abschnitt 2.1 nicht erforderlich.

Flughafen Stuttgart GmbH incentivizes the usage of alternative fuel with a total amount of €500,000. The incentive amounts to €300 per 1,000 litre alternative fuel that is used for refuelling. After reaching the total amount of €500,000, the program will end. This incentive is only granted if the refuelling with alternative aircraft fuel took place at Stuttgart Airport.

Written proof of refuelling with alternative fuel is to be provided to Flughafen Stuttgart GmbH. Flughafen Stuttgart GmbH reserves the right to have the refuelling of alternative fuel confirmed by the relevant refuelling providers or by third party experts prior to payment of the incentive.

Alternative aviation fuel is admixable kerosene which, according to the certified calculation methods for the specific reduction of greenhouse gases defined in the Renewable Energy Directive RED II of the EU, permits a reduction of at least 60 % relative to the replaced quantity of fossil kerosene and was produced with the aid of hydrogen produced from renewable energy and a renewable carbon source (e-Kerosene/re-Fuel). A renewable carbon source is defined as carbon dioxide from air and unavoidable carbon dioxide emissions (cement production, etc.) as well as processes for the use of residual materials or biomass that do not compete with food production.

A minimum number of flights per calendar year according to section 2.1 is not required to receive this incentive.

## 2.4 Förderung von Neustrecken

### New routes incentive

**Die Flughafen Stuttgart GmbH gewährt zur Verbesserung der Konnektivität eine Förderung für neue Strecken.**

To improve connectivity, Flughafen Stuttgart GmbH grants an incentive for the introduction and establishment of new routes.

**Voraussetzung für die Gewährung der Neustreckenförderung ist, dass die jeweilige Destination mindestens 365 Tage in Folge nicht vom Flughafen Stuttgart aus bedient wurde. Wird eine Destination mindestens einmal pro Woche in mindestens sechs aufeinanderfolgenden Wochen ab Stuttgart angeflogen, gilt die Destination als bedient. Als Destination gilt dabei der IATA Airport Code des Flughafens.**

**Ausgenommen von der Förderung ist eine Destination, die bereits über einen sog. Dreiecksflug bedient wurde. Verlagerungen zwischen verschiedenen Flughäfen eines Flughafensystems gemäß iata.org (z.B. LON) sind von der Förderung als Neustrecke ausgeschlossen. Hat eine Luftverkehrsgesellschaft die Bedienung eines anderen Flughafens des Flughafensystems innerhalb von 365 Tagen vor oder nach Streckenaufnahme eingestellt, so wird dies als Verlagerung betrachtet. Im Falle einer bereits bestehenden Neustreckenförderung kann bei einer Verlagerung jedoch die verbliebene Restlaufzeit der Förderung übernommen werden, wenn das Ziel der Verlagerung noch nicht ab Stuttgart bedient wird.**

**Um die Neustreckenförderung in einer Flugplanperiode erhalten zu können, muss eine Neustrecke mindestens einmal wöchentlich für mindestens 50 % der Flugplanperiode bedient werden. Sind die Voraussetzungen in einer Flugplanperiode erfüllt, aber in einer angrenzenden Flugplanperiode nicht erfüllt, so kann die Förderung auch für angrenzende Zeiträume gewährt werden, wenn eine durchgehende Bedienung stattgefunden hat.**

**Bei einer Flugzeit kleiner 5 Stunden wird eine zusätzliche Förderung gewährt, wenn die Strecke mindestens zweimal wöchentlich für mindestens 70 % der jeweiligen Flugplanperiode bedient wird (siehe Abschnitt 2.4.1).**

In order to be classified as a new route, the destination must not have been served from Stuttgart airport in at least 365 consecutive days. If a destination is served at least once a week for at least six consecutive weeks from Stuttgart, the destination is considered to be served. The destination is defined as the IATA airport code of the airport.

A destination that has already been served by a so-called triangular flight is excluded from the incentive. Shifts between airports of an airport system according to iata.org (e.g. LON) are excluded from the incentive. If an airline has ceased serving another airport in the airport system within 365 days before or after the start of the route, this is considered a shift. In the case of an existing new routes incentive, however, the remaining incentive period can be taken over for the shift if the destination of the shift is not yet served from Stuttgart.

In order to receive the new routes incentive in a flight schedule period, a new route must be operated at least once a week for at least 50% of the flight schedule period. If the requirements are met in one

flight schedule period but not in an adjacent flight schedule period, the incentive can also be granted for adjacent periods if a continuous service has taken place.

If the flight time is less than 5 hours, an additional incentive is granted if the route is operated at least twice a week for at least 70% of the flight schedule period (see section 2.4.1).

**Sollte der Betrieb einer neuen Strecke von mehreren Luftverkehrsgesellschaften aufgenommen werden, wird die Neustreckenförderung derjenigen Luftverkehrsgesellschaft gewährt, welche die neue Destination als Erste bedient und alle unter 2.1.1 genannten Voraussetzungen erfüllt. Maßgeblich ist der Tag des Erstfluges.**

**Sollte die Strecke innerhalb des Förderzeitraums eingestellt werden, erlischt der Anspruch auf Neustreckenförderung automatisch. Eine Strecke gilt als eingestellt, sobald die Mindestbedienung (einmal wöchentlich für 50 % der Flugplanperiode) zwei aufeinanderfolgende Flugplanperioden nicht erreicht wurde. Bereits erhaltene Förderungen müssen von der Luftverkehrsgesellschaft jedoch nicht zurückgezahlt werden.**

**Wenn eine Neustrecke von einer Luftverkehrsgesellschaft unterbrochen, aber von einer zweiten Luftverkehrsgesellschaft bereits bedient oder während der Unterbrechung aufgenommen wird, so kann die zweite Luftverkehrsgesellschaft die verbliebene Förderdauer übernehmen. Voraussetzung dafür ist, dass sie die Strecke über einen Zeitraum von mindestens 60 Tagen während der Unterbrechung in der gleichen Frequenz wie die vorherige Luftverkehrsgesellschaft bedient. Der Gesamtförderzeitraum verlängert sich dadurch nicht.**

**Die Höhe der Förderung wird in Abhängigkeit von der Flugzeit in zwei Klassen unterschieden und wird stichtagsgenau (Tag des Erstfluges) nach Aufnahme der Strecke gewährt. Ausgenommen von einer Förderung sind alle Destinationen in einem Radius von weniger als 400 km (Großkreisentfernung) um den Flughafen Stuttgart.**

**Bei zukünftigen Anpassungen der Entgeltordnung wird die Neustreckenförderung, wie bei der Aufnahme der Verbindung vereinbart, gewährt.**

If several airlines start operating a new route at the same time, the new routes incentive will be granted to the airline that first serves the route and fulfils all conditions named in 2.1.1. The date of the inaugural flight is decisive.

If a new route service is discontinued within the incentive period, no further incentive will be granted. A route is classified as discontinued as soon as the minimum service (once a week for 50 % of the flight schedule period) has not been achieved for two consecutive flight schedule periods. However, incentives already received do not have to be repaid by the airline. Already received incentives don't need to get paid back.

If a new route is interrupted by one airline but is already being operated by a second airline or is taken up during the interruption, the second airline can take over the remaining incentive period. However, it must operate the route at the same frequency as the previous airline for a period of at least 60 days during the interruption. The total incentive period is not extended in this case.

The new routes incentive will be granted accurately (date of inaugural flight) after introduction of the new service. The incentive amount is divided into two classes depending on the flight time. All destinations within a radius of up to 400 kms (Great circle distance) of Stuttgart Airport are excluded from this incentive.

In case of future adjustments of the Airport Charges Regulation, the new routes incentive will be granted according to the regulation being valid when the new route service was taken up.

#### 2.4.1 Förderung von Neustrecken mit einer Flugzeit kleiner 5 Stunden

Incentive for new routes  
with less than 5 hours  
flight time

→ Förderung von Neustrecken mit einer Flugzeit kleiner 5 Stunden:

Jahr 1: 4,00 € pro abfliegendem Passagier

Jahr 2: 3,00 € pro abfliegendem Passagier

Jahr 3: 2,00 € pro abfliegendem Passagier

→ Wenn die Neustrecke mindestens zweimal wöchentlich für mindestens 70 % der Flugplanperiode bedient wird, wird zusätzlich folgende Förderung gewährt:

Jahr 1: 2,00 € pro abfliegendem Passagier

Jahr 2: 2,00 € pro abfliegendem Passagier

Jahr 3: 2,00 € pro abfliegendem Passagier

→ Incentive for new routes with less than 5 hours flight time:

Year 1: €4.00 per departing passenger

Year 2: €3.00 per departing passenger

Year 3: €2.00 per departing passenger

→ If the new route is operated at least twice a week for at least 70% of the flight schedule period, the following additional incentive is granted:

Year 1: €2.00 per departing passenger

Year 2: €2.00 per departing passenger

Year 3: €2.00 per departing passenger

#### 2.4.2 Förderung von Neustrecken mit einer Flugzeit größer 5 Stunden

Incentive for new routes  
with more than 5 hours  
flight time

→ Förderung von Neustrecken mit einer Flugzeit größer 5 Stunden:

Jahr 1: 12,00 € pro abfliegendem Passagier

Jahr 2: 8,00 € pro abfliegendem Passagier

Jahr 3: 4,00 € pro abfliegendem Passagier

→ Für die Destinationen BJS, SHA, BKK, DEL und BOM sowie alle Destinationen in den USA und Kanada (ICAO-Flugplatzcode K XXX und C XXX) wird zusätzlich folgende Förderung gewährt:

Jahr 1: 2,00 € pro abfliegendem Passagier

Jahr 2: 2,00 € pro abfliegendem Passagier

Jahr 3: 2,00 € pro abfliegendem Passagier

→ Incentive for new routes with more than 5 hours flight time:

Year 1: €12.00 per departing passenger

Year 2: €8.00 per departing passenger

Year 3: €4.00 per departing passenger

→ For destinations BJS, SHA, BKK, DEL and BOM as well as all destinations in the US and Canada (ICAO airport code K XXX and C XXX), the following additional incentive is granted:

Year 1: €2.00 per departing passenger

Year 2: €2.00 per departing passenger

Year 3: €2.00 per departing passenger

## 2.5 Wachstumsförderung

### Growth Incentive

Die Flughafen Stuttgart GmbH gewährt als Anreiz eine Wachstumsförderung. Eine Förderung wird gewährt, sofern die Luftverkehrsgesellschaft im abgelaufenen Quartal in Summe mindestens 1.000 abfliegende Passagiere mehr am Flughafen Stuttgart aufweist als im gleichen Quartal des Vorjahres.

Für das Passagierwachstum gegenüber dem Vorjahresquartal wird eine dreistufige, mehrjährige, gestaffelte Förderung pro abfliegender Wachstumspassagier gewährt. In jedem Quartal hat die Luftverkehrsgesellschaft in Abhängigkeit von der Anzahl der Wachstumspassagiere (im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresquartal) die Möglichkeit, gemäß einer 3 folgenden Stufen gefördert zu werden:

→ Stufe 1: ab 1.000 zusätzlichen abfliegenden Passagieren pro Quartal

Jahr 1: 7,00 € pro abfliegender Passagier

Jahr 2: 4,00 € pro abfliegender Passagier

Jahr 3: 3,00 € pro abfliegender Passagier

→ Stufe 2: ab 10.000 zusätzlichen abfliegenden Passagieren pro Quartal

Jahr 1: 7,00 € pro abfliegender Passagier

Jahr 2: 6,00 € pro abfliegender Passagier

Jahr 3: 5,00 € pro abfliegender Passagier

→ Stufe 3: ab 15.000 zusätzlichen abfliegenden Passagieren pro Quartal

Jahr 1: 7,00 € pro abfliegender Passagier

Jahr 2: 7,00 € pro abfliegender Passagier

Jahr 3: 7,00 € pro abfliegender Passagier

Das dreistufige Wachstumsmodell gilt für Wachstumspassagiere ab dem 01.01.2025. Erreicht eine Luftverkehrsgesellschaft in einem Quartal ein Wachstum von über 15.000 Passagieren, so kann die Zahl der darüberliegenden Wachstumspassagiere für das Erreichen der Schwellenwerte im gleichen Quartal des Folgejahres angerechnet werden. Diese Anrechnung gilt jedoch nur für die Einordnung in die Stufen und wirkt sich nicht auf die Anzahl der geförderten Passagiere aus. Die Anrechnung im Folgejahr wird für Wachstumspassagiere ab dem 01.01.2025 angewandt. Für Wachstumspassagiere bis 31.12.2027 bleibt der Anspruch auf Gewährung der dreistufigen, mehrjährigen, gestaffelten Förderung bestehen. Unter Einhaltung der übrigen Voraussetzungen besteht somit auch Anspruch auf Wachstumsförderung in 2028 (Jahr 2- und Jahr 3-Förderung) und 2029 (Jahr 3-Förderung).

Sinkt die Passagierzahl in einem Quartal unter die Passagierzahl im gleichen Quartal des Vorjahres, erlischt der Anspruch auf die Fortsetzung der mehrjährigen Förderung für dieses Quartal

(unabhängig von der erreichten Stufe).

Die Wachstumsförderung wird quartalsweise und nach Abschluss des jeweiligen Quartals als zinslose Gutschrift gewährt.

Von der Förderung ausgeschlossen sind solche Wachstumspassagiere, die lediglich durch eine Verlagerung von Verkehren innerhalb einer Airlinegruppe oder zwischen verschiedenen Airlines eines Konzerns entstehen.

Ebenso von der Förderung ausgeschlossen sind solche Wachstumspassagiere, die im Charterverkehr (Flugart C gemäß Anmeldung bei der Flughafenkoordination) dadurch zu Stande kommen, dass ein Reiseveranstalter für den gleichen Verkehr (gleiche Destination) eine andere Luftverkehrsgesellschaft als im Vorjahr beauftragt. Als Destination gilt dabei entweder sofern vorhanden der IATA Airport Code des Flughafensystems gemäß iata.org (z.B. LON, MIL) oder der IATA Airport Code des Flughafens, sofern dieser keinem Flughafensystem zugeordnet ist. Befördert eine Luftverkehrsgesellschaft im Charterverkehr zu einer bestimmten Destination weniger Passagiere als im Vorjahresquartal und eine andere Luftverkehrsgesellschaft mehr Passagiere als im Vorjahresquartal, so wird der betroffene Verkehr von der Förderung ausgeschlossen. Die Luftverkehrsgesellschaft kann dann nur einen Anspruch auf Wachstumsförderung geltend machen, wenn sie eindeutige gegenteilige Nachweise offenlegt (bspw. ein abweichender Auftraggeber).

Überschreitet nach Ablauf eines Quartals das kumulierte Passagiervolumen des laufenden Kalenderjahres am Flughafen Stuttgart den Wert von 12,7 Millionen Passagieren, endet das Programm zur Wachstumsförderung automatisch.

Stuttgart Airport GmbH grants an incentive for growth. The incentive is granted, if an airline reaches at least 1,000 departing passengers more at Stuttgart Airport in the expired calendar quarter, than in the same calendar quarter of the prior year.

For passenger growth compared to the same quarter of the previous year, a three-stage, multi-year, staggered incentive is granted per departing growth passenger. In each quarter, depending on the number of growth passengers (compared to the respective quarter of the previous year), the airline has the opportunity to receive incentives according to one of the following three levels:

→ Level 1: from 1,000 additional departing passengers per quarter

Year 1: €7.00 per departing passenger  
Year 2: €4.00 per departing passenger  
Year 3: €3.00 per departing passenger

→ Level 2: from 10,000 additional departing passengers per quarter

Year 1: €7.00 per departing passenger  
Year 2: €6.00 per departing passenger  
Year 3: €5.00 per departing passenger

→ Level 3: from 15,000 additional departing passengers per quarter

Year 1: €7.00 per departing passenger  
Year 2: €7.00 per departing passenger  
Year 3: €7.00 per departing passenger

The three-stage growth model applies to growth passengers from January 1st, 2025. If an airline achieves growth of over 15,000 passengers in a quarter, the number of growth passengers above

this can be counted towards reaching the thresholds in the same quarter of the following year.

However, this counting only applies to the classification in the levels and does not affect the number of passengers to be incentivised. The counting for the following year is applied to growth passengers from January 1st, 2025.

For growth passengers until December 31st, 2027, the entitlement to the three-stage, multi-year, staggered incentive remains in place. If the other requirements are met, there is also an entitlement for growth incentive in 2028 (year 2 and year 3 incentive) and 2029 (year 3 incentive).

If the number of passengers in a quarter falls below the number of passengers in the same quarter of the previous year, the entitlement to the continuation of multi-year incentive for this quarter expires (irrespective of the level reached).

Reimbursement shall be made in form of an interest-free loan granted at the end of the respective calendar quarter.

Growth passengers are excluded from the incentive calculation if they merely result from shifting of traffic within an airline group or between different airlines within a group.

Also excluded from the incentive calculation are growth passengers in charter traffic (flight type C according to registration with Airport Coordination) resulting from the fact that a tour operator commissions a different airline for the same traffic (same destination) than in the previous year. The destination is either the IATA airport code of the airport system according to iata.org (e.g. LON, MIL), if available, or the IATA airport code of the airport, if it is not assigned to an airport system. If an airline carries fewer passengers on charter flights to a specific destination than in the same quarter of the previous year and another airline carries more passengers than in the same quarter of the previous year, the traffic concerned will be excluded from the incentive calculation. The airline can then only assert a claim for growth incentive if it provides clear evidence to the contrary (e.g. a different client). If the sum of total passengers of the running calendar year exceeds the number of 12.7 million at the end of one calendar quarter, the incentive ends automatically.

## 2.6 Winterförderung

### Winter Incentive

Die Flughafen Stuttgart GmbH gewährt als Anreiz für eine bessere Auslastung der Infrastruktur im Winter bis einschließlich 31.12.2027 eine zusätzliche, befristete, saisonale Wachstumsförderung.

Eine Förderung für die Monate November und Dezember wird gewährt, sofern die Luftverkehrsgesellschaft in den beiden Monaten in Summe mindestens 700 abfliegende Passagiere mehr am Flughafen Stuttgart aufweist als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Eine Förderung für die Monate Januar bis einschließlich März wird gewährt, sofern die Luftverkehrsgesellschaft in den drei Monaten in Summe mindestens 1.000 abfliegende Passagiere mehr am Flughafen Stuttgart aufweist als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

→ Für Wachstumspassagiere in den beiden genannten Zeiträumen beträgt die Förderung:

Jahr 1: 6,00 € pro abfliegendem Passagier

Die Winterförderung wird nach Abschluss des ersten bzw. vierten Quartals als zinslose Gutschrift gewährt.

Von der Förderung ausgeschlossen sind solche Wachstumspassagiere, die lediglich durch eine Verlagerung von Verkehren innerhalb einer Airlinegruppe oder zwischen verschiedenen Airlines eines Konzerns entstehen.

Ebenso von der Förderung ausgeschlossen sind solche Wachstumspassagiere, die im Charterverkehr (Flugart C gemäß Anmeldung bei der Flughafenkoordination) dadurch zu Stande kommen, dass ein Reiseveranstalter für den gleichen Verkehr (gleiche Destination) eine andere Luftverkehrsgesellschaft als im Vorjahr beauftragt. Als Destination gilt dabei entweder sofern vorhanden der IATA Airport Code des Flughafensystems gemäß [iata.org](http://iata.org) (z.B. LON, MIL) oder der IATA Airport Code des Flughafens, sofern dieser keinem Flughafensystem zugeordnet ist. Befördert eine Luftverkehrsgesellschaft im Charterverkehr zu einer bestimmten Destination weniger Passagiere als im Vorjahresquartal und eine andere Luftverkehrsgesellschaft mehr Passagiere als im Vorjahresquartal, so wird der betroffene Verkehr von der Förderung ausgeschlossen. Die Luftverkehrsgesellschaft kann dann nur einen Anspruch auf Winterförderung geltend machen, wenn sie eindeutige gegenteilige Nachweise offenlegt (bspw. ein abweichender Auftraggeber).

Überschreitet nach Ablauf eines Quartals das kumulierte Passagiervolumen des laufenden Kalenderjahres am Flughafen Stuttgart den Wert von 12,7 Millionen Passagieren, endet die Winterförderung automatisch.

As an incentive for better utilization of the infrastructure in winter Flughafen Stuttgart GmbH grants an additional, temporary seasonal growth incentive until December 31st, 2027.

For the months November and December, the incentive is granted if the airline has a total of at least 700 more departing passengers at Stuttgart Airport in these two months than in the same period of



the previous year.

For the months January to March, the incentive is granted if the airline has a total of at least 1,000 more departing passengers at Stuttgart Airport in these three months than in the same period of the previous year.

→ For growth passengers in the two periods mentioned above the incentive amounts to:

Year 1: €6.00 per departing passenger

Reimbursement of the winter incentive shall be made in form of an interest-free loan granted at the end of the first resp. fourth calendar quarter.

Growth passengers are excluded from the incentive calculation if they merely result from shifting of traffic within an airline group or between different airlines within a group.

Also excluded from the incentive calculation are growth passengers in charter traffic (flight type C according to registration with Airport Coordination) resulting from the fact that a tour operator commissions a different airline for the same traffic (same destination) than in the previous year. The destination is either the IATA airport code of the airport system according to iata.org (e.g. LON, MIL), if available, or the IATA airport code of the airport, if it is not assigned to an airport system. If an airline carries fewer passengers on charter flights to a specific destination than in the same quarter of the previous year and another airline carries more passengers than in the same quarter of the previous year, the traffic concerned will be excluded from the incentive calculation. The airline can then only assert a claim for winter incentive if it provides clear evidence to the contrary (e.g. a different client). If the sum of total passengers of the running calendar year exceeds the number of 12.7 million at the end of one calendar quarter, the incentive ends automatically.

## 2.7 Volumenrabatt

### Volume Rebate

Die Flughafen Stuttgart GmbH gewährt als Anreiz für eine bessere Auslastung der Flughafeninfrastruktur den Luftverkehrsgesellschaften abhängig von der beförderten Gesamtzahl der Passagiere in einem Kalenderjahr (Betrachtungszeitraum 01. Januar bis 31. Dezember eines Jahres) einen Volumenrabatt. Dieser wird auf die gem. Abschnitt 1.3 erhobenen Passagierentgelte gewährt.

Die Berechnungsgrundlage, auf die die nachfolgende Rabattstaffel angewandt wird, sind die gem. Abschnitt 1.3 erhobenen Passagierentgelte abzüglich der Summe der übrigen zu gewährenden Rabatte (Transfer-Passagierentgelt, Neustreckenförderung, Wachstumsförderung, Winterförderung und Kappungsgrenze). Auf die sich daraus ergebenden Nettoentgelte wird dann nachfolgende Volumenrabattstaffel angewandt:

- 250.000 – 499.999 Passagiere  
4 % Rabatt auf Passagierentgelte
- 500.000 – 999.999 Passagiere  
8 % Rabatt auf Passagierentgelte
- ≥ 1.000.000 Passagiere  
10 % Rabatt auf Passagierentgelte

A volume rebate will be granted by Flughafen Stuttgart GmbH in relation to the total number of passengers per calendar year (time period 1st of January until 31st of December of a year). This is granted based on the passenger charges listed in Section 1 of the Charges Regulation.

The sum to which the following discounts will be applied is calculated as follows: the passenger charges listed in Section 1.3 of the Charges Regulation minus the sum of the other discounts to be granted (rebate amount for transfer passenger charge, new routes incentive, growth incentive, winter incentive and passenger fee cap). The following volume rebate scale will be applied to the net charge that results:

- 250,000 – 499,999 passengers  
4 % rebate on the passenger charges
- 500,000 – 999,999 passengers  
8 % rebate on the passenger charges
- ≥ 1,000,000 passengers  
10 % rebate on the passenger charges

## 2.8 Rechtliche Grundlage

### Legal Basis

**Die Genehmigung der vorliegenden Lande-, Start-, Passagier-, Sicherheits- und Abstellentgelte sowie des Förderprogramms erfolgte durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg gemäß § 19b Abs. 1, Abs. 3 LuftVG und mit Schreiben vom 22. Oktober 2025, Aktenzeichen VM5-3847-69/10/9.**

Approval of the regulations regarding landing and take-off, passenger, security and parking charges as well as the incentive program was given by the Ministry of Transport Baden-Württemberg under section 19b para. 1, para 3 the Aviation Law and in a letter of October 22nd, 2025, file reference VM5-3847-69/10/9.

**Flughafen Stuttgart GmbH**

Stuttgart Airport

### 3. Nicht genehmigungs- pflichtige Flughafenentgelte

Airport Charges Not  
Subject to Authorisation

## 3.1 PRM-Entgelt

### PRM Charge

#### 3.1.1 Zahlungspflicht

Financial Obligation

Das PRM-Entgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Passagiere. Passagiere sind auch Mitarbeiter – mit Ausnahme der diensthabenden Crew – der betreffenden oder einer anderen Luftverkehrsgesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befinden.

PRM charge is based on the number of passengers at the time of take-off. Employees – except the crew on duty – of the respective airline or of another airline and other persons who travel free of charge or at reduced price, also count as passengers.

#### 3.1.2 Ausnahmeregelung

Regulation of Exceptions

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

The number of passengers aboard the aircraft at take-off will not include children under 2 years of age not entitled to occupy a seat.

#### 3.1.3 Passagierbezogenes Entgelt

Passenger-Related Charge

Das PRM-Entgelt pro abfliegendem Passagier beträgt:

The PRM charge per departing passenger amounts to:

PRM-Entgelt PRM charge	
ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
1,10 €	1,14 €

#### 3.1.4 Meldeverfahren für Passagiere

Registration Procedures for  
Passengers

siehe unter 1.3.7

see under 1.3.7

#### 3.1.5 Allgemeine Bedingungen

General Conditions

Die allgemeinen Bedingungen des Teils 1 gelten entsprechend.

General conditions of Section 1 apply accordingly.

#### 3.1.6 Rechtliche Grundlage

Legal Basis

Grundlage für das PRM-Entgelt ist die EU-Verordnung Nr. 1107/2006.

Die Festsetzung des vorliegenden PRM-Entgelts erfolgte im Rahmen des PRM-Nutzerausschusses am 6. Mai 2025 mit Wirkung zum 1. Januar 2026.

The basis for the PRM charge is EU-Regulation No. 1107/2006.

The Regulation regarding the PRM charge was made in the PRM Airport User Committee on May 6th, 2025 effective January 1st, 2026.

Flughafen Stuttgart GmbH

Stuttgart Airport

# 4. Entgelte für die Nutzung von Infrastruktur- einrichtungen „trustSTR“

Charges for the Utilisation of  
Infrastructure Facilities

## 4.1 Entgelte für die Nutzung von Zentralen Infrastruktureinrichtungen (gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV) Charges for the Utilisation of Central Infrastructure Facilities

### 4.1.1 Allgemeine Bedingungen

General Conditions

Die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen wird, gemäß § 6 BADV, am Flughafen Stuttgart, sofern im Einzelfall zwischen der Flughafen Stuttgart GmbH einerseits, nachfolgend „FSG“ genannt, den Luftverkehrsgesellschaften und den anderen Nutzern des Flughafens andererseits, nachfolgend insgesamt „Auftraggeber“ genannt, nicht Abweichendes schriftlich vereinbart ist, im Interesse einheitlicher, zweckmäßiger und kostensparender Abfertigung durch die FSG, bzw. einem von ihr beauftragten Unternehmen, auf der Grundlage der nachfolgenden Geschäftsbedingungen durchgeführt.

Unless otherwise agreed in writing, in specific cases, the use of the Central Infrastructure Facilities at Stuttgart Airport shall be subject to the following provisions, agreed between Flughafen Stuttgart GmbH – hereinafter to be referred to as “FSG” – on the one hand, and the airlines and other users of the airport – hereinafter to be referred to as “Customers” – on the other, agreement between the parties, based on the following terms and conditions, is in the interest of standardized, expedient and cost-saving handling by FSG.

#### 4.1.1.1 Rechtliche Grundlagen

Legal Basis

In Ziffer 2.5.4 der geltenden Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Stuttgart sind Zentrale Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) definiert.

The Central Infrastructure Facilities are defined in section 2.5.4 of the effective Airport User Regulations (Flughafenbenutzungsordnung) for Stuttgart Airport, as to provide ground handling services in accordance with § 6 of German Ordinance on Ground Handling Services at Airport (BADV).

#### 4.1.1.2 Gültigkeit

Validity

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelte für die Nutzung von Zentralen Infrastruktureinrichtungen“ ist bis auf Widerruf ab dem 01. Januar 2026 gültig. Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.

This tariff of “Charges for the Utilisation of the Central Infrastructure Facilities” is valid until recalled as of January 1st, 2026. Errors, omissions and modifications excepted.

#### 4.1.1.3 Geltungsbereich

Scope

Die FSG stellt die Zentralen Infrastruktureinrichtungen zur Verfügung.

FSG provides Central Infrastructure Facilities.

#### 4.1.1.4 Umfang der Leistungen

Extend of Services

Die Zentralen Infrastruktureinrichtungen werden ausschließlich von der FSG oder einem von der FSG damit Beauftragten vorgehalten, verwaltet und betrieben. Sie sind zu nutzen. Ihre Nutzung ist mit der Entrichtung eines Entgeltes verbunden. Die Disposition der Zentralen Infrastruktureinrichtungen wird von der FSG vorgenommen.

The Central Infrastructure Facilities are provided, managed and operated exclusively by FSG or by those commissioned to do so. Their use is subject to the payment of charges. Disposition of the Central Infrastructure Facilities shall be handled by FSG.

#### 4.1.1.5 Haftung

##### Liability

Die FSG haftet nicht für Schäden, die die Auftraggeber erleiden, oder für gegen die Auftraggeber erhobenen Schadensersatzforderungen, die im Zusammenhang mit den vor ihr im Rahmen der Bereitstellung und des Betriebes der Zentralen Infrastruktureinrichtungen erbrachten Leistungen stehen, es sei denn, dass diese Schäden oder erhobene Schadensersatzforderungen durch schuldhaftes Verhalten der FSG, ihres Personals oder ihrer Erfüllungsgehilfen verursacht worden oder begründet sind.

Im Einzelfall geht die Haftung der FSG nicht weiter als die der Auftraggeber gegenüber ihren anderen Vertragspartnern.

Die Auftraggeber stellen die FSG frei von allen Ansprüchen Dritter, einschließlich Kosten, die im Zusammenhang mit den von der FSG übernommenen Leistungen erhoben werden, es sei denn, solche Ansprüche sind durch schuldhaftes Verhalten der FSG, ihres Personals oder ihrer Erfüllungsgehilfen begründet.

FSG shall not be liable for damages suffered by the customers or for damage claims brought against the customers in connection with the provision and operation of the Central Infrastructure Facilities, unless such damage or claims have been caused or are due to the fault of FSG, its staff or its agents. FSG's liability in each individual case shall not exceed that of the customer vis-à-vis its other contractual partners.

The customers shall release FSG from all claims asserted by third parties including any costs incurred in connection with the services rendered by FSG, unless such claims are attributable to negligent action on the part of FSG, its personnel, or its agents.

#### 4.1.1.6 Schuldnerregelung

##### Debtor Clause

Für die Vorhaltung, Verwaltung und den Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen sind Entgelte an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Schuldner dieser Entgelte sind:

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

Soweit Luftverkehrsgesellschaften oder natürliche oder juristische Personen Schuldner der Entgelte nach a, b, c und d sind, so haften sie als Gesamtschuldner.

Charges are payable to the airport operator for the provision, management and operation of Central Infrastructure Facilities.

Charge payers are:

- a) the airline carrying out the respective flight with its airline code/flight number;
- b) the airlines carrying out the respective flight with their airline codes/flight numbers (code sharing);
- c) the aircraft operator;
- d) the natural or legal person using the aircraft without being operator or owner, such as lessees.

If airlines, individuals or legal entities are charge payers under a, b, c and d, they are liable as joint and several debtors.



#### 4.1.1.7 Entgelte

Charges

Die Auftraggeber entrichten für die von der FSG bereitgestellten und betriebenen Zentralen Infrastruktureinrichtungen Entgelte nach Maßgabe der jeweils gültigen Verzeichnisse „Entgelte“. Soweit nicht anders ausgewiesen, sind sie auch dann in voller Höhe zu entrichten, wenn nicht alle der jeweils genannten Leistungen in Anspruch genommen werden.

Sofern sich ein Entgelt auf die Anzahl der Passagiere bezieht, zählen dazu auch Mitarbeiter – mit Ausnahme der diensthabenden Crew – der betreffenden oder einer anderen Luftverkehrsgesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befinden. Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz werden nicht einbezogen.

Die Aufrechnung mit Gegenforderungen ist ausgeschlossen, es sei denn, dass diese von der FSG unbestritten oder rechtskräftig festgestellt worden sind.

Die FSG behält sich vor, die Entgelte für Zentrale Infrastruktureinrichtungen jeweils zu überprüfen und im Bedarfsfall an die Kostenentwicklung, unter Berücksichtigung der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV), neu festzusetzen.

Customers shall pay charges for the Central Infrastructure Facilities provided and operated by FSG, as specified in the relevant valid specifications of charges. Unless otherwise stated, these charges are fully payable even if a customer has not used all the relevant services listed.

If a charge relates to the number of passengers, this also includes employees – except the crew on duty – of the respective airline or of another airline and other persons who travel free of charge or at reduced price. Children under 2 years of age who are not entitled to occupy a seat are not included. No offset against counter-claims is permitted, unless such counter-claims are uncontested on FSG's part or unless they have been established by a court of law.

FSG reserves the right to check the charges for the Central Infrastructure Facilities annually in each case and if necessary, set up new charges to suit cost developments, in compliance with the German Ground Handling Regulations for Airports (BADV).

#### 4.1.1.8 Umsatzsteuer

Value Added Tax (VAT)

Die Zentralen Infrastrukturentgelte sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

The charges for the Central Infrastructure Facilities are a payment in the sense of Article 10 paragraph 1 of the Value Added Tax Act. The debtor, therefore, must pay value added tax additionally.

#### 4.1.1.9 Zahlungsweise

Method of Payment

Die Entgelte für Zentrale Infrastruktureinrichtungen zuzüglich der etwaig anfallenden Umsatzsteuer sind vor dem Abflug in EURO (€) zu entrichten; in besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

Dies setzt grundsätzlich voraus, dass der Flughafen Stuttgart GmbH eine Sicherheitsleistung in Form einer Depotzahlung oder einer selbstschuldnerischen Bürgschaft einer Bank mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland in der von der FSG festgesetzten Höhe zur Verfügung gestellt wird. Die FSG behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen von mindestens 5 % über dem jeweils geltenden Basiszinssatz zu berechnen und künftig Barzahlung zu verlangen. Die Geltendmachung eines weiteren Schadens bleibt vorbehalten.

All charges for the Central Infrastructure Facilities are payable before take-off in EURO (€); in special cases the charges may be paid in arrears after prior agreement with the airport operator.

This generally requires a security deposit provision in form of a deposit payment or a direct enforceable guarantee from a bank domiciled in the federal republic of Germany in the amount determined by the Flughafen Stuttgart GmbH.

In the event of default in payment, FSG reserves the right to demand interest on arrears at minimum 5 % above the relevant basic rate of interest and to demand cash payment in the future. It also reserves the right to assert further.

#### 4.1.1.10 Schlussbestimmungen

Final Provisions

**Auf das Vertragsverhältnis findet das Recht der Bundesrepublik Deutschland Anwendung. Bei der Auslegung dieser Geschäftsbedingungen ist die deutsche Fassung maßgeblich. Für alle sich aus dem Vertragsverhältnis ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Erfüllungsort Stuttgart-Flughafen und Gerichtsstand Stuttgart. Die Flughafen-Benutzungsordnung für den Flughafen Stuttgart sowie die Verzeichnisse der Zentralen Infrastruktureinrichtungen und der Entgelte in Ihrer jeweils gültigen Fassung sind Bestandteil dieser Geschäftsbedingungen.**

**Sollte eine Bestimmung dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt gelten, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Parteiwillen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt unberührt, es sei denn, das Verhältnis von Leistung und Gegenleistung wird nachhaltig beeinträchtigt.**

This contractual relationship shall be subject to the law of the Federal Republic of Germany. Any interpretation of these Terms and Conditions shall be based on the German version.

As regards contractual commitments arising from the contractual relationship and legal disputes, the place of performance shall be Stuttgart Airport and the place of jurisdiction Stuttgart.

The airport user regulations of Stuttgart Airport and the lists of Central Infrastructure Facilities and of charges in their latest versions shall be considered part of these Terms and Conditions.

Should a provision in these General Terms and Conditions not comply with legal regulations, it shall be replaced by a legally permitted provision that comes as close as possible to the parties' intention expressed in the invalid provision. The validity of the remaining provisions shall not be affected unless the relationship between performance and counter-performance is lastingly impacted by it.

#### 4.1.1.11 Leistungsumfang

Scope of Supply and Services

**Zu den Zentralen Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten gehören gemäß Ziffer 2.5.4 der Flughafenbenutzungsordnung folgende Einrichtungen:**

1. Gepäckfördersysteme und Systeme zum Baggage Tracing
2. Fluggastbrücken
3. Stationäre Bodenstromversorgung  
Nur Bereitstellung sowie Herstellen und Entkoppeln der Verbindung der Bodenstromversorgungsanlage mit dem Flugzeug. Die Versorgung mit Bodenstrom ist Bestandteil der Bodenabfertigungsdienste.
4. Einrichtungen zum Lotsen der Flugzeuge
5. Fluginformationssystem
6. Anlagen zur Frischwasserversorgung
7. Anlagen zur Fäkalienentsorgung
8. Enteisungsflächen
9. Abfertigungsvorfelder
10. Containeranlagen- und Abstellflächen
11. Tanklager

The services of Central Infrastructure Facilities to provide ground handling services in accordance with the Airport User Regulation (Flughafenbenutzungsordnung) for Stuttgart Airport include:

1. luggage conveyor systems and baggage tracing systems
2. passenger bridges
3. stationary ground power supply
  - Only provision, connection and disconnection of ground power system to the aircraft.
  - The supply of ground power is part of the ground handling services.
4. air traffic control facilities
5. flight information systems
6. facilities for fresh water supply
7. facilities for toilet servicing
8. de-icing areas
9. clearance apron
10. container facilities and storage areas
11. tank farm

## 4.1.2 Entgelte für die Nutzung von Zentralen Infrastruktureinrichtungen (Ziffer 3.1.1.11, Punkte 1 bis 10)

Charges for the Utilisation of the Central Infrastructure Facilities (according to item 3.1.1.11, articles 1 to 10)

### 4.1.2.1 Basisentgelt

Basic Charge

Das Entgelt pro Abfertigung beträgt:

The charge per handling amounts to:

Passagierflugzeuge Passenger aircraft			Basisentgelt Basic charge			
			ab/from 01.01.2026		ab/from 01.01.2027	
Flugzeugtyp Type of aircraft	IATA-Code IATA-Code	ICAO-Code ICAO-Code	Ankunft Arrival	Abflug Departure	Ankunft Arrival	Abflug Departure
<b>Flugzeuge bis 20 Sitzplätze</b> Aircraft up to 20 seats			17,99 €	17,99 €	18,69 €	18,69 €
Airbus A220-100	221	BCS1	74,53 €	74,53 €	77,44 €	77,44 €
Airbus A220-300	223	BCS3	74,53 €	74,53 €	77,44 €	77,44 €
Airbus A310-300	313	A310	154,20 €	154,20 €	160,21 €	160,21 €
Airbus A318	318	A318	66,82 €	66,82 €	69,43 €	69,43 €
Airbus A319	319	A319	74,53 €	74,53 €	77,44 €	77,44 €
Airbus A319 (sharklets)	31B	A319	74,53 €	74,53 €	77,44 €	77,44 €
Airbus A320	320	A320	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Airbus A320 (sharklets)	32A	A320	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Airbus A320neo	32N	A20N	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Airbus A321	321	A321	128,50 €	128,50 €	133,51 €	133,51 €
Airbus A321 (sharklets)	32B	A321	128,50 €	128,50 €	133,51 €	133,51 €
Airbus A321neo	32Q	A21N	128,50 €	128,50 €	133,51 €	133,51 €
Airbus A330-200	332	A332	411,20 €	411,20 €	427,24 €	427,24 €
Airbus A330-300	333	A333	462,60 €	462,60 €	480,64 €	480,64 €
Airbus A340-300	343	A343	462,60 €	462,60 €	480,64 €	480,64 €
Airbus A350-900	359	A359	462,60 €	462,60 €	480,64 €	480,64 €
Airbus A380-800	388	A380	771,00 €	771,00 €	801,07 €	801,07 €
Airbus A400M	400	A400	154,20 €	154,20 €	160,21 €	160,21 €
ATR 42-300	AT4	AT43	28,27 €	28,27 €	29,37 €	29,37 €
ATR 42-500	AT5	AT45	28,27 €	28,27 €	29,37 €	29,37 €
ATR 72	AT7	AT72	35,98 €	35,98 €	37,38 €	37,38 €
Boeing 737-300	733	B733	74,53 €	74,53 €	77,44 €	77,44 €
Boeing 737-300 (winglets)	73C	B733	74,53 €	74,53 €	77,44 €	77,44 €
Boeing 737-400	734	B734	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Boeing 737-500	735	35B	74,53 €	74,53 €	77,44 €	77,44 €
Boeing 737-700	73G	B737	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €

Passagierflugzeuge Passenger aircraft			Basisentgelt Basic charge			
			ab/from 01.01.2026		ab/from 01.01.2027	
Flugzeugtyp Type of aircraft	IATA-Code	ICAO-Code	Ankunft Arrival	Abflug Departure	Ankunft Arrival	Abflug Departure
Boeing 737-700 (winglets)	73W	B737	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Boeing 737-800	738	B738	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Boeing 737-800 (winglets)	73H	B738	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Boeing 737-800 MAX	7M8	B38M	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Boeing 737-900	73J	B739	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Boeing 737-900 MAX	7M9	B39M	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Boeing 747-400	744	B744	771,00 €	771,00 €	801,07 €	801,07 €
Boeing 757-200	752	B752	138,78 €	138,78 €	144,19 €	144,19 €
Boeing 757-200 (winglets)	75W	B752	138,78 €	138,78 €	144,19 €	144,19 €
Boeing 757-300	75T	B753	154,20 €	154,20 €	160,21 €	160,21 €
Boeing 767-200	762	B762	370,08 €	370,08 €	384,51 €	384,51 €
Boeing 767-300	763	B763	370,08 €	370,08 €	384,51 €	384,51 €
Boeing 767-300	76W	B76W	370,08 €	370,08 €	384,51 €	384,51 €
Boeing 777-200 / 200ER	772	B772	411,20 €	411,20 €	427,24 €	427,24 €
Boeing 777-300ER	77W	B77W	411,20 €	411,20 €	427,24 €	427,24 €
Boeing 787-8	788	B788	390,64 €	390,64 €	405,87 €	405,87 €
Boeing 787-9	789	B789	390,64 €	390,64 €	405,87 €	405,87 €
Boeing 787-10	781	B78X	390,64 €	390,64 €	405,87 €	405,87 €
Canadair CRJ200	CR2	CRJ2	28,27 €	28,27 €	29,37 €	29,37 €
Canadair CRJ900	CR9	CRJ9	51,40 €	51,40 €	53,40 €	53,40 €
Canadair CRJ1000	CRK	CRJX	59,11 €	59,11 €	61,42 €	61,42 €
de Havilland Canada DHC-8-400	DH4	DH8D	35,98 €	35,98 €	37,38 €	37,38 €
Dornier 328-100	D38	D328	23,13 €	23,13 €	24,03 €	24,03 €
Dornier 328JET	FRJ	J328	23,13 €	23,13 €	24,03 €	24,03 €
Embraer 120 Brasilia	EM2	E120	23,13 €	23,13 €	24,03 €	24,03 €
Embraer E170	E70	E170	51,40 €	51,40 €	53,40 €	53,40 €
Embraer E175 (short wing)	E75	E175	51,40 €	51,40 €	53,40 €	53,40 €
Embraer E175 (long wing)	E7W	E175	51,40 €	51,40 €	53,40 €	53,40 €
Embraer E190	E90	E190	59,11 €	59,11 €	61,42 €	61,42 €
Embraer E190-E2	290	E290	59,11 €	59,11 €	61,42 €	61,42 €
Embraer E195	E95	E195	66,82 €	66,82 €	69,43 €	69,43 €
Embraer E195-E2	295	E295	66,82 €	66,82 €	69,43 €	69,43 €
Embraer RJ135	ER3	E135	25,70 €	25,70 €	26,70 €	26,70 €

Passagierflugzeuge Passenger aircraft			Basisentgelt Basic charge			
			ab/from 01.01.2026		ab/from 01.01.2027	
Flugzeugtyp Type of aircraft	IATA-Code	ICAO-Code	Ankunft Arrival	Abflug Departure	Ankunft Arrival	Abflug Departure
Embraer RJ145	ER4	E145	23,13 €	23,13 €	24,03 €	24,03 €
Fokker 100	100	F100	59,11 €	59,11 €	61,42 €	61,42 €
Lockheed L-100 / C-130 Hercules	LOH	C130	154,20 €	154,20 €	160,21 €	160,21 €
Lockheed C-130J Hercules	LOH	C30J	154,20 €	154,20 €	160,21 €	160,21 €
McDonnell Douglas MD-82	M82	MD82	82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
Saab 2000	S20	SB20	30,84 €	30,84 €	32,04 €	32,04 €
Saab 340	SF3	SF34	25,70 €	25,70 €	26,70 €	26,70 €

Nicht im Entgeltverzeichnis aufgeführte Flugzeugtypen werden entsprechend eingestuft.

Aircraft types not included in the schedule shall be classified accordingly.

Flugzeuge Nachtluftpost Aircraft night airmail		Basisentgelt Basic charge			
		ab/from 01.01.2026		ab/from 01.01.2027	
Flugzeugkategorie Aircraft category		Ankunft Arrival	Abflug Departure	Ankunft Arrival	Abflug Departure
< 25 t MTOM		41,12 €	41,12 €	42,72 €	42,72 €
> 25 t – 50 t MTOM		82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
> 50 t – 70 t MTOM		123,36 €	123,36 €	128,17 €	128,17 €
> 70 t – 100 t MTOM		154,20 €	154,20 €	160,21 €	160,21 €
> 100 t – 150 t MTOM		257,00 €	257,00 €	267,02 €	267,02 €
> 150 t MTOM		308,40 €	308,40 €	320,43 €	320,43 €

Frachtflugzeuge Freighters		Basisentgelt Basic charge			
		ab/from 01.01.2026		ab/from 01.01.2027	
Flugzeugkategorie Aircraft category		Ankunft Arrival	Abflug Departure	Ankunft Arrival	Abflug Departure
< 25 t MTOM		41,12 €	41,12 €	42,72 €	42,72 €
> 25 t – 50 t MTOM		82,24 €	82,24 €	85,45 €	85,45 €
> 50 t – 70 t MTOM		123,36 €	123,36 €	128,17 €	128,17 €
> 70 t – 100 t MTOM		154,20 €	154,20 €	160,21 €	160,21 €
> 100 t – 150 t MTOM		257,00 €	257,00 €	267,02 €	267,02 €
> 150 t MTOM		308,40 €	308,40 €	320,43 €	320,43 €

#### 4.1.2.2 Variables Entgelt

##### Variable Charge

Zusätzlich zum Basisentgelt (4.1.2.1) ist ein Entgelt für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen zu entrichten, dass sich nach der Zahl der bei der Landung und beim Start des Luftfahrzeugs darin befindlichen Passagiere sowie der Positionierung des Luftfahrzeugs bemisst.

In addition to the basic charge a payment for the use of the Central Infrastructure Facilities is to be paid. The charge is to be based on the number of passengers who are aboard the aircraft at the time of landing and take-off as well as the positioning of the aircraft.

**Das Entgelt je Passagier beträgt:**

The charge per passenger amounts to:

Variables Entgelt Variable charge		
	ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
<b>Remote</b> Remote	1,22 €	1,27 €
<b>Brücke</b> Bridge	2,10 €	2,18 €

**inkl. Transitfluggäste**

incl. transit passengers

### 4.1.3 Entgelt für die Nutzung des Tanklagers (Ziffer 4.1.1.11, Punkt 11)

Charge for the Utilisation of the Tank Farm (according to item 4.1.1.11, article 11)

#### 4.1.3.1 Allgemeine Bedingungen

General Conditions

**Für die Nutzung des Tanklagers ist mit dem Betreiber des Tanklagers ein Durchsatzvertrag zu schließen. Die Rechnungsstellung erfolgt direkt zwischen dem Tanklagerbetreiber und dem Durchsetzer.**

For the utilisation of the tank farm a flow rate agreement must be made with the operating company of the tank farm. The billing is made directly between the operating company of the tank farm and the company using the tank farm.

#### 4.1.3.2 Gültigkeit

Validity

**Das vorliegende Verzeichnis „Entgelt für die Nutzung des Tanklagers“ ist bis auf Widerruf ab dem 01. September 2020 gültig. Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.**

This tariff of "Charge for the utilisation of the Tank Farm" is valid until recalled as of September 1st, 2020. Errors, omissions and modifications excepted.

#### 4.1.3.3 Geltungsbereich

Scope

**Der Betreiber des Tanklagers stellt das Tanklager zur Verfügung.**

The company operating the tank farm provides the tank farm.

#### 4.1.3.4 Entgelt

Charge

**Das Durchsatzentgelt beträgt für Durchsetzer: 12,50 €/m³**

The flow rate charge for companies amounts to: €12.50/m³

### 4.1.4 DGR-Entgelt

DGR charge

#### 4.1.4.1 Gültigkeit

Validity

**Das vorliegende Verzeichnis „DGR-Entgelt“ ist bis auf Widerruf ab dem 01. Januar 2026 gültig. Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.**

This tariff of "DGR charge" is valid until recalled as of January 1st, 2026. Errors, omissions and modifications excepted.

#### 4.1.4.2 Entgelt

Charge

**Das DGR-Entgelt für die Kofferöffnung und Gefahrgutentnahme bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Passagiere.**

The DGR charge for the removal of dangerous goods out of check-in baggage is based on the number of passengers at the time of take-off.

**Das DGR-Entgelt pro abfliegendem Passagier beträgt:**

The DGR charge per departing passenger amounts to:

DGR-Entgelt DGR charge	
ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
0,05 €	0,05 €



## 4.1.5 BRS-Irreg-Sonderleistungsentgelt

BRS Irreg Special Service Charge

### 4.1.5.1 Allgemeine Bedingungen

General Conditions

Luftverkehrsgesellschaften haben die Möglichkeit, die Sonderleistung BRS-Irreg (Baggage Reconciliation System – Irregularity) in Anspruch zu nehmen. Hierfür ist ein Entgelt zu entrichten, das nur im Falle der Nutzung der Sonderleistung anfällt. Um die Leistung in Anspruch nehmen zu können, muss ein formloser Antrag an die Flughafengesellschaft gestellt werden. Nach Bestätigung durch die Flughafengesellschaft muss das Entgelt pauschal für alle abfliegenden Passagiere der Luftverkehrsgesellschaft im jeweiligen Monat entrichtet werden.

Bestandteil der Sonderleistung ist die Erfassung von Irreg-Gepäckstücken im BRS-System und die weitere Bearbeitung der Gepäckstücke. Hierzu zählen eine erneute Einschleusung in die Gepäckförderanlage, die direkte Weiterverbringung zum Gepäckwagen/-container oder die Ausschleusung und Übergabe an Lost&Found.

Airlines have the option of utilising the BRS irreg special service. This requires the payment of a charge that is only incurred if the special service is utilised. In order to be able to use the service, an informal application must be submitted to the airport company. After confirmation by the airport company, the charge must be paid as a lump sum for all departing passengers of the airline in the respective month.

The special service includes the recording of Irreg baggage in the BRS system and the further processing of the baggage. This includes re-insertion into the baggage handling system, transfer to the baggage trolley/container or removal and handover to Lost&Found.

### 4.1.5.2 Gültigkeit

Validity

Das vorliegende Verzeichnis „BRS-Irreg-Sonderleistungsentgelt“ ist bis auf Widerruf ab dem 01. Januar 2026 gültig.

Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.

This tariff of "BRS irreg special service charge" is valid until recalled as of January 1st, 2026. Errors, omissions and modifications excepted.

### 4.1.5.3 Entgelt

Charge

Das BRS-Irreg-Entgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Fluggäste.

The BRS irreg charge is based on the number of passengers aboard the aircraft at take-off.

Das BRS-Irreg-Entgelt pro abfliegendem Passagier beträgt:

The BRS irreg charge per departing passenger amounts to:

BRS-Irreg-Entgelt BRS irreg charge	
ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
0,04 €	0,04 €

## 4.2 Entgelte für die Nutzung von Sonstigen Infrastruktureinrichtungen

### Charges for the Utilisation of Other Infrastructure Facilities

#### 4.2.1 Allgemeine Bedingungen

##### General Conditions

Die Nutzung von Sonstigen Infrastruktureinrichtungen wird am Flughafen Stuttgart, sofern im Einzelfall zwischen der Flughafen Stuttgart GmbH einerseits, nachfolgend „FSG“ genannt, den Luftverkehrsgesellschaften und den anderen Nutzern des Flughafens andererseits, nachfolgend insgesamt „Auftraggeber“ genannt, nicht Abweichendes schriftlich vereinbart ist, im Interesse einheitlicher, zweckmäßiger und kostensparender Abfertigung durch die FSG, bzw. einem von ihr beauftragten Unternehmen, auf der Grundlage der nachfolgenden Geschäftsbedingungen durchgeführt.

Unless otherwise agreed in writing, in specific cases, the use of Other Infrastructure Facilities at Stuttgart Airport shall be subject to the following provisions, agreed between Flughafen Stuttgart GmbH – hereinafter to be referred to as “FSG” – on the one hand, and the airlines and other users of the airport – hereinafter to be referred to as “Customers” – on the other, agreement between the parties, based on the following terms and conditions, is in the interest of standardized, expedient and cost-saving handling by FSG.

#### 4.2.1.1 Rechtliche Grundlage

##### Legal Basis

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelt für die Nutzung von Check-in-Schaltern“ ist bis auf Widerruf ab dem 01. Januar 2026 gültig.

Das vorliegende Verzeichnis „Entgelt für die Nutzung von CUPPS, CUSS und Automated Self Bag Drop in den Terminals“ ist bis auf Widerruf ab dem 01. Januar 2026 gültig.

Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.

This tariff of “Charges for the Use of Check-In Counters” is valid until recalled as of January 1st, 2026.

This tariff of “Charges for the use of CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop in the terminals” is valid until recalled as of January 1st, 2026.

Errors, omissions and modifications excepted.

#### 4.2.1.2 Geltungsbereich

##### Scope

Die FSG stellt die Check-in-Schalter, CUPPS, CUSS und Automated Self Bag Drop Automaten zur Verfügung.

FSG provides the check-in counters, CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop machines.

#### 4.2.1.3 Umfang der Leistungen

##### Extend of Services

Die Check-in-Schalter, CUPPS, CUSS und Automated Self Bag Drop Automaten werden ausschließlich von der FSG oder einem von der FSG damit Beauftragten vorgehalten, verwaltet und betrieben. Die Nutzung ist mit der Entrichtung eines Entgeltes verbunden.

Die Disposition der Check-in-Schalter, CUSS, CUPPS und Automated Self Bag Drop Automaten wird von der FSG vorgenommen.

Zum Leistungsumfang der Check-in-Schalter gehören u.a. die Möblierung, Stauflächen, Energieversorgung, Telefonanschluss und sonstige IT-Ausstattung.

The check-in counters, CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop machines are provided, managed and operated exclusively by FSG or by those commissioned to do so. Their use is subject to the payment of charges.

Disposition of the check-in counters, CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop machines shall be handled by FSG.

Check-in counters include among others furniture, queuing space, power supply, telephone connection and other IT equipment.

#### 4.2.1.4 Haftung

##### Liability

**Die FSG haftet nicht für Schäden, die die Auftraggeber erleiden, oder für gegen die Auftraggeber erhobenen Schadensersatzforderungen, die im Zusammenhang mit den vor ihr im Rahmen der Bereitstellung und des Betriebes der Sonstigen Infrastruktureinrichtungen erbrachten Leistungen stehen, es sei denn, dass diese Schäden oder erhobene Schadensersatzforderungen durch schuldhaftes Verhalten der FSG, ihres Personals oder ihrer Erfüllungsgehilfen verursacht worden oder begründet sind.**

**Im Einzelfall geht die Haftung der FSG nicht weiter als die der Auftraggeber gegenüber ihren anderen Vertragspartnern.**

**Die Auftraggeber stellen die FSG frei von allen Ansprüchen Dritter, einschließlich Kosten, die im Zusammenhang mit den von der FSG übernommenen Leistungen erhoben werden, es sei denn, solche Ansprüche sind durch schuldhaftes Verhalten der FSG, ihres Personals oder ihrer Erfüllungsgehilfen begründet.**

FSG shall not be liable for damages suffered by the customers or for damage claims brought against the customers in connection with the provision and operation of the others Central Infrastructure Facilities, unless such damage or claims have been caused or are due to the fault of FSG, its staff or its agents.

FSG's liability in each individual case shall not exceed that of the customer vis-à-vis its other contractual partners.

The customers shall release FSG from all claims asserted by third parties including any costs incurred in connection with the services rendered by FSG, unless such claims are attributable to negligent action on the part of FSG, its personnel, or its agents.

#### 4.2.1.5 Schuldnerregelung

##### Debtor Clause

**Für die Vorhaltung, Verwaltung und den Betrieb der Sonstigen Infrastruktureinrichtungen sind Entgelte an den Flughafenunternehmer zu entrichten.**

**Schuldner dieser Entgelte sind:**

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

**Soweit Luftverkehrsgesellschaften oder natürliche oder juristische Personen Schuldner der Entgelte nach a, b, c und d sind, so haften sie als Gesamtschuldner.**

Charges are payable to the airport operator for the provision, management and operation of the other Infrastructure Facilities.

Charge payers are:

- a) the airline carrying out the respective flight with its airline code/flight number;
- b) the airlines carrying out the respective flight with their airline codes/flight numbers (code sharing);
- c) the aircraft operator;
- d) the natural or legal person using the aircraft without being operator or owner, such as lessees.

If airlines, individuals or legal entities are charge payers under a, b, c and d, they are liable as joint and several debtors.

#### 4.2.1.6 Entgelte

Charges

Die Auftraggeber entrichten für die von der FSG bereitgestellten und betriebenen Sonstigen Infrastruktureinrichtungen wie Check-in-Schalter, CUPPS, CUSS und Automated Self Bag Drop Automaten, Entgelte nach Maßgabe der jeweils gültigen Verzeichnisse „Entgelte“. Sie sind auch dann in voller Höhe zu entrichten, wenn nicht alle der jeweils genannten Leistungen in Anspruch genommen werden.

Sofern sich ein Entgelt auf die Anzahl der Passagiere bezieht, zählen dazu auch Mitarbeiter – mit Ausnahme der diensthabenden Crew – der betreffenden oder einer anderen Luftverkehrsgesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis beim Start des Luftfahrzeugs an Bord befinden. Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz werden nicht einbezogen.

Die Aufrechnung mit Gegenforderungen ist ausgeschlossen, es sei denn, dass diese von der FSG unbestritten oder rechtskräftig festgestellt worden sind.

Die FSG behält sich vor, die Entgelte für Sonstige Infrastruktureinrichtungen wie Check-in-Schalter, CUPPS, CUSS und Automated Self Bag Drop Automaten jeweils zu überprüfen und im Bedarfsfall an die Kostenentwicklung anzupassen.

Customers shall pay charges for the other Infrastructure Facilities such as check-in counters, CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop machines that is provided and operated by FSG, as specified in the relevant valid specifications of charges. These charges are fully payable even if a customer has not used all the relevant services listed.

If a charge relates to the number of passengers, this also includes employees – except the crew on duty – of the respective airline or of another airline and other persons who travel free of charge or at reduced price. Children under 2 years of age who are not entitled to occupy a seat are not included.

No offset against counter-claims is permitted, unless such counter-claims are uncontested on FSG's part or unless they have been established by a court of law. FSG reserves the right to check the charges for the other Infrastructure Facilities such as check-in counters, CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop machines annually in each case and if necessary, set up new charges to suit cost developments.

#### 4.2.1.7 Umsatzsteuer

Value Added Tax (VAT)

Die Sonstigen Infrastrukturentgelte sind Entgelte im Sinne von § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

The charges for the other Infrastructure Facilities are a payment in the sense of Article 10 paragraph 1 of the law on turnover tax. The debtor, therefore, must pay value added tax additionally.

#### 4.2.1.8 Zahlungsweise

Method of Payment

Die Entgelte für Sonstige Infrastruktureinrichtungen wie Check-in-Schalter, CUPPS, CUSS und Automated Self Bag Drop Automaten zuzüglich der etwaig anfallenden Umsatzsteuer sind vor dem Abflug in EURO (€) zu entrichten; in besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.

Dies setzt grundsätzlich voraus, dass der Flughafen Stuttgart GmbH eine Sicherheitsleistung in Form einer Depotzahlung oder einer selbstschuldnerischen Bürgschaft einer Bank mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland in der von der FSG festgesetzten Höhe zur Verfügung gestellt wird. Die FSG behält sich vor, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen von mindestens 5 % über dem jeweils geltenden Basiszinssatz zu berechnen und künftig Barzahlung zu verlangen. Die Geltendmachung eines weiteren Schadens bleibt vorbehalten.

All charges for the other Infrastructure Facilities like Check-In Counter, CUPPS, CUSS and automated Self bag drop machines plus any applicable sales tax are payable before take-off in EURO (€); in special cases the charges may be paid in arrears after prior agreement with the airport operator.

This generally requires a security deposit provision in form of a deposit payment or a direct enforceable guarantee from a bank domiciled in the federal republic of Germany in the amount determined by the Flughafen Stuttgart GmbH.

In the event of default in payment, FSG reserves the right to demand interest on arrears at minimum 5 % above the relevant basic rate of interest and to demand cash payment in the future. It also reserves the right to assert further.

#### 4.2.1.9 Schlussbestimmungen

Final Provisions

**Auf das Vertragsverhältnis findet das Recht der Bundesrepublik Deutschland Anwendung. Bei der Auslegung dieser Geschäftsbedingungen ist die deutsche Fassung maßgeblich. Für alle sich aus dem Vertragsverhältnis ergebenden Verpflichtungen und Rechtsstreitigkeiten ist Erfüllungsort Stuttgart-Flughafen und Gerichtsstand Stuttgart.**

**Die Flughafen-Benutzungsordnung für den Flughafen Stuttgart sowie die Verzeichnisse der Zentralen Infrastruktureinrichtungen und der Entgelte in Ihrer jeweils gültigen Fassung sind Bestandteil dieser Geschäftsbedingungen.**

**Sollte eine Bestimmung dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt gelten, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Parteiwillen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt unberührt, es sei denn, das Verhältnis von Leistung und Gegenleistung wird nachhaltig beeinträchtigt.**

This contractual relationship shall be subject to the law of the Federal Republic of Germany. Any interpretation of these Terms and Conditions shall be based on the German version.

For all obligations and legal disputes arising from the contractual relationship, the place of performance shall be Stuttgart Airport and the place of jurisdiction Stuttgart. The airport user regulations of Stuttgart Airport and the lists of Central Infrastructure Facilities and of charges in their latest versions shall be considered part of these Terms and Conditions. Should a provision in these General Terms and Conditions not comply with legal regulations, then it shall be replaced by a legally permitted provision that comes as close as possible to the parties' intention expressed in the invalid provision. The validity of the remaining provisions shall not be affected unless the relationship between performance and counter-performance is lastingly impacted by it.

#### 4.2.2 Entgelt für die Nutzung von Check-in-Schaltern

Charge for the Use of Check-In Counters

##### 4.2.2.1 Entgelt

Charge

**Das Entgelt für die Inanspruchnahme der Check-in-Schalter bemisst sich nach der Zahl der Schalter sowie der Belegungszeit und beträgt:**

The charge for the use of check-in counters depends on the number of counters and the occupancy time. It amounts to:

Entgelt für die Inanspruchnahme der Check-in-Schalter Charge for use of check-in counters		
	ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
pro Schalter und angefangenen 15 Minuten per counter and 15 minutes or part thereof	1,10 €	1,10 €

**Grundlage der Abrechnung bildet die tagesaktuelle Disposition, die jeweils bis 12:00 Uhr am Vortrag erfolgt.**  
The charge is based on the daily disposition made by 12:00 the previous day.

## 4.2.3 Entgelt für die Nutzung von CUPPS (Common Use Passenger Processing Systems), CUSS (Common Use Self Service) und Automated Self Bag Drop

Charge for the Use of CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop

### 4.2.3.1 Entgelt

Charge

**Für die Nutzung von CUPPS als Infrastruktureinrichtung in den Terminals in den Bereichen Check-in, Gate und Gepäckermittlung, wird unabhängig davon, ob die Abfertigung über CUPPS oder manuell durchgeführt wird, ein Entgelt berechnet.**

A charge is to be paid for the use of CUPPS as an infrastructural facility in the terminals in the areas of check-in, gate and luggage tracing office, irrespective of whether handling takes place via CUPPS or manually.

**Für die Nutzung von CUSS als Infrastruktureinrichtung in den Terminals, Hotels und der Messe, wird unabhängig davon, ob die CUSS Automaten genutzt werden, ein Entgelt berechnet.**

A charge is to be paid for the use of CUSS as an infrastructural facility in the terminals, nearby hotels and fair, irrespective of whether usage takes place via CUSS or not.

**Für die Nutzung von Self Bag Drop Automaten als Infrastruktureinrichtung in den Terminals, wird unabhängig davon, ob die Self Bag Drop Automaten genutzt werden, ein Entgelt berechnet.**

A charge is to be paid for the use of Automated Self Bag Drop as an infrastructural facility in the terminals, nearby hotels and fair, irrespective of whether usage takes place via Self Bag Drop or not.

**Das Entgelt für CUPPS, CUSS und Automated Self Bag Drop bemisst sich nach der Zahl der abfliegenden Passagiere und beträgt:**

The charge for CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop depends on the number of departing passengers. It amounts to:

Entgelt für die Nutzung von CUPPS, CUSS und Automated Self Bag Drop Charge for the use of CUPPS, CUSS and Automated Self Bag Drop		
	ab/from 01.01.2026	ab/from 01.01.2027
pro abfliegendem Passagier per departing passenger	0,57 €	0,57 €

**ohne Transitfluggäste**

without transit passengers

# Ansprechpartner

## Contacts

## Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

For questions please contact:

### Charges & Contracts

- Flughafenentgelte
- Entgelte für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen
- Entgelte für die Nutzung der Sonstigen Infrastruktureinrichtungen
- Airport Charges
- Charges for the Utilisation of Central Infrastructure Facilities
- Charges for the Utilisation of Other Airport Facilities

Bernhard Wittmann  
Fon: +49 711 948-3414  
Fax: +49 711 948-2442  
wittmann@stuttgart-airport.com

Tina Kahl  
Fon: +49 711 948-3701  
Fax: +49 711 948-2442  
kahl@stuttgart-airport.com

Andrea Schock  
Fon: +49 711 948-3839  
Fax: +49 711 948-2442  
schock@stuttgart-airport.com

Simone Rebmann  
Fon: +49 711 948-3681  
Fax: +49 711 948-2442  
rebmann@stuttgart-airport.com







Social Media

 FlughafenStuttgart

 stuttgartairport

 StuttgartAirport

 Stuttgart Airport

 StuttgartAirport


© 2025 Flughafen Stuttgart GmbH

Entgeltordnung

Stand 01.01.2026

Irrtümer, Auslassungen und Änderungen vorbehalten.

Weiterführende Informationen zu Entgelten und Gebühren  
am Flughafen Stuttgart finden Sie im Internet unter

 [stuttgart-airport.com/agb](https://stuttgart-airport.com/agb)