



# Düsseldorf International

Verzeichnis der Flughafenentgelte  
Tariff Regulations

# Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
1. Lande- und Startentgelte	1
1.1 Grundentgelte	1
1.2 Lärmzuschläge	3
1.3 NOX-Entgelt	5
2. Passagierentgelte	6
3. Kappungsgrenze	7
4. Abstellentgelte	7
5. Positionsentgelte	8
6. Volumenrabatte	8
7. Sicherheitsentgelte	9
8. PRM-Entgelte	9
9. Förderprogramm	9
10. Allgemeines	13
11. Allgemeine Zahlungsbedingungen/ Sonstiges	14
12. Inkrafttreten	15

## **1. Lande- und Startentgelte**

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Düsseldorf ist an den Flughafenunternehmer ein Lande- und Startentgelt und im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten.

Schuldner dieser Entgelte 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.

### **1.1 Grundentgelte**

Die Landeentgelte und Startentgelte sind separate Entgelte, die für das Starten und Landen erhoben werden. Das Landeentgelt und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach dem höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abfluggewicht des Luftfahrzeuges (MTOW). Das MTOW ist durch das, des Flugzeugherstellers oder durch das von der jeweiligen Zulassungsbehörde des Landes genehmigte Airplane Flight

Manual (AFM) – Basic Manual – Section for Weight Limitations – oder durch andere elektronische und/oder schriftliche Medien, die von den Zulassungsbehörden des Landes anerkannt werden, nachzuweisen. Bis zur Vorlage dieser Unterlage wird das höchste bekannte MTOW dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

<b>Lande- und Startentgelte für Luftfahrzeuge</b>	
<b><u>Höchstabfluggewicht</u></b>	<b>EUR je Bewegung</b>
bis 1.200 kg	9,70 €
über 1.200 – 2.000 kg	17,00 €
über 2.000 – 5.700 kg	34,50 €
über 5.700 – 10.000 kg	163,00 €
über 10.000 – 40.000 kg	167,00 €
über 40.000 – 60.000 kg	174,00 €
über 60.000 – 80.000 kg	181,00 €
über 80.000 – 150.000 kg	219,00 €
über 150.000 – 250.000 kg	263,00 €
über 250.000 kg	350,00 €

Die oben genannten Entgelte ermäßigen sich bei Schulflügen und bei Einweisungsflügen mit Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht

bis 3.000 kg um 40 %  
 bzw. über 3.000 kg um 55 %.

Das ermäßigte Entgelt beträgt mindestens EUR 12,00.

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

Einweisungsflüge im Sinne dieses Absatzes sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen. Die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheines sein. Der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Flugzeuges befinden.

## 1.2 Lärmzuschläge

Pro Landung und Start wird für Luftfahrzeuge ein Lärmzuschlag erhoben. Der Lärmzuschlag ist nach Lärmklassen gestaffelt. Die Einstufung in die Lärmklassen erfolgt nach in Düsseldorf gemessenen Durchschnittslärmpegeln pro Flugzeugtyp und -serie.

In der Tabelle nicht aufgeführtes Fluggerät, wird auf der Basis vorgelegter Lärmzeugnisse nach billigem Ermessen eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen Düsseldorf vorliegen.

Lärmklassen		EUR je Bewegung
1	Jets und Propellerflugzeuge < 10 t, soweit nicht ausdrücklich anderen Lärmklassen zugeordnet	0,00 €
2	70,0 - 74,0 dB(A)	28,00 €
3	74,1 - 78,0 dB(A)	34,00 €
4	78,1 - 82,0 dB(A)	41,00 €
5	82,1 - 86,0 dB(A)	52,00 €
6	86,1 - 90,0 dB(A)	100,00 €
7	90,1 - 94,0 dB(A)	7.000,00 €
8	> 94,0 dB(A)	8.000,00 €

Lärmklassen						
2	3	4	5	6	7	8
B350	A3181	A3191	A3201	A3002	A3004	AN124
BE30	AJ25	A3202	A3211	A3006	AN12	B7073
D3281	AT42	B7172	A3212	A3102	B7271	B7473
DH8 1	AT425	B7375	A3406	A3103	B7472	BA11
DH8 4	AT72	B7376	A3808	A3302	B747S	DC9 5
DO282	AT725	B7377	AN74	A3303	B767E	DC10
E100	BA31	BA10	B7373	A3403	L1015	IL62M
E120	BA461	BA462	B7378	AN26	MD11	IL76
JU52	BD70	BA463	B7572	B7372	MD808	IL86
SB20	BD700	BA467	B7573	B7374	TU54M	TU34
	BE192	BA468	B7672	B7379		VC10
	BE20	BATP	C650	B7474		
	BE58	BE02	DA50	B747F		
	C210	BE40	DA90	B7673		
	C295	BE60	FK10	B767R		
	C340	BE90	G200	B7772		
	C421	C404	MD807	B7773		
	C425	C414	MD903	B777E		
	C441	C525	P149	B777R		
	C500	C525A	P180	C130		
	C501	C551	WW25	DC8 6		
	C510	C560		DC8 7		
	C525B	CL90		DC8 Q		
	C550	DA10		G300		
	C680	DA20		IL963		
	C750	DA50E		MD801		
	CL30	DA70		MD802		
	CL60	DA700		MD803		
	CL65	DA90E		YK40		
	CL70	E170		YK42		
	D3283	E175				
	DA22	E190				
	DA22E	E195				
	DA42	FK70				
	DH4	G150				
	DH8 3	G400				
	E135	HS25				
	E145	HS257				
	FK50	HS258				
	FK275	HS259				
	G500	HS25B				
	LR35	LR31				
	LR40	LR55				
	LR45	OV10				
	LR60	PA31				

Lärmklassen						
2	3	4	5	6	7	8
	MU2	RJ100				
	PA31T	RJ85				
	PA34	SBR1				
	PA42	SW4				
	PA42T	WW26				
	PA46					
	PA46T					
	PC12					
	PRM1					
	SF34					
	SD34A					
	SD34B					
	SR22					
	SW3					
	TB20					
	TB70					

### 1.3 NOX-Entgelt

Das emissionsabhängige Entgelt pro Emissionswert beträgt **1,50 €** je Landung und je Start. Der Emissionswert ist das von einem Luftfahrzeug ausgestoßene Stickoxidäquivalent je Kilogramm im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO).

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

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG- Formel (ERLIG = Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC) 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:

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

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:

$$a = 1; \quad \text{wenn } D_{p_{\text{HC}}}/F_{00} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$

$$a = (D_{p_{\text{HC}}}/F_{00}) / 19,6 \text{ g/kN}; \quad \text{wenn } D_{p_{\text{HC}}}/F_{00} > 19,6 \text{ g/kN mit } a_{\text{max}} = 4$$

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs =  $a \times \text{NO}_x$  des Luftfahrzeugs.

Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke (ICAO Aircraft Engine Emission Database) und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Tuboprop-Triebwerke.

Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen mehrere oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug keine oder widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Luftfahrzeugtyps zugrunde gelegt.

Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt vom 28. Februar 2005 bewertet.

Der Einsatz eines Triebwerkstyps mit niedrigeren Emissionswerten (z.B. 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 Fluggerät mit einem MTOW kleiner oder gleich 5,7 Tonnen pauschal mit 1 kg  $\text{NO}_x/\text{HC}$  pro LTO-Zyklus veranschlagt.

## **2. Passagierentgelte**

Im gewerblichen Luftverkehr ist zusätzlich ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Passagiere bemisst.

Das Passagierentgelt je Passagier beträgt, sofern die nachfolgende Landung des Luftfahrzeuges auf einem Flugplatz

- innerhalb der EU (inkl. Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz) erfolgt EUR 14,37
- außerhalb der EU erfolgt EUR 15,61
- für nachgewiesene Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen EUR 8,65

Transferpassagiere sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und noch am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen, als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transitpassagiere sind Passagiere, die ihre Flugreise in Düsseldorf unterbrechen und mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

In die Zahl der bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Passagiere werden Kinder unter 2 Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen. Passagiere sind auch Mitarbeiter - mit Ausnahme der diensthabenden Crew - der betreffenden oder einer anderen Fluggesellschaft und sonstige Personen, die sich unentgeltlich oder zu einem reduzierten Preis bei dem Start des Luftfahrzeuges an Bord befinden.

Für den Bereich des GAT wird ein Passagierentgelt durch den Flughafenunternehmer nicht geltend gemacht, soweit er das GAT durch einen Beauftragten betreiben lässt und diesem das Recht überträgt, in eigenem Namen und auf eigene Rechnung für die Nutzung des GAT eine angemessene Service-Charge zu erheben.

### **3. Kappungsgrenze**

Liegt die Auslastung einer Luftverkehrsgesellschaft einschließlich aller von ihr beherrschten bzw. kontrollierten Luftverkehrsgesellschaften in einem Kalenderjahr über 80%, so wird für die Anzahl abgeflogener Passagiere, die die Auslastung von 80% übersteigt, ein Kappungsbetrag von € 5,50 je Passagier zurückerstattet. Die Auslastung wird hierbei definiert als die Summe der abgeflogenen Passagiere dividiert durch die Summe der abgeflogenen Sitzplätze aller Passagierflüge.

### **4. Abstellentgelte**

Die Luftfahrzeughalter haben für die Abstellung ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen einen Mietzins (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten.

- a) Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach dem zugelassenen Höchstabfluggewicht des Luftfahrzeuges bemessen.

- b) Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Stunden und jede angefangenen 1.000 kg des Höchstabfluggewichts **EUR 2,00**.  
Das Abstellentgelt beträgt mindestens EUR 10,00 je angefangene 24 Stunden.
- c) Für die Abstellung von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.
- d) Für den Bereich des GAT wird ein Abstellentgelt durch den Flughafenunternehmer nicht geltend gemacht, soweit er das Vorfeld im Bereich des GAT einem Beauftragten verpachtet und diesem das Recht überträgt, in eigenem Namen und auf eigene Rechnung für die Nutzung des GAT-Vorfeldes ein angemessenes Abstellentgelt zu erheben.

## 5. Positionsentgelte

Bei einer Abstellung des Flugzeuges an einer Gebäudeposition ist für die Nutzung der Fluggastbrücke und der stationären 400 Hz-Bodenstromversorgung ein Positionsentgelt zu entrichten. Das Positionsentgelt enthält nicht die Bedienung der Fluggastbrücke und die Verbindung der 400 Hz-Anlage mit dem Luftfahrzeug. Diese Leistung wird von der Abfertigungsgesellschaft erbracht.

Das Positionsentgelt wird jeweils für eine Ankunft und einen Abflug berechnet.

Die Positionsentgelte werden nach Gewichtsklassen des Höchstabfluggewichtes differenziert und betragen:

(1) bis 80.000 kg	EUR 42,50
(2) über 80.000 – 150.000 kg	EUR 47,00
(3) über 150.000 – 250.000 kg	EUR 49,00
(4) über 250.000 kg	EUR 57,00

## 6. Volumenrabatte

Auf das Volumen der Flughafenentgelte, die insgesamt in einem Kalenderjahr in Rechnung gestellt worden sind, wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH nachträglich ein Volumenrabatt gewährt.

Nicht einbezogen in die Berechnung des Volumenrabattes werden

- das Sicherheitsentgelt (Ziffer 7.),
- das PRM-Entgelt (Ziffer 8.)

Die Volumenrabatte betragen bei einem jährlichen Passagiervolumen der Luftverkehrsgesellschaft (einschließlich der Volumina aller von ihr beherrschten bzw. kontrollierten Luftverkehrsgesellschaften):

(1)	von 500.000 – 1.000.000	2,0 %
(2)	über 1.000.000 – 2.000.000	3,0 %
(3)	über 2.000.000 – 3.000.000	3,5 %
(4)	über 3.000.000 – 4.000.000	4,0 %
(5)	über 4.000.000 – 5.000.000	4,5 %
(6)	über 5.000.000 – 6.000.000	5,0 %
(7)	über 6.000.000	5,5 %

Sämtliche Flüge werden zunächst zu Regelkonditionen abgerechnet. Die Volumenrabatte werden nach Ablauf des Kalenderjahres mit Feststellung der endgültigen Passagierzahlen ausgezahlt.

## 7. Sicherheitsentgelte

Zum Ausgleich der Kosten für Leistungen nach dem Luftsicherheitsgesetz ist im gewerblichen Luftverkehr zusätzlich ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei dem Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Passagiere bemisst. Das Sicherheitsentgelt beträgt je Passagier **EUR 0,60**.

## 8. PRM-Entgelte

Zum Ausgleich der Kosten für Leistungen gem. EU-Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität ist im gewerblichen Luftverkehr ein PRM-Entgelt zu entrichten. Es bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Passagiere und beträgt pro Passagier

vom 01. Januar bis 31. März 2011 **EUR 0,30**

ab 01. April 2011 **EUR 0,39.**

## 9. Förderprogramm

Der Flughafen Düsseldorf ist der Hauptflughafen des drittstärksten Ballungsraums in Europa (Rhein-Ruhr-Region) mit einem außerordentlich hohen Nachfragepotenzial. Gleichzeitig ist der Flughafen aufgrund seiner Lage in einem dicht bevölkerten Umland in seinen luftseitigen Kapazitäten besonders eingeschränkt und verfügt, im Gegensatz zu den beiden nächst größeren Flughäfen Deutschlands, derzeit über einen sehr hohen Anteil an kleinem Fluggerät. Angesichts dieser Problemlage ist es für den Flughafen Düsseldorf von höchstem Interesse, allgemein die begrenzten Kapazitäten bestmöglich zur Befriedigung des Nachfragepotenzials zu nutzen und insbesondere die hohe regionale Nachfrage nach direkten Interkontinentalverbindungen besser zu bedienen sowie den Anteil an größerem Fluggerät zu erhöhen.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH gewährt deshalb finanzielle Förderungen, wenn die betreffende Luftverkehrsgesellschaft

- einen überdurchschnittlichen und/oder im Vergleich zum Vorjahr verbesserten Kapazitätsnutzungsgrad in Düsseldorf erreicht (Punkt 1), und/oder

- das Passagiervolumen auf Interkontinentalverbindungen ab Düsseldorf ausweitet (Punkt 2).

Zur Teilnahme an diesem Programm ist eine erstmalige Antragstellung der Luftverkehrsgesellschaft bei der Flughafen Düsseldorf GmbH spätestens vier Wochen vor Beginn einer Förderungsperiode bzw. der Betriebsaufnahme in Düsseldorf erforderlich. Für die Folgeperioden ist keine weitere Antragstellung erforderlich.

### **(1) Programm zur Steigerung der Kapazitätsnutzung in Düsseldorf (DUS)**

Das Förderungsprogramm wird je Luftverkehrsgesellschaft und Förderungsperiode (vgl. 3.1) in folgenden Schritten durchgeführt:

- (1.1) Berücksichtigt werden alle Luftverkehrsgesellschaften, die in der Periode
- mindestens 20 Linien-/Charterflüge ab Düsseldorf durchgeführt haben, und/oder
  - regelmäßige Linien-/Charterflüge ab Düsseldorf im Wochenturnus über mindestens acht Wochen weitergeführt, durchgeführt oder begonnen haben

und dabei mindestens 90% des Passagiervolumens der entsprechenden Vorjahresperiode in DUS befördert haben.

- (1.2) Nach Ablauf der betrachteten Periode werden auf Basis der unter Punkt 3 aufgeführten Definitionen seitens der FDG folgende Kennzahlen ermittelt (kaufmännisch gerundet mit zwei Nachkommastellen):

(a) Kapazitätsnutzungsgrad  $KN_{LVG(t)}$  jeder Luftverkehrsgesellschaft LVG in der betrachteten Periode (t), berechnet aus Passagiervolumen (Pax) und Flugbewegungsvolumen (Movt) der LVG in DUS für die Periode:  $KN_{LVG(t)} = Pax_{LVG(t)} / Movt_{LVG(t)}$

(b) Mittlerer Kapazitätsnutzungsgrad  $KN_{DUS(t)}$  aller Luftverkehrsgesellschaften in DUS in der betrachteten Periode (t):  
 $KN_{DUS(t)} = Pax_{DUS(t)} / Movt_{DUS(t)}$

- (1.3) Basisförderung für überdurchschnittlichen Nutzungsgrad der Luftverkehrsgesellschaft

Wenn der Kapazitätsnutzungsgrad  $KN_{LVG(t)}$  der Luftverkehrsgesellschaft LVG größer ist als der mittlere Kapazitätsnutzungsgrad  $KN_{DUS(t)}$  in DUS, wird das aus dem überdurchschnittlichen Nutzungsgrad der Luftverkehrsgesellschaft resultierende Zusatzvolumen an Passagieren ermittelt durch

$$\Delta_1 \text{Pax}_{\text{LVG}(t)} = \text{Pax}_{\text{LVG}(t)} - (\text{Movt}_{\text{LVG}(t)} * \text{KN}_{\text{DUS}(t)}).$$

Für dieses Zusatzvolumen wird ein Förderungsbetrag von € 0,20 je Passagier gewährt.

- (1.4) Wachstumsförderung für Nutzungsgradsteigerungen der Luftverkehrsgesellschaft

Wenn der Kapazitätsnutzungsgrad  $\text{KN}_{\text{LVG}(t)}$  der Luftverkehrsgesellschaft LVG gegenüber dem Vergleichswert  $\text{KN}_{\text{LVG}(t-1)}$  der entsprechenden Vorjahresperiode angestiegen ist, wird das aus dem gesteigerten Nutzungsgrad der Luftverkehrsgesellschaft resultierende Zusatzvolumen an Passagieren ermittelt durch

$$\Delta_2 \text{Pax}_{\text{LVG}(t)} = \text{Pax}_{\text{LVG}(t)} - (\text{Movt}_{\text{LVG}(t)} * \text{KN}_{\text{LVG}(t-1)}).$$

Für dieses Zusatzvolumen wird ein Förderungsbetrag von € 1,90 je Passagier gewährt.

Für Luftverkehrsgesellschaften, die in der Vorjahresperiode in DUS weniger als 25% des Flugbewegungsvolumens der betrachteten Periode durchgeführt haben, wird an die Stelle des Wertes  $\text{KN}_{\text{LVG}(t-1)}$  der aktuelle Mittelwert  $\text{KN}_{\text{DUS}(t)}$  aller Luftverkehrsgesellschaften in DUS herangezogen.

- (1.5) Die Förderungsbeträge aus (1.3) und (1.4) können kumulativ wirken.
- (1.6) Die unter (1.3) und (1.4) genannten Förderungsbeträge werden nach Ende der Periode allen anspruchsberechtigten Luftverkehrsgesellschaften zur Verrechnung mit in der Folgeperiode anfallenden Entgelten gutgeschrieben. Eine Auszahlung der Beträge erfolgt nicht.

## (2) Programm zur Förderung des Interkontinentalverkehrs in Düsseldorf (DUS)

Das Förderungsprogramm wird je Luftverkehrsgesellschaft und Förderungsperiode (vgl. 3.1) in folgenden Schritten durchgeführt:

- (2.1) Berücksichtigt werden alle Luftverkehrsgesellschaften, die in der Periode
- mindestens 10 Interkontinentalflüge ab Düsseldorf durchgeführt haben, und/oder
  - regelmäßige Interkontinentalflüge ab Düsseldorf mindestens im Zweiwochenturnus über mindestens acht Wochen weitergeführt, durchgeführt oder begonnen haben.
- (2.2) Diese Fluggesellschaften haben die Wahl zwischen zwei alternativen Fördermodellen, die im folgenden unter (2.4) und (2.5) beschrieben werden:

- Wachstumsförderung mit hohen Förderbeträgen für ein Mehraufkommen an Interkont-Fluggästen (2.4), oder
- Basisförderung mit geringeren Förderbeträgen für das jährliche Gesamt-Interkont-Fluggastaufkommen (2.5).

Jede betreffende Fluggesellschaft muss sich bereits bei Anmeldung zum Förderprogramm für eines dieser beiden Modelle entscheiden. Diese Entscheidung ist für einen Fünf-Jahres-Zeitraum bindend.

(2.3) Basisgröße ist in beiden Modellen die Gesamtzahl der Fluggäste der Luftverkehrsgesellschaft im Interkontinentalverkehr von und nach Düsseldorf in der jeweiligen Periode (t). Diese Zahl wird nach Ablauf der betrachteten Periode entsprechend den unter (3) aufgeführten Definitionen seitens der FDG festgestellt.

(2.4) Fördermodell 1: Wachstumsförderung des Interkontinentalverkehrs

(2.4.1) Falls die unter (2.3) ermittelte Basisgröße größer ist als die Vergleichszahl aus der entsprechenden Vorjahresperiode (t-1), wird für das Mehrvolumen (Differenz aus aktuellem Wert und Vorjahreswert) ein Förderungsbetrag von € 10,- je Fluggast gewährt.

(2.4.2) Falls die unter (2.3) ermittelte Basisgröße größer ist als die Vergleichszahl aus der entsprechenden Vorvorjahresperiode (t-2), wird für das Mehrvolumen (Differenz aus aktuellem Wert t und Vorvorjahreswert t-2), jedoch maximal begrenzt auf den Vorjahreszuwachs (Differenz aus Vorjahreswert t-1 und Vorvorjahreswert t-2), nochmals ein Förderungsbetrag von € 5,- je Fluggast gewährt. Diese Zusatzförderung wird erstmals in der dritten relevanten Förderungsperiode (vgl. 3.1) wirksam.

(2.5) Fördermodell 2: Basisförderung des Interkontinentalverkehrs

(2.5.1) Für die unter (2.3) ermittelte Basisgröße (Gesamtzahl der Interkontfluggäste in der betrachteten Periode) wird ein Förderungsbetrag von € 2,50 je Fluggast gewährt.

(2.6) Die Teilnahme an der Interkont-Förderung ist in beiden Alternativen unschädlich in Bezug auf die Förderung der Kapazitätsnutzung (Punkt 1), die Förderungen nach (1) und (2) können also kumulativ wirken.

(2.7) Die Förderungsbeträge werden nach Ablauf der betrachteten Periode ausgezahlt.

### **(3) Definitionen**

(3.1) Förderungsperiode ist jeweils eine Halbjahresperiode Januar - Juni bzw. Juli - Dezember.

- (3.2) Passagiere der Luftverkehrsgesellschaft: Summe aller in der FDG-Verkehrsstatistik auf Basis der Flugberichte erfassten Einsteiger, Aussteiger und Transitpassagiere (doppelt gezählt), die mit Flugbewegungen der Luftverkehrsgesellschaft (vgl. 3.4) von und nach Düsseldorf befördert werden.
- (3.3) Passagiere der Luftverkehrsgesellschaft im Interkontinentalverkehr (vgl. 2.2): Teilmenge der unter (3.2) definierten Passagiere, die auf Flügen mit Endziel in Nord-, Mittel- und Südamerika, Afrika südlich der Mittelmeer-Anrainerstaaten, Asien/Ozeanien östlich der Mittelmeer-Anrainerstaaten bzw. östlich des Ural, mit durchgehender Flugnummer und durchgehendem Fluggerät zum/vom Endziel von und nach Düsseldorf befördert werden.
- (3.4) Flugbewegungen der Luftverkehrsgesellschaft: Alle Starts und Landungen in Düsseldorf von planmäßigen, gewerblichen Passagierflügen, deren operationelle Flugnummer den Code der betreffenden Luftverkehrsgesellschaft trägt. Zusätzliche Airline-Codes bei Code-Share-Flügen werden nicht berücksichtigt.

## 10. Allgemeines

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern der Flughafen Düsseldorf nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.
- b) Für zivile Regierungsflugzeuge sind keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten, sofern es sich um einen Flug im Regierungsauftrag handelt. Desgleichen sind für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Als zivile Regierungsflugzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland oder ein Land der Bundesrepublik Deutschland ist und die ein ziviles Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen führen.
- c) Die Flughafenentgelte sind vor dem Start in EUR zu entrichten. In besonderen Fällen können sie nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.
- d) Die Flughafenentgelte sind Entgelte im Sinne des § 10 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten.

## 11. Allgemeine Zahlungsbedingungen/ Sonstiges

Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist jederzeit berechtigt, vom Entgeltschuldner für gegenwärtige und/oder zukünftige Ansprüche aus Flughafenentgelten eine ausreichende Sicherheit zu verlangen. Die Sicherheit ist ausreichend, wenn sie die vom Entgeltschuldner nach dieser Entgeltordnung voraussichtlich innerhalb eines Monats zu zahlenden Entgelte absichert. Die Erfüllungssicherheit kann durch die schriftliche, unwiderrufliche, unbedingte, unbefristete, selbstschuldnerische sowie im Übrigen nach Vorschrift der FDG ausgestellte Bürgschaft nach Deutschem Recht eines im Inland zum Geschäftsbetrieb befugten Kreditinstituts oder durch eine Vorauszahlung als Deposit geleistet werden. Die Flughafen Düsseldorf GmbH ist ferner berechtigt, Vorauszahlungen für die geplanten Flugereignisse zu verlangen.

Leistet der Entgeltschuldner ausreichend Sicherheit, erfolgt die Berechnung der Entgelte in dekadischen Abständen, d. h. alle 10 Tage. Die Rechnungen sind sofort ohne Abzug zahlbar. Das Tilgungsbestimmungsrecht des Entgeltschuldners ist ausgeschlossen. Jede Zahlung erfolgt auf den Kontokorrentsaldo. Besteht kein Kontokorrent, ist die Tilgungsreihenfolge der §§ 366 Abs. 2, 367 Abs. 1 BGB maßgeblich. Skonti werden nicht gewährt.

Reklamationen können nur innerhalb einer Frist von vier Wochen ab Rechnungsdatum berücksichtigt werden.

Eine Aufrechnung mit nicht anerkannten oder rechtskräftig festgestellten Forderungen ist ausgeschlossen.

Bei verspäteter Zahlung bleibt die Geltendmachung von Zinsen und Verzugszinsen vorbehalten.

Als Erfüllungsort sämtlicher Leistungen, insbesondere der Zahlungspflichten des Entgeltschuldners wird Düsseldorf vereinbart. Als Gerichtsstand wird Düsseldorf vereinbart; die FDG bleibt jedoch berechtigt, den Entgeltschuldner ebenfalls an seinem Sitzgericht zu verklagen.

Auf diese Vereinbarung findet ausschließlich Deutsches Recht Anwendung.

Im Falle von Streitigkeiten geht die deutsche Fassung dieser Bestimmungen ihrer Übersetzung ins Englische vor.

Entgeltschuldner mit Sitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, mit denen eine dauerhafte Geschäftsbeziehung besteht, sind verpflichtet, einen Zustellungsbefullmächtigten mit Wohnsitz/ Sitz in der Bundesrepublik Deutschland zu benennen. Gleiches gilt, wenn der Entgeltschuldner nach Aufnahme der Geschäftsbeziehung seinen Sitz nach außerhalb der Bundesrepublik verlegt.

## 12. Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 01. Januar 2011 in Kraft.

Für weitere Fragen zu dieser Entgeltordnung wenden Sie sich bitte an:

Diplom-Kaufmann  
Joachim Einsfelder

Leiter Flughafenentgelte  
Tel.: +49 (0) 211 421-2684  
Fax: +49 (0) 211 421-2766  
E-Mail: [einsfelder@dus-int.de](mailto:einsfelder@dus-int.de)