

Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf

INHALTSVERZEICHNIS	Seite
I. Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte	2
1. Lande- und Startentgelte	2
1.1 Grundentgelte	2
1.2 Lärmzuschläge	3
1.3 NOX-Entgelte	5
2. Passagierentgelte	6
3. Abstellentgelte	6
4. Positionsentgelte	7
5. Sicherheitsentgelt	8
II. Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte	8
1. PRM-Entgelt	8
2. CUTE-Entgelt	8
III. Förderprogramm	9
1. Programm zur Steigerung der Kapazitätsnutzung	10
2. Programm zur Förderung des Interkontinentalverkehrs	12
3. Programm zur Förderung der Hub-Entwicklung	14
4. Definitionen	15
IV. Entgeltkorridor für die Jahre 2018 bis 2020	16
V. Allgemeines	17
VI. Allgemeine Zahlungsbedingungen / Sonstiges	17
VII. Inkrafttreten	19

I. Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

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.

	MTOW	EUR je Bewegung
1	bis 1,2 t	10,00 €
2	> 1,2 - 2,0 t	18,00 €
3	> 2,0 - 5,7 t	36,00 €
4	> 5,7 - 10,0 t	165,00 €
5	> 10,0 - 30,0 t	169,00 €
6	> 30,0 - 52,5 t	171,00 €
7	> 52,5 - 79,3 t	173,00 €
8	> 79,3 - 125,0 t	187,00 €
9	> 125,0 - 245,0 t	210,00 €
10	> 245,0 - 355,0 t	265,00 €
11	> 355,0 - 440,0 t	285,00 €
12	> 440,0 t	300,00 €

Die vorbezeichneten 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. Die Lärmzuschläge sind nach Lärmklassen sowie nach Tagzeiten und Nachtzeiten 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.

Lärm- klas- sen	dB (A)	Flugzeugtyp
1		Jets und Propellerflugzeuge < 10 t, soweit nicht ausdrücklich anderen Lärm- klassen zugeordnet.
2	70,0 - 74,0 dB (A)	B350, BE30, D228, D328, DH8D, E120, E50P, JU52, SB20
3	74,1 - 78,0 dB (A)	A318, A319VX, A320N, A3202VX, A3211VX, AT43, AT45, AT72, B736, B461, BE20, BE58, C210, C340, C421, C425, C441, C500, C501, C510, C550, C680, C750, CL30, CL60, CRJ1, CRJ2, CRJ7, DA42, DC3, DOVE, E135, E145, E550, F2TH, F50, GL5T, GLF5, J328, JS31, LJ35, LJ40, LJ45, LJ60, MU2, PA34, PAY2, PAY4, PC12, PRM1, SF34, SR22, SW3, TB20, TBM8
4	78,1 - 82,0 dB (A)	A319, A3202, A3212VX, ATP, B190, B462, B463, B468, B712, B735, B737, B738, B752, BE40, BE60, BE9L, C25A, C404, C414, C551, C525, C560, CRJ9, CRJX, E170, E190, F70, F900, FA10, FA20, FA50, FA7X, G150, GLF4, H25C, LJ31, LJ55, PA31, RJ1H, SW4
5	82,1 - 86,0 dB (A)	A3201, A321, A342, A359, B733, B739, B753, B762, B788, B789, C650, F100, MD87, MD90, P149, P180
6	86,1 - 90,0 dB (A)	A306, A310, A332, A333, A343, A345, A346, A388, AN26, B732, B734, B748, B763, B772, B773, B77W, C130, GLF3, IL96, MD81, MD83, YK40, YK42
7	90,1 - 94,0 dB (A)	A30B, AN12, B721, B722, B742, B74S, B744, L101, MD11, MD82, MD88, T154
8	> 94,0 dB(A)	A124, B703, B743

Lärm- klassen	06:00 - 21:59 Uhr Ortszeit	22:00 - 22:59 Uhr Ortszeit	23:00 - 23:59 Uhr 05:00 - 05:59 Uhr Ortszeit	00:00 - 04:59 Uhr Ortszeit
1	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
2	35,00 €	140,00 €	232,75 €	245,00 €
3	44,00 €	176,00 €	292,60 €	308,00 €
4	47,00 €	188,00 €	312,55 €	329,00 €
5	51,00 €	204,00 €	339,15 €	357,00 €
6	116,00 €	464,00 €	771,40 €	812,00 €
7	7.000,00 €	28.000,00 €	46.550,00 €	49.000,00 €
8	8.000,00 €	32.000,00 €	53.200,00 €	56.000,00 €

1.3 NOX-Entgelte

Das emissionsabhängige Entgelt pro Emissionswert beträgt **EUR 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_x) und Kohlenwasserstoff- (HC) - Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II.

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

Sofern die Triebwerksemissionen für HC pro LTO-Zyklus den Zertifizierungswert von 19,6 g/kN überschreiten, wird der entsprechende NO_x -Wert des Luftfahrzeugs mit einem Faktor a multipliziert:

$$\begin{aligned} a &= 1; & \text{wenn } D_{p_{\text{HC}}}/F_{00} &\leq 19,6 \text{ g/kN} \\ a &= (D_{p_{\text{HC}}}/F_{00}) / 19,6 \text{ g/kN}; & \text{wenn } D_{p_{\text{HC}}}/F_{00} &> 19,6 \text{ g/kN mit } a_{\text{max}} = 4 \end{aligned}$$

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO_x des Luftfahrzeugs.
Der Emissionswert wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

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

Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen mehrere oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatz-kriterien 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 NO_x/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

- (1) innerhalb der EU (inkl. Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz) erfolgt
EUR 14,98
- (2) außerhalb der EU erfolgt
EUR 16,02
- (3) für nachgewiesene Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen
EUR 9,40

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. Abstellentgelte

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

- a) Das Abstellentgelt wird für jede angefangenen 24 Stunden und mit Festbeträgen je MTOW-Kategorie und Abstellvorgang berechnet.

	MTOW	EUR je Vorgang
1	bis 5,7 t	20,00 €
2	> 5,7 – 10,0 t	30,00 €
3	> 10,0 - 30,0 t	80,00 €
4	> 30,0 - 52,5 t	100,00 €
5	> 52,5 - 79,3 t	110,00 €
6	> 79,3 – 125,0 t	155,00 €
7	> 125,0 – 245,0 t	400,00 €
8	> 245,0 – 355,0 t	600,00 €
9	> 355,0 – 440,0 t	700,00 €
10	> 440,0 t	800,00 €

- b) Für die Abstellung von insgesamt höchstens drei Stunden zwischen Landung und Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben.
- c) 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. Dieses Abstellentgelt darf die Höhe entsprechender vorgenannter Abstellentgelte nicht überschreiten.

4. 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:

	MTOW	EUR je Bewegung
1	bis 79,3 t	42,50 €
2	> 79,3 - 125,0 t	47,00 €
3	> 125,0 - 245,0 t	52,00 €
4	> 245,0 - 355,0 t	57,00 €
5	> 355,0 - 440,0 t	60,00 €
6	> 440,0 t (für 3 Brücken je Bewegung)	130,00 €

5. Sicherheitsentgelt

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 0,88**.

II. Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

1. PRM-Entgelt

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 **EUR 0,58**.

2. CUTE-Entgelt

Für die Passagierabfertigung stellt der Flughafen Düsseldorf sowohl das CUTE-Equipment als auch den damit verbundenen CUTE-Service an den Check-in-, Transfer- und Gate-Countern zur Verfügung. Zum Ausgleich der Kosten ist im gewerblichen Luftverkehr ein CUTE-Entgelt zu entrichten. Es bemisst sich nach der Zahl der eingetragenen Passagiere (exkl. Transit-Passagiere) und beträgt pro Passagier **EUR 0,276**.

Auf das Volumen des CUTE-Entgeltes, das insgesamt in einem Kalenderjahr in Rechnung gestellt worden ist, wird von der Flughafen Düsseldorf GmbH nachträglich ein Volumenrabatt gewährt. Die Volumenrabatte betragen bei einem jährlichen Departure-Passagiervolumen der Luftverkehrsgesellschaft:

	abgeflogene Passagiere	Anteil
1	von 100.000 - 300.000	3,0 %
2	> 300.000 - 500.000	4,0 %
3	> 500.000 - 1.500.000	5,0 %
4	> 1.500.000 - 3.000.000	5,5 %
5	> 3.000.000	6,0 %

III. Förderprogramm

Der Flughafen Düsseldorf (DUS) ist der Hauptflughafen des drittstärksten Ballungsraums in Europa (Rhein-Ruhr-Region) mit einem außerordentlich hohen Nachfragepotenzial nach geschäftlich- und privat motivierten Flugreisen. Gleichzeitig ist der Flughafen aufgrund seiner Lage in einem dicht bevölkerten Umland in seinen luftseitigen Kapazitäten eingeschränkt. Angesichts dieser Problemlage ist es für den Flughafen Düsseldorf von höchstem Interesse, die begrenzten Kapazitäten bestmöglich zur Befriedigung der Mobilitätsnachfrage zu nutzen und insbesondere die hohe Nachfrage nach direkten Interkontinentalverbindungen besser zu bedienen sowie den Anteil an größerem Fluggerät zu erhöhen. Zudem soll über die Etablierung von Drehkreuzflügen das Flugangebot durch zusätzliche Frequenzen und Destinationen erweitert werden.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) gewährt deshalb finanzielle Förderungen, wenn die Fluggesellschaft bzw. ein Fluggesellschafts-Konzern in Düsseldorf

1. eine festgelegte Mindestzahl Passagiere pro Flugbewegung oder einen gegenüber Vorperiode verbesserten Kapazitätsnutzungsgrad erreicht und / oder
2. das Passagiervolumen im Interkontinentalverkehr ausweitet und / oder
3. das Umsteigervolumen ausweitet.

Diese Förderinstrumente sind detailliert beschrieben.

Zur Teilnahme an diesem Programm – d.h. bei allen drei Förderinstrumenten – ist eine einmalige formlose Registrierung an (marketing@dus.com) der Luftverkehrsgesellschaft bei der Flughafen Düsseldorf GmbH spätestens vier Wochen vor Beginn einer Förderperiode bzw. der Betriebsaufnahme in Düsseldorf erforderlich verbunden mit der Aussage, ob und ggf. welchem Fluggesellschafts-Konzern eine Luftverkehrsgesellschaft angehört. Für die Folgeperioden ist keine erneute Registrierung erforderlich, sofern keine Änderung gegenüber der Erstregistrierung eingetreten ist.

Die Registrierung und damit die Förderfähigkeit entfällt, wenn eine Fluggesellschaft den Flugbetrieb einstellt oder der Geschäftsbetrieb soweit reduziert wird, dass eine Anpassung der Teilnahme am Förderprogramm gem. § 313 BGB gerechtfertigt wäre. Die vorstehende Regelung gilt für alle Gesellschaften eines Fluggesellschafts-Konzern (insbes. alle von einer Luftverkehrsgesellschaft beherrschten bzw. tatsächlich kontrollierten Luftverkehrsgesellschaften). Ebenso wird eine Fluggesellschaft nach ihrer Registrierung behandelt, an der eine andere Fluggesellschaft danach eine Mehrheitsbeteiligung übernimmt bzw. eine beherrschende Stellung erlangt. Die Flughafen Düsseldorf GmbH behält sich für diese Fälle die Prüfung vor, ob und inwieweit die Teilnahme der übernommenen Fluggesellschaft an dem Förderprogramm ausnahmsweise möglich ist und kann für diese Prüfung die Vorlage aussagekräftiger Unter-

lagen verlangen. Die Entscheidung zur Teilnahme fällt nach objektiven und nicht diskriminierenden Kriterien im bilateralen Verhältnis.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH kann das Förderprogramm ganz oder teilweise aussetzen, sofern der Luftverkehrsmarkt sich nachhaltig so negativ entwickelt, dass die wirtschaftliche Grundlage für die Erreichung der strategischen Ziele des Geschäftsbereiches Aviation gem. § 313 BGB gestört ist, beispielsweise bei einem Passagierrückgang in Düsseldorf von mehr als 10 % gegenüber der Vorjahresperiode.

1. Programm zur Steigerung der Kapazitätsnutzung

Das Förderprogramm wird je Luftverkehrsgesellschaft und Förderperiode (vgl. Ziff. 4.1) in folgenden Schritten durchgeführt:

1.1 Berücksichtigt werden alle Luftverkehrsgesellschaften, die in der Förderperiode

- mindestens 40 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 Diese Fluggesellschaften haben die Wahl zwischen zwei alternativen Fördermodellen, die unter den Ziff. 1.4 und 1.5 beschrieben werden.

Jede betreffende Luftverkehrsgesellschaft muss sich bereits bei Anmeldung zum Förderprogramm für eines dieser beiden Modelle entscheiden. Ein Wechsel des Modells ist jeweils zum 1. Januar des Folgejahres möglich. Der Wechsel muss der FDG spätestens vier Wochen vor Beginn der Förderperiode schriftlich oder per E-Mail (marketing@dus.com) angezeigt werden.

1.3 Nach Ablauf der betrachteten Förderperiode werden auf Basis der unter Ziff. 4. aufgeführten Definitionen seitens der FDG folgende Kennzahlen ermittelt (kaufmännisch gerundet mit zwei Nachkommastellen):

- Kapazitätsnutzungsgrad $KN_{LVG(t)}$ jeder Luftverkehrsgesellschaft LVG in der betrachteten Periode (t), berechnet aus Passagiervolumen (Pax) und Flugbewegungsvolumen (Mvt) der LVG in DUS für die Periode:

$$KN_{LVG(t)} = Pax_{LVG(t)} / Mvt_{LVG(t)}.$$

- Mittlerer Kapazitätsnutzungsgrad $KN_{DUS(t)}$ aller Luftverkehrsgesellschaften in DUS in der betrachteten Periode (t):

$$KN_{DUS(t)} = Pax_{DUS(t)} / Mvt_{DUS(t)}.$$

1.4 Förderung für Nutzungsgrad der Luftverkehrsgesellschaft ab 120 Pax pro Flugbewegung

Wenn der Kapazitätsnutzungsgrad $KN_{LVG(t)}$ der Luftverkehrsgesellschaft LVG größer ist als 120 Passagiere pro Flugbewegung, wird für das Passagiervolumen der Luftverkehrsgesellschaft ($Pax_{LVG(t)}$) ein Förderbetrag je Passagier gemäß folgender Tabelle gewährt.

	$KN_{LVG(t)}$	Förderbetrag je Passagier
1.	120 - 129	€ 0,15
2.	130 – 139	€ 0,25
3.	140 – 149	€ 0,35
4.	150 – 159	€ 0,45
5.	160 – 169	€ 0,55
6.	170 – 179	€ 0,65
7.	180 – 189	€ 0,70
8.	190 – 199	€ 0,75
9.	200 – 209	€ 0,80
10.	> 209	€ 0,85

1.5 Förderung für Nutzungsgradsteigerungen der Luftverkehrsgesellschaft

Wenn der Kapazitätsnutzungsgrad $KN_{LVG(t)}$ der Luftverkehrsgesellschaft LVG gegenüber dem Vergleichswert der entsprechenden Vorperiode $KN_{LVG(t-1)}$ angestiegen ist, wird das aus dem gesteigerten Nutzungsgrad der Luftverkehrsgesellschaft resultierende Zusatzvolumen an Passagieren ermittelt durch:

$$\Delta Pax_{LVG(t)} = (KN_{LVG(t)} - KN_{LVG(t-1)}) * Movt_{LVG(t)}$$

Für dieses Zusatzvolumen wird ein Förderungsbetrag von

EUR 2,50 je Passagier in 2018

EUR 2,00 je Passagier in 2019

EUR 1,50 je Passagier in 2020

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 $KN_{LVG(t-1)}$ der aktuelle Mittelwert $KN_{DUS(t)}$ aller Luftverkehrsgesellschaften in DUS herangezogen.

- 1.6** Der Förderbetrag wird nach Ende der Periode allen anspruchsberechtigten Luftverkehrsgesellschaften zur Verrechnung mit in der Folgeperiode anfallenden Entgelten gutgeschrieben. Eine Auszahlung des Betrags erfolgt nicht.

2. Programm zur Förderung des Interkontinentalverkehrs

Das Förderprogramm wird je Luftverkehrsgesellschaft und Förderperiode (vgl. 4.1) in folgenden Schritten durchgeführt:

- 2.1** Nach Ablauf der betrachteten Förderperiode werden auf Basis der unter Ziff. 4. aufgeführten Definitionen seitens der FDG folgende Kennzahlen ermittelt:

Zahl der Passagiere je Luftverkehrsgesellschaft im Interkontinentalverkehr in der betrachteten Förderperiode ($PaxIk_{LVG(t)}$) und in der Vorperiode ($PaxIk_{LVG(t-1)}$).

Berücksichtigt werden alle Passagiere auf Strecken, auf denen die Luftverkehrsgesellschaft mindestens 10 planmäßige Abflüge in der betrachteten Förderperiode im Linien- oder Charterverkehr ab Düsseldorf durchgeführt hat.

Für jede Luftverkehrsgesellschaft wird die Gesamt-Passagierentwicklung im Interkont-Verkehr ggü. Vorjahr berechnet:

$$\Delta PaxIk_{LVG(t)} = PaxIk_{LVG(t)} - PaxIk_{LVG(t-1)}$$

Eine Förderung aus diesem Programm erfolgt nur dann, wenn die Luftverkehrsgesellschaft mindestens 95 % des Interkont-Passagier Volumens der Vorjahresperiode in DUS befördert hat.

- 2.2** Für jede Luftverkehrsgesellschaft wird mittels der o. g. Kennzahlen das Passagiervolumen pro Strecke (vgl. Ziff. 4.5) in der Förderperiode (t), in der Vorperiode (t-1) und in der Vorvorperiode (t-2) ermittelt.

Für Substitutionsverkehre (vgl. Ziff. 4.6) gelten folgende abweichende Regelungen:

- a)** Wird eine Strecke innerhalb eines Konzerns oder einer Luftfahrt-Allianz übernommen, wird das Passagiervolumen der Luftverkehrsgesellschaft, welche die Strecke aufgegeben hat, sowohl in der Förderperiode als auch im Vorjahr und im Vorvorjahr dem Passagiervolumen der übernehmenden Airline hinzugerechnet.

Das streckenbezogene Passagiervolumen der abgebenden Luftverkehrsgesellschaft aus dem Vorvorjahr und das streckenbezogene Passagiervolumen der übernehmenden Luftverkehrsgesellschaft aus dem Vorvorjahr werden zum Passagiervolumen $PaxIk_{LVG(t-2)}$ addiert.

Das streckenbezogene Passagiervolumen der abgebenden Luftverkehrsgesellschaft aus dem Vorjahr und das streckenbezogene Passagiervolumen der übernehmenden Luftverkehrsgesellschaft aus dem Vorjahr werden zum Passagiervolumen $PaxIk_{LVG(t-1)}$ addiert.

Das streckenbezogene Passagiervolumen der abgebenden Luftverkehrsgesellschaft aus der Förderperiode und das streckenbezogene Passagiervolumen der übernehmenden Luftverkehrsgesellschaft aus der Förderperiode werden zum Passagiervolumen $PaxIk_{LVG(t)}$ addiert.

Die Differenzen ($\Delta_1 PaxIk_{LVG(t)} = PaxIk_{LVG(t)} - PaxIk_{LVG(t-1)}$) und ($\Delta_2 PaxIk_{LVG(t)} = PaxIk_{LVG(t)} - PaxIk_{LVG(t-2)}$) werden analog 2.3 bis 2.6 gefördert.

Die Zugehörigkeit zu einer Luftfahrt-Allianz richtet sich nach den auf den Homepages der Luftfahrt-Allianzen zum Ende der Förderperioden veröffentlichten Vollmitgliedern.

- b)** Wird eine Strecke (vgl. Ziff. 4.5) von einer Luftverkehrsgesellschaft übernommen, die nicht Teil eines Konzerns oder derselben Luftfahrt-Allianz wie die abgebende Luftverkehrsgesellschaft ist, wird das Passagiervolumen der Luftverkehrsgesellschaft, welche die Strecke aufgegeben hat, sowohl in der Förderperiode als auch im Vorjahr zu 75% dem Passagiervolumen der übernehmenden Luftverkehrsgesellschaft hinzugerechnet.

75% des streckenbezogenen Passagiervolumens der abgebenden Luftverkehrsgesellschaft aus dem Vorjahr und 100% des streckenbezogenen Passagiervolumens der übernehmenden Luftverkehrsgesellschaft aus dem Vorjahr werden zum Passagiervolumen $PaxIk_{LVG(t-1)}$ addiert.

75% des streckenbezogenen Passagiervolumens der abgebenden Luftverkehrsgesellschaft aus der Förderperiode und 100% des streckenbezogenen Passagiervolumens der übernehmenden Luftverkehrsgesellschaft aus der Förderperiode werden zum Passagiervolumen $PaxIk_{LVG(t)}$ addiert.

Die Differenz ($\Delta PaxIk_{LVG(t)} = PaxIk_{LVG(t)} - PaxIk_{LVG(t-1)}$) wird analog 2.3 bis 2.6 gefördert.

- 2.3** Wenn das unter 2.2 ermittelte Passagiervolumen pro Strecke für die Förderperiode (t) größer ist als die Vergleichszahl aus der entsprechenden Vorjahresperiode (t-1), wird das Mehrvolumen (Differenz aus aktuellem Wert (t) und Vorjahreswert (t-1)) mit dem Passagier-Marktanteil im Direkt-Verkehr, den die Luftverkehrsgesellschaft auf der jeweiligen Strecke in der Förderperiode (t) erzielt hat, gewichtet (= gewichtetes Passagierwachstum pro Strecke ggü. Vorjahr).

Der Gewichtungsfaktor liegt zwischen >0 (Marktanteil ist größer 0%) und 1 (Marktanteil ist 100%).

Das gewichtete Passagierwachstum pro Strecke ggü. Vorjahr wird über alle Strecken, die die Luftverkehrsgesellschaft im Interkont-Verkehr in DUS bedient, zum gewichteten Gesamt-Passagierwachstum ggü. Vorjahr summiert ($\Delta_1 g PaxIk_{LVG(t)}$).

- 2.4** Für das gewichtete Gesamt-Passagierwachstum ggü. Vorjahr ($\Delta_1 g PaxIk_{LVG(t)}$ aus 2.3) wird eine Förderung von EUR 10,00 je Passagier gewährt, jedoch maximal begrenzt auf die positive Gesamt-Passagierentwicklung im Interkont-Verkehr $\Delta PaxIk_{LVG(t)}$ aus 2.1.

2.5 Falls das unter 2.2 ermittelte Passagiervolumen pro Strecke für die Förderperiode (t) größer ist als die Vergleichszahl aus der entsprechenden Vorvorjahresperiode (t-2), wird ebenfalls 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)), in gleicher Weise wie in 2.3 mit dem jeweiligen Marktanteil in der Förderperiode (t) gewichtet (= gewichtetes Passagierwachstum pro Strecke ggü. Vorvorjahr).

Das gewichtete Passagierwachstum pro Strecke ggü. Vorvorjahr wird über alle Strecken, die die Luftverkehrsgesellschaft im Interkont-Verkehr in DUS bedient, zum gewichteten Gesamt-Passagierwachstum ggü. Vorvorjahr summiert ($\Delta_2 gPaxI_{k_{LVG(t)}}$).

2.6 Für das gewichtete Gesamt-Passagierwachstum ggü. Vorvorjahr aus 2.5 wird ein Förderbetrag von EUR 5,00 je Passagier gewährt.

Diese Zusatzförderung wird erstmals in der zweiten relevanten Förderperiode wirksam.

2.7 Die Gesamtförderung der Luftverkehrsgesellschaft ergibt sich aus der Summe der Förderbeträge aus 2.4 und 2.6.

2.8 Der Förderbetrag wird nach Ende der Periode allen anspruchsberechtigten Luftverkehrsgesellschaften zur Verrechnung mit in der Folgeperiode anfallenden Entgelten gutgeschrieben. Eine Auszahlung des Betrags erfolgt nicht.

3. Programm zur Förderung der Hub-Entwicklung

Das Förderprogramm wird je Luftverkehrsgesellschaft und Förderperiode (vgl. Ziff. 4.1) in folgenden Schritten durchgeführt:

3.1 Berücksichtigt werden alle Luftverkehrsgesellschaften, die in der Periode

- mindestens 40 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.

- 3.2** Die Förderung der Hub-Entwicklung wird für jeden in Düsseldorf abfliegenden Transferpassagier gewährt. Die Höhe dieses Förderbetrags ist nach dem jährlichen Gesamt-Transfervolumen der Luftverkehrsgesellschaft gestaffelt.

	abfliegende Transferpassagiere	Förderbetrag je abfliegender Transferpassagier
1.	50.000 – 150.000	3,00 €
2.	> 150.000 – 250.000	4,00 €
3.	> 250.000 – 350.000	5,00 €
4.	> 350.000	6,00 €

- 3.3** Der Förderbetrag wird nach Ende der Periode allen anspruchsberechtigten Luftverkehrsgesellschaften zur Verrechnung mit in der Folgeperiode anfallenden Entgelten gutgeschrieben. Eine Auszahlung des Betrags erfolgt nicht.

4. Definitionen

- 4.1** Förderperiode ist das Kalenderjahr.
- 4.2** Flugbewegungen: alle Starts und Landungen in Düsseldorf von planmäßigen, gewerblichen Passagierflügen im Großluftverkehr (FDG-Flugarten 11 bis 38 ohne Flugarten 12 und 22 = umgeleitete Flüge), deren operationelle Flugnummer den Code der betreffenden Luftverkehrsgesellschaft trägt. Code-Share-Flugnummern werden nicht berücksichtigt.
- 4.3** Passagiere: Summe aller in der FDG-Verkehrsstatistik auf Basis der bis zum 10. Januar des Folgejahres eingegangenen Flugberichte erfassten Einsteiger, Aussteiger und Transitpassagiere, die mit Flugbewegungen der Luftverkehrsgesellschaft von und nach Düsseldorf befördert werden.
- 4.4** Passagiere im Interkontinentalverkehr: Teilmenge der unter 4.3 definierten Passagiere, die auf Flügen mit durchgehender Flugnummer und durchgehendem Fluggerät befördert werden, deren Endziel oder Herkunftsort nicht in den nachfolgend aufgeführten Ländern liegen.

Inland	Europa EU (ohne Deutschland)		Europa Non-EU	außerhalb Europa
Deutschland	Belgien	Malta	Albanien	Israel
	Bulgarien	Niederlande	Armenien	Syrien
	Dänemark	Norwegen	Aserbajdschan	Libanon
	Estland	Österreich	Bosnien-	Jordanien
	Finnland	Polen	Herzegowina	Ägypten
	Frankreich	Portugal	Georgien	Libyen
	Griechenland	Rumänien	Kosovo	Tunesien
	Großbritannien	Schweden	Mazedonien	Algerien
	Irland	Schweiz	Moldavien	Marokko
	Island	Slowakei	Montenegro	
	Italien	Slowenien	Russland*	
	Kroatien	Spanien	Serbien	
	Lettland	Tschech.	Türkei	
	Rep.		Ukraine	
	Lichtenstein	Ungarn	Weißrussland	
	Litauen	Zypern		
	Luxemburg			

*Nur Flughäfen mit den ICAO-Location Indicator UL, UM, UR, UU, UW an 1. und 2. Stelle

- 4.5** Strecke: Die Strecke ist durch das Endziel oder den Herkunftsort in Form des IATA Metropolitan-Codes (bspw. NYC) definiert. Flugbewegungen und Passagiere von oder nach Flughäfen innerhalb eines Metropolitan-Codes (bspw. EWR, JFK, LGA) werden für die Berechnungen zusammengefasst.
- 4.6** Substitutionsverkehr: Gibt eine Luftverkehrsgesellschaft eine Strecke auf und eine andere Luftverkehrsgesellschaft übernimmt diese Strecke innerhalb von zwölf Monaten, liegt ein Substitutionsverkehr vor.

IV. Entgeltkorridor für die Jahre 2018 bis 2020

Für die Entgeltjahre 2018 bis 2020 wird ein Basis-Szenario mit einem Erlösvolumen aus Flughafenentgelten gemäß Abschnitt I., Ziff. 1 bis 4 und nach Abzug der Förderungen gemäß Abschnitt III. (Netto-Erlöse) festgelegt von:

2018: 231 Mio. €
 2019: 237 Mio. €
 2020: 246 Mio. €

Zur Abgrenzung vom Basis-Szenario wird ein unterer und oberer Korridorwert für die Netto-Erlöse für den Zeitraum 2018 bis 2020 wie folgt festgelegt:

unterer Korridorwert:

2018: 230 Mio. €
 2019: 236 Mio. €
 2020: 245 Mio. €

oberer Korridorwert:

2018: 233 Mio. €

2019: 239 Mio. €

2020: 248 Mio. €

Übertreffen die tatsächlichen Netto-Erlöse des betreffenden Jahres den für dieses Jahr festgelegten oberen Korridorwert, so werden die den oberen Korridorwert überschießenden Netto-Erlöse im Folgejahr zu 60% für 2018, 55% für 2019 und 2020 an die Luftverkehrsgesellschaften ausgeschüttet. Eine Ausschüttung erfolgt als Gutschrift parallel zu den Regelungen über das Förderprogramm, wie sie in Abschnitt III., Ziff. 1.6, 2.8 bzw. 3.3 der Entgeltordnung geregelt sind. Das Gesamtvolumen der Ausschüttung wird entsprechend dem Umsatzanteil an den Netto-Erlösen der FDG, der auf die jeweilige Luftverkehrsgesellschaft (bzw. Konzern) entfällt, verteilt.

Unterschreiten die tatsächlichen Netto-Erlöse des betreffenden Jahres den für dieses Jahr festgelegten unteren Korridorwert, so wird die Differenz zwischen dem unteren Korridorwert und den tatsächlichen Netto-Erlösen den Fluggesellschaften zu 30% als Nachzahlung in Rechnung gestellt. Eine Nachzahlung erfolgt über eine einmalige Abrechnung des auf die Luftverkehrsgesellschaft entfallenden, anteiligen Nachzahlungsbetrages im Folgejahr.

V. Allgemeines

- a) Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder ange drohter 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 sowie Positions- und Abstellentgelte 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 Euro 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.

VI. 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 Vor-

schrift 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.

Die Berechnung der Entgelte erfolgt in dekadischen Abständen, d. h. alle 10 Tage. Die Rechnungen sind sofort ohne Abzug zahlbar. Skonti werden nicht gewährt.

Hat der Entgeltschuldner der FDG die Ermächtigung zum Einzug der Entgelte mittels SEPA-Lastschriftverfahrens erteilt, gilt eine verkürzte Frist für die Vorabankündigung (Pre-Notifikation) von 3 (drei) Tagen. Sollten sich die SEPA-Regularien diesbezüglich ändern, ist die FDG berechtigt, die Ankündigungsfrist neu festzusetzen. SEPA-Lastschrifteinzüge werden in Ausnahmesituationen (z. B. IT-Probleme) automatisch am nächstfolgenden Tag ohne erneute Ankündigung ausgeführt.

Der Entgeltschuldner sichert zu, für die Deckung des Kontos zu sorgen. Kosten, die aufgrund von Nichteinlösung oder Rückbuchung der Lastschrift entstehen, gehen zu Lasten des Entgeltschuldners, solange die Nichteinlösung oder Rückbuchung nicht durch die FDG verursacht wurde. Die vom Zahlungsdienstleister (Bank) im grenzüberschreitenden Zahlungsverkehr erhobenen Entgelte hat der Entgeltschuldner vollständig zu tragen. Dies gilt ebenso für die im kartengestützten Zahlungsverkehr (Kreditkarten usw.) anfallenden Entgelte.

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.

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 Zustellungsbevollmächtigten 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.

Die Förderung nach III wird nicht ausgezahlt, sondern mit Forderungen der Flughafen Düsseldorf GmbH verrechnet.

VII. Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.

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

Joachim Einsfelder
Marketing & Strategie
Leiter Flughafenentgelte
Tel.: +49 (0) 211 421-2684
Fax: +49 (0) 211 421-20093
E-Mail: Joachim.Einsfelder@dus.com

Für Fragen zum Förderprogramm (Punkt III dieser Entgeltordnung) wenden Sie sich bitte an:

Lutz Honerla
Leiter Marketing & Strategie
Tel.: +49 (0) 211 421-2894
Fax: +49 (0) 211 421-2106
E-Mail: Lutz.Honerla@dus.com