Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf

Inhaltsverzeichnis

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 ... 7
4. Positionsentgelte ... 8
5. Sicherheitsentgelte ... 8
II Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte ... 8
1. PRM – Entgelte ... 8
2. CUTE – Entgelte ... 8
III Förderprogramm ... 9
1. Programm zur Steigerung der Kapazitätsnutzung ... 9
2. Programm zur Förderung des Interkontinental-Verkehrs ... 11
3. Programm zur Förderung von neuen Destinationen ... 12
4. Programm zur Förderung ökologischer Nachhaltigkeit im Luftverkehr ... 13
5. Definitionen ... 14
IV Allgemeines ... 15
V Allgemeine Zahlungsbedingungen / Sonstiges ... 16
VI Inkrafttreten ... 17

I Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

1. Lande- und Startentgelte

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Düsseldorf (DUS) 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 (LVG), unter deren Airline-Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,

b) die LVG 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 und Single- und Multi-Pilot-Betrieb 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-Kategorie	EUR je Bewegung
bis 1,2 t	14,59 €
> 1,2 - 2,0 t	26,24 €
> 2,0 - 5,7 t	52,50 €
> 5,7 - 10,0 t	247,91 €
> 10,0 - 30,0 t	278,75 €
> 30,0 - 52,5 t	278,75 €
> 52,5 – 79,3 t	265,33 €
> 79,3 - 125,0 t	265,33 €
> 125,0 - 245,0 t	257,87 €
> 245,0 - 355,0 t	257,87 €
> 355,0 - 440,0 t	257,87 €
> 440,0 t	257,87 €

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 (Luftfahrtschule) 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 Tageszeiten 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 DUS vorliegen. Informationen zur Eingruppierung eines Luftfahrzeugs in die Lärmklasse können beim Flughafenbetreiber erfragt werden.

Für Ambulanzflüge (FDG Flugart 55) wird unabhängig vom Zeitpunkt des Starts bzw. der Landung immer der Wert der Lärmklasse des entsprechenden Luftfahrzeugs des Zeitraums 06:00-21:59 Uhr Ortszeit zur Berechnung herangezogen.

Lärm-klassen	dB (A)	Flugzeugtyp – Großluftfahrt
1		-
2	70,0 - 74,0 dB (A)	A320N, DH84, SB20
3	74,1 - 78,0 dB (A)	A2201, A2203, A3191VX, A3202VX, A3211VX, A321N, AT722, B7376, B7377, B738M, CL60, D3283, E145, E190E, E195E
4	78,1 - 82,0 dB (A)	A3191, A3202, A3212VX, B7378, B753W, CL90, CRJX, E170, E170L, E175, E190, E195, A320S, B7375
5	82,1 - 86,0 dB (A)	A3211, A3212, A3309, A3509, B7373, B7878, B7879, FK10
6	86,1 - 90,0 dB (A)	A3302, A3303, A3403, A3808, B7374, B7673, B773E, B7478F, B7478, A3402
7	90,1 - 94,0 dB (A)	B744F, C17
8	> 94,0 dB(A)	AN124

Lärm-klassen	dB (A)	Flugzeugtyp – Allgemeine Luftfahrt
1	Jets und Propellerflugzeuge < 10 t, C152, C172, C182, DA42, PA28, SR20	
2	70,0 - 74,0 dB (A)	BA32, BE30, BE35T, BE90L, C425, C510, C525M, C680L, C750X, D3281, E50P, HA42, LR75, MO20, PA34, PA46T, PC12, SR22, SR22T
3	74,1 - 78,0 dB (A)	AJ25, BE192, BE20, BE4W, BE58, BE90, C441, C525, C525A, C525B, C525C, C550, C550B, C551, C560, C56X, C56XP, C680, C700, CL30, CL35, DA10, DA20, DA22, DA22E, DA22L, DA22S, E545, E550, E55P, F8L, G100, G280, LR31, LR35, LR40, LR45, LR60, PA31T, PA42T, PA46, PC24, PRM1, SW4, TBM7, TBM8
4	78,1 - 82,0 dB (A)	BE40, C650, DA50, DA50E, G150, G200, HS257, HS258, HS259, LR55, PA60
5	82,1 - 86,0 dB (A)	P149, P180
6	86,1 - 90,0 dB (A)	-
7	90,1 - 94,0 dB (A)	-
8	> 94,0 dB(A)	-

Lärm-klassen	06:00 - 21:59 Uhr Ortszeit	22:00 - 22:59 Uhr Landung Ortszeit	22:00 - 22:59 Uhr Start Ortszeit	23:00 - 23:14 Uhr Ortszeit
1	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
2	35,00 €	140,00 €	280,00 €	385,00 €
3	44,00 €	176,00 €	352,00 €	484,00 €
4	47,00 €	188,00 €	376,00 €	517,00 €
5	51,00 €	204,00 €	408,00 €	561,00 €
6	116,00 €	464,00 €	928,00 €	1.276,00 €
7	7.000,00 €	28.000,00 €	56.000,00 €	77.000,00 €
8	8.000,00 €	32.000,00 €	64.000,00 €	88.000,00 €

Lärm-klassen	23:15 - 23:29 Uhr Ortszeit	23:30 - 23:44 Uhr Ortszeit	23:45 - 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	490,00 €	665,00 €	840,00 €	1.540,00 €
3	616,00 €	836,00 €	1.056,00 €	1.936,00 €
4	658,00 €	893,00 €	1.128,00 €	2.068,00 €
5	714,00 €	969,00 €	1.224,00 €	2.244,00 €
6	1.624,00 €	2.204,00 €	2.784,00 €	5.104,00 €
7	98.000,00 €	133.000,00 €	168.000,00 €	308.000,00 €
8	112.000,00 €	152.000,00 €	192.000,00 €	352.000,00 €

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:

$$NO_{X\,Luftfahrzeug[kg]} = (\text{Anzahl Triebwerke} \times \sum_{Mode}\text{Zeit [s]} \times \text{Treibstoffverbrauch [kg/s]} \times \text{Emissionsfaktor [g/kg]}) / 1000$$

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

$a = 1;$	wenn $Dp_{HC}/F_{00} <= 19{,}6$ g/kN
$a = (Dp_{HC}/F_{00}) / 19{,}6$ g/kN;	wenn $Dp_{HC}/F_{00} >$ 19,6 g/kN mit $a_{max} = 4$

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 Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug widersprüchliche Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Luftfahrzeugtyps 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 vom 28. Februar 2005 bewertet.

Der Einsatz eines Triebwerktyps 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

a) innerhalb der EU (inkl. Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz) erfolgt
EUR 17,38

b) außerhalb der EU erfolgt
EUR 18,46

c) für nachgewiesene Transfer- und Transitpassagiere zu allen Flugzielen
EUR 10,87

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 General Aviation Terminals (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 angefangene 24 Stunden und mit Festbeträgen je MTOW-Kategorie und Abstellvorgang berechnet:

MTOW-Kategorie	Entgelt pro Einheit (24 Std.)	0 - 3 Stunden	> 3 - 96 Stunden (pro 24 Std.)	> 96 Stunden (pro 24 Std.)
Bis 5,7 t	20,00 €	0 €	20,00 €	60,00 €
> 5,7 - 10,0 t	30,00 €	0 €	30,00 €	90,00 €
> 10,0 - 30,0 t	74,40 €	0 €	74,40 €	223,20 €
> 30,0 - 52,5 t	93,00 €	0 €	93,00 €	279,00 €
> 52,5 - 79,3 t	102,30 €	0 €	102,30 €	306,90 €
> 79,3 - 125,0 t	144,10 €	0 €	144,10 €	432,30 €
> 125,0 - 245,0 t	372,00 €	0 €	372,00 €	1.116,00 €
> 245,0 - 355,0 t	558,00 €	0 €	558,00 €	1.674,00 €
> 355,0 - 440,0 t	651,00 €	0 €	651,00 €	1.953,00 €
> 440,0 t	744,00 €	0 €	744,00 €	2.232,00 €

b) Für die Abstellung von insgesamt höchstens drei Stunden zwischen Landung und Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

c) Für Abstellungen von Luftfahrzeugen durchgehend ab 96 Stunden kann zwischen dem Luftfahrzeughalter und der Flughafenbetreiberin vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden, bei dem jeweils die Abstellentgelte gem. der MTOW-Kategorien für den Zeitraum > 3 - 96 Stunden (pro 24 Std.) zur Anwendung kommen.

d) Für Abstellungen von Luftfahrtzeugen über Nacht (Night Stop) von 22:00 bis 06:00 Uhr wird kein Abstellentgelt erhoben. Die unter 3. b) gewährte Befreiung von den Abstellentgelten i. H. v. insgesamt höchstens drei Stunden wird für die Zeiträume bis 22:00 Uhr sowie nach 06:00 Uhr am Folgetag berücksichtigt.

e) 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, im eigenen 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.

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

Das Positionsentgelt wird jeweils für eine Ankunft und einen Abflug berechnet. Die Positionsentgelte werden nach Gewichtsklassen des Höchstabfluggewichtes, wie oben beschrieben, differenziert und berechnet.

5. 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 1,35**.

II Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

1. 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 **EUR 1,15** ab dem 01.07.2026.

2. CUTE – Entgelte

Für die Passagierabfertigung stellt DUS 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 eingecheckten Passagiere (exkl. Transit-Passagiere) und beträgt pro Passagier **EUR 0,291.**

III Förderprogramm

DUS ist der Hauptflughafen des stärksten 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 DUS 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.

Die FDG gewährt deshalb finanzielle Förderungen, wenn die LVG in Düsseldorf

a) eine festgelegte Mindestzahl an Passagieren pro Flugbewegung oder einen gegenüber Vorperiode (t-1) verbesserten Kapazitätsnutzungsgrad erreicht und / oder

b) das Passagiervolumen im Interkontinentalverkehr ausweitet und / oder

c) Destinationen entsprechend 5.5 anbietet und / oder

d) ökologisch nachhaltig agiert.

Diese Förderinstrumente sind in den folgenden Kapiteln detailliert beschrieben.

Zur Teilnahme an den unter 1.4, 1.5, 2, 3 und 4.1 beschriebenen Förderprogrammen ist eine einmalige formlose Registrierung der LVG bei der FDG per E-Mail an airport-charges@dus.com und für 4.2 an SAF@dus.com bis spätestens vier Wochen vor Beginn einer Förderperiode bzw. der Betriebsaufnahme in Düsseldorf erforderlich. 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 so weit reduziert wird, dass eine Anpassung der Teilnahme am Förderprogramm gem. § 313 BGB gerechtfertigt wäre. Die Entscheidung zur Teilnahme fällt nach objektiven und nicht diskriminierenden Kriterien im bilateralen Verhältnis.

Die FDG kann das Förderprogramm ganz oder teilweise aussetzen, sofern der Luftverkehrsmarkt sich nachhaltig so negativ entwickelt, dass die wirtschaftliche Grundlage für die Erreichung der 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 LVG und Förderperiode in folgenden Schritten durchgeführt:

1.1 Berücksichtigt werden alle LVG die in der Förderperiode

a) mindestens 40 Abflüge im planmäßigen Linien-/Charterverkehr ab Düsseldorf durchgeführt haben und / oder

b) regelmäßige Linien-/Charterabflüge ab Düsseldorf mindestens im Zwei-Wochenturnus über mindestens acht Wochen weitergeführt, durchgeführt oder begonnen haben

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

Für neue LVG in DUS, also alle diejenigen, die in der Vorperiode nicht mehr als 40 Abflüge im planmäßigen Linien-/Charterverkehr ab Düsseldorf durchgeführt haben, gelten lediglich die Kriterien a) und b) zur Berechtigung der Teilnahme an dem Programm zur Steigerung der Kapazitätsnutzung.

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

Jede betreffende LVG 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 (airport-charges@dus.com) angezeigt werden.

1.3 Nach Ablauf der betrachteten Förderperiode werden auf Basis der unter Ziff. 5. aufgeführten Definitionen seitens der FDG folgende Kennzahlen ermittelt (kaufmännisch gerundet mit zwei Nachkommastellen):

Kapazitätsnutzungsgrad $\mathbf{KN}_{LVG(t)}$ jeder LVG in der betrachteten Periode (t), berechnet aus Passagiervolumen (Pax) und Anzahl der Flugbewegungen (Mvt) der LVG in DUS für die Periode:

$$\mathbf{KN}_{LVG(t)} = \mathbf{Pax}_{LVG(t)} / \mathbf{Mvt}_{LVG(t)}$$

Mittlerer Kapazitätsnutzungsgrad $\mathbf{KN}_{DUS(t)}$ aller LVG in DUS in der betrachteten Periode (t):

$$\mathbf{KN}_{DUS(t)} = \mathbf{Pax}_{DUS(t)} / \mathbf{Mvt}_{DUS(t)}$$

1.4 Förderung der LVG mit einem Nutzungsgrad von mehr als 118 Passagieren pro Flugbewegung

Wenn der Kapazitätsnutzungsgrad $\mathbf{KN}_{LVG(t)}$ der LVG im Förderjahr größer ist als der Schwellenwert (SW) von 118 Passagieren pro Flugbewegung, wird für das gesamte Passagiervolumen der LVG ($\mathbf{Pax}_{LVG\ (t)}$) oberhalb des SW ein Förderbetrag in Höhe von EUR 2,15 gewährt.

$$\mathbf{Förderbetrag} = (\mathbf{KN}_{LVG(t)} - \mathbf{SW}) * \text{EUR } 2{,}15 * \mathbf{Mvt}_{LVG(t)}$$

1.5 Förderung für Nutzungsgradsteigerung der LVG mit mehr als 85 Passagieren pro Flugbewegung

Wenn der Kapazitätsnutzungsgrad $\mathbf{KN}_{LVG(t)}$ der LVG größer als 85 Passagiere pro Flugbewegung ist und gegenüber dem Vergleichswert der entsprechenden Vorperiode $\mathbf{KN}_{LVG(t-1)}$ angestiegen ist, wird das aus dem gesteigerten Nutzungsgrad der LVG resultierende Zusatzvolumen an Passagieren ermittelt durch:

$$\mathbf{Förderbetrag} = (\mathbf{KN}_{LVG(t)} - \mathbf{KN}_{LVG(t-1)}) * \mathbf{Mvt}_{LVG\ (t)} * \text{EUR } 3{,}30$$

Für dieses Zusatzvolumen wird ein Förderungsbetrag von EUR 3,30 je Passagier gewährt.

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

1.6 Der Förderbetrag wird nach Ende der Förderperiode allen anspruchsberechtigten LVG zur Verrechnung mit den anfallenden Entgelten in der Folgeperiode gutgeschrieben. Die Gutschrift des Förderbetrages steht unter der Voraussetzung, dass die LVG sämtliche Entgelte der zugrunde liegenden Förderperiode vollständig gezahlt hat, nicht gezahlte Dekaden gemäß V. führen zur anteiligen entsprechenden Kürzung des Förderbetrages. Eine Auszahlung des Betrags erfolgt nicht.

2. Programm zur Förderung des Interkontinental-Verkehrs

Das Förderprogramm wird je LVG und Förderperiode in folgenden Schritten durchgeführt:

2.1 Nach Ablauf der betrachteten Förderperiode werden auf Basis der unter Ziff. 5. aufgeführten Definitionen seitens der FDG folgende Kennzahlen ermittelt:

Zahl der Passagiere je LVG im Interkontinental-Verkehr in der betrachteten Förderperiode (**Pax_Ik**$_{LVG(t)}$) und in der Vorperiode (**Pax_Ik**$_{LVG(t-1)}$).

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

Für jede LVG wird die Passagierentwicklung im Interkontinental-Verkehr ggü. der vorhergehenden Förderperiode berechnet:

$$\mathbf{\Delta Pax_Ik}_{LVG(t)} = \mathbf{Pax_Ik}_{LVG(t)} - \mathbf{Pax_Ik}_{LVG(t-1)}$$

Sofern eine Fluggesellschaft in der Vorjahresperiode weniger als 10 Abflüge auf einer Strecke durchgeführt hat, wird der **Pax_Ik**$_{LVG(t-1)}$ gleich Null gesetzt.

2.2 Für das Passagierwachstum gegenüber dem Vorjahr (**ΔPax_Ik**$_{LVG(t)}$ aus 2.1) wird eine Förderung von EUR 7,50 je Passagier gewährt, wenn der **KN_Ik**$_{LVG(t)}$ (**KN_Ik**$_{LVG(t)}$ = **Pax_Ik**$_{LVG(t)}$ / **Mvt_Ik**$_{LVG(t)}$) unterhalb von 170 Passagieren pro Flug liegt. Sollte ein **KN_Ik**$_{LVG(t)}$ von 170 erreicht oder übertroffen werden, erhöht sich der Förderbetrag auf EUR 10,00. Die Kennzahl Passagier pro Flug wird kaufmännisch gerundet mit zwei Nachkommastellen.

$$\mathbf{KN_Ik}_{LVG(t)} < 170: (\mathbf{Pax_Ik}_{LVG(t)} - \mathbf{Pax_Ik}_{LVG(t-1)}) * \text{EUR } 7{,}50$$

$$\mathbf{KN_Ik}_{LVG(t)} => 170: (\mathbf{Pax_Ik}_{LVG(t)} - \mathbf{Pax_Ik}_{LVG(t-1)}) * \text{EUR } 10{,}00$$

2.3 Der Förderbetrag wird nach Ende der Förderperiode allen anspruchsberechtigten LVG zur Verrechnung mit den anfallenden Entgelten in der Folgeperiode gutgeschrieben. Die Gutschrift des Förderbetrages steht unter der Voraussetzung, dass die LVG sämtliche Entgelte der zugrunde liegenden Förderperiode vollständig gezahlt hat. Unbezahlte Dekaden gemäß V. führen zur anteiligen entsprechenden Kürzung des Förderbetrags. Eine Auszahlung des Betrags erfolgt nicht.

3. Programm zur Förderung von neuen Destinationen

Das Förderprogramm wird je Fluggesellschaft und Förderperiode in folgenden Schritten durchgeführt:

Eine Strecke ist im Sinne der gültigen Entgeltordnung zur Destinationsförderung berechtigt, sofern sie Teil, der unter 5.5 definierten Liste ist und nicht bereits von einer anderen LVG in derselben Förderperiode mit mindestens 35 Abflügen im planmäßigen Linien-/ Charterverkehr bedient worden ist und innerhalb der Förderperiode nicht eingestellt worden ist.

Um die Destinationsförderung in Anspruch nehmen zu können, verpflichtet sich die Airline, ein Minimum von 35 Abflügen pro Förderperiode auf der förderungswürdigen Strecke durchzuführen, deren Frequenzbild der durchführenden Airline obliegt. Sollte die Strecke trotz Erreichen von 35 Abflügen in der betreffenden Förderperiode eingestellt werden, entfällt der Anspruch auf Förderung und es greift die u.g. Rückzahlungsforderung.

Die durchführende Airline muss ihre geplante Betriebsaufnahme einer Strecke gemäß Ziffer 5.5 FDG anzeigen, indem sie den zu erwartenden Flugplan auf dieser Strecke sowie einen Nachweis über den Verkaufsstart (z.B. Screenshot der Airline-Homepage, GDS, wie z.B. Amadeus o. Ä.) an airport-charges@dus.com sendet. Bis dieser Nachweis erfolgt ist, gilt die Strecke als nicht bedient.

Sofern sich mehrere Airlines für eine Strecke angemeldet und gleichzeitig auf dieser mindestens 35 Abflüge je Förderperiode durchgeführt haben, ist diejenige Airline förderberechtigt, die als erste ihre geplante Betriebsaufnahme gegenüber der FDG angezeigt hat. Dies kann zur Folge haben, dass die förderberechtigte Airline pro Kalenderjahr wechselt.

Es werden folgende Förderungen gewährt:

Jahr der Betriebsaufnahme	Förderbetrag
Jahr 1	$Pax_{(LVGt1)}$ * EUR 5,00
Jahr 2	$Pax_{(LVGt2)}$ * EUR 2,50
Jahr 3	$Pax_{(LVGt3)}$ * EUR 1,00

Sollte die LVG die Bedienung der neuen Strecke vor Ablauf von vier Kalenderjahren einstellen, so behält sich die FDG das Recht vor, 50 Prozent der gesamten für die neue Destination seit ihrer Aufnahme gewährte Förderung in Rechnung zu stellen.

Der Förderbetrag wird nach Ende der Förderperiode allen anspruchsberechtigten LVG zur Verrechnung mit den anfallenden Entgelten in der Folgeperiode gutgeschrieben. Die Gutschrift des Förderbetrages steht unter der Voraussetzung, dass die LVG sämtliche Entgelte der zugrunde liegenden Förderperiode vollständig gezahlt hat, nicht gezahlte Dekaden gemäß V. führen zur anteiligen entsprechenden Kürzung des Förderbetrages. Eine Auszahlung des Betrags erfolgt nicht.

4. Programm zur Förderung ökologischer Nachhaltigkeit im Luftverkehr

Die FDG fördert den zeitnahen Einsatz von neuen, ökologisch nachhaltigen Antriebsformen im Luftverkehr am Standort Düsseldorf. Dies gilt sowohl für rein elektrisch betriebene Luftfahrzeuge als auch für alternativen Flugzeugtreibstoff, nachfolgend als „Sustainable Aviation Fuel“ (SAF) bezeichnet.

4.1 Elektroflugzeuge

Zur Förderung von Flugbewegungen mit einem ausschließlich elektrisch betriebenen Luftfahrzeug (d. h. Flugzeuge ohne Verbrennungsmotor), für die kommerzielle Luftfahrt, als auch für die allgemeine Luftfahrt, wird das Lande- und Startentgelt auf ein Entgelt von EUR 1,00 pro angefangene Tonne MTOW reduziert.

4.2 Einsatz von alternativen Kraftstoffen/ Sustainable Aviation Fuel (SAF)

Die FDG fördert die Nutzung von alternativem Flugzeugtreibstoff am Flughafen Düsseldorf. Durch die FDG wird nur die Verwendung von beimischungsfähigem Treibstoff gefördert, der gemäß der Erneuerbaren-Energie-Richtlinie REDIII der EU zertifiziert ist. Ziel der FDG ist es somit, ausschließlich den Einsatz von Kraftstoffen zu fördern, bei deren Gewinnung nur Strom aus regenerativen Energiequellen und nur Reststoffe bzw. Restbiomasse genutzt werden, die nicht in Konkurrenz mit der Nahrungsmittelproduktion stehen.

Zur Teilnahme an dem unter 4.2 beschriebenen Förderprogramm ist eine einmalige formlose Registrierung der LVG bei der FDG per E-Mail an SAF@dus.com bis spätestens vier Wochen vor Beginn einer Förderperiode bzw. der Betriebsaufnahme in Düsseldorf erforderlich. Für die Folgeperioden ist keine erneute Registrierung erforderlich, sofern keine Änderung gegenüber der Erstregistrierung eingetreten ist.

Pro getankte Tonne beimischungsfähigem SAF erstattet die FDG einen Betrag von EUR 250,00 bis zu einem Förderbetrag von maximal EUR 1.000,00 pro Tankvorgang / Abflug, jedoch nicht mehr als EUR 100.000,00 pro Jahr und LVG. Dabei sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

a) Die LVG bzw. der Luftfahrzeugführer muss nachweisen, dass sie für den Abflug in Düsseldorf SAF am Standort bezogen hat.

b) Die Förderung bezieht sich pro Tonne reines SAF, das Mischungsverhältnis wird dabei entsprechend berücksichtigt.

c) Dieser Nachweis ist durch die LVG bzw. den Luftfahrzeugführer mit Beleg der Tankdienstgesellschaft abflugbezogen, d. h. mit Flugnummer und Datum, bzw. Flugzeug Kennzeichen und Datum, der FDG per E-Mail an SAF@dus.com monatlich bis spätestens am 10. Januar des Folgejahres zu erbringen.

4.3 Der Förderbetrag wird nach Ende der Förderperiode allen anspruchsberechtigten LVG zur Verrechnung mit den anfallenden Entgelten in der Folgeperiode gutgeschrieben. Die Gutschrift des Förderbetrages steht unter der Voraussetzung, dass die LVG sämtliche Entgelte der zugrundeliegenden Förderperiode vollständig gezahlt hat, nicht gezahlte Dekaden gemäß V. führen zur anteiligen entsprechenden Kürzung des Förderbetrages. Eine Auszahlung des Betrags erfolgt nicht.

5. Definitionen

5.1 Förderperiode ist das Kalenderjahr.

5.2 Flugbewegungen: Alle Starts und Landungen in Düsseldorf von planmäßigen, gewerblichen Passagierflügen in der Großluftfahrt (FDG-Flugarten 11 bis 38 ohne Flugarten 12 und 22 = umgeleitete Flüge), deren operationelle Flugnummer den Code der betreffenden LVG trägt. Code Share-Flugnummern werden nicht berücksichtigt.

5.3 Passagiere: Die 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 LVG gem. Ziff. 5.2 von und nach Düsseldorf befördert werden.

5.4 Passagiere im Interkontinental-Verkehr: Teilmenge der unter 5.3 definierten Passagiere, die auf Flügen mit durchgehender Flugnummer und durchgehendem Fluggerät befördert werden, deren Endflughafen oder Ausgangsflughafen nicht in den nachfolgend aufgeführten Ländern liegen.

	Länder
Inland	Deutschland
Europa EU (ohne Deutschland)	Belgien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern
Europa Non - EU	Albanien, Armenien, Aserbaidschan, Bosnien-Herzegowina, Georgien, Island, Kosovo, Liechtenstein, Mazedonien, Moldawien, Montenegro, Norwegen, Russland*, Schweiz, Serbien, Türkei, Ukraine, Vereinigtes Königreich, Weißrussland
außerhalb Europa	Ägypten, Algerien, Jordanien, Israel, Libanon, Libyen, Marokko, Syrien, Tunesien

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

5.5 Liste der neuen Destinationen

Land	IATA Städte Codes
Albanien	Tirana (TIA)
Algerien	Algier (ALG)
Armenien	Jerewan (EVN)
Bosnien-Herzegowina	Sarajewo (SJJ), Tuzla (TZL)
Bulgarien	Sofia (SOF)
Estland	Tallinn (TLL)
Frankreich	Bordeaux (BOD), Toulouse (TLS)

Georgien	Kutaissi (KUT), Tiflis (TBS)
Griechenland	Ioannina (IOA)
Irland	Cork (ORK), Shannon (SNN)
Italien	Pescara (PSR), Pisa (PSA), Reggio Calabria (REG), Turin (TRN), Trieste (TRS)
Jordanien	Amman (AMM)
Litauen	Kaunas (KUN), Vilnius (VNO)
Marokko	Casablanca (CAS), Fez (FEZ), Marrakesch (RAK), Oujda (OUD), Rabat (RBA), Tanger (TNG)
Moldawien	Chisinau (RMO)
Montenegro	Podgorica (TGD)
Nord Mazedonien	Ohrid (OHD), Skopje (SKP)
Österreich	Innsbruck (INN)
Polen	Breslau (WRO), Kattowitz (KTW), Lublin (LUZ), Posen (POZ), Rzeszow (RZE), Szczytno (SZY),
Rumänien	Bacau (BCM), Cluj-Napoca (CLJ), Craiova (CRA), Iasi (IAS), Oradea (OMR), Sibiu (SBZ), Suceava (SCV), Timisoara (TSR)
Serbien	Nis (INI)
Slowakei	Bratislava (BTS)
Spanien	Almeria (LEI), Santiago de Compostela (SCQ)
Türkei	Bursa (YEI), Edremit (EDO), Sanliurfa (GNY), Sivas (VAS)
Ukraine	Charkow (HRK), Lwiw (LWO), Saporischschja (OZH)
Ungarn	Debrecen (DEB)
Vereinigtes Königreich	Aberdeen (ABZ), Belfast (BFS), Bournemouth (BOH), Bristol (BRS), Cardiff (CWL), East Midlands (EMA), Glasgow (GLA), Leeds (LBA), Liverpool (LPL), Southampton (SOU)

IV Allgemeines

a) Bei Not- und Sicherheitslandungen (Declared Emergency / Erklärter Notfall; Squawk 7700, Dringlichkeitsmeldung „Pan-Pan“, bzw. das Notsignal „Mayday“) wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind - sofern DUS nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist - keine Lande-, Start- und Passagierentgelte zu entrichten. Die FDG behält sich eine Einzelfallprüfung im Falle von Sicherheitslandungen vor. 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 Regierungsluftfahrzeuge gelten alle Luftfahrzeuge, deren Halter die Bundesrepublik Deutschland

oder eines ihrer Bundesländer 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.

V Allgemeine Zahlungsbedingungen / Sonstiges

Die FDG 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 ausgestellten Bürgschaft nach deutschem Recht eines im Inland zum Geschäftsbetrieb befugten Kreditinstituts oder durch eine Vorauszahlung als Deposit geleistet werden. Die FDG 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-Notification) von 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 zulasten 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 FDG verrechnet.

VI Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2026.

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

Dr. Henning Pfisterer
Senior Vice President Aviation und Accountable Manager
E-Mail: henning.pfisterer@dus.com
Tel.: +49 (0)211 421-21545

Ulrich Topp
Director Aviation Business Development & Analytics
E-Mail: ulrich.topp@dus.com
Tel.: +49 (0)211 421-20329