

**Entgeltordnung
für den
Verkehrsflughafen Dortmund**

gültig ab 01.08.2026

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis..... 2

Teil A Genehmigungspflichtige Entgelte i.S.v. §19b LuftVG..... 3

I. Allgemeine Bedingungen 3

II. Startentgelte..... 5

III. Abstellentgelte..... 11

IV. Sicherheitsentgelte..... 12

V. Kappungsgrenze 13

VI. Inkrafttreten 13

Teil A Genehmigungspflichtige Entgelte i.S.v. §19b LuftVG

I. Allgemeine Bedingungen

Die Flughafen Dortmund GmbH (FDG GmbH) erhebt die Flughafenentgelte nach dieser Entgeltordnung zu den folgenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Abweichende Geschäftsbedingungen gelten nicht, auch wenn die FDG GmbH ihnen nicht widersprochen hat.

1. Schuldner aller Entgelte nach dieser Entgeltordnung sind als Gesamtschuldner:
 - a) die Luftverkehrsgesellschaft, unter deren Airline- Code/Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird,
 - b) die Luftverkehrsgesellschaften, 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.
2. Die Flughafenentgelte sind vor dem Start in Euro zu entrichten. Die Rechnungsstellung und Zahlung erfolgt in diesen Fällen sofort.
Mit dem Schuldner kann auf Antrag eine Vereinbarung getroffen werden, dass die Flughafenentgelte in festgelegten Intervallen in Rechnung gestellt werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt werden:
 - Banküberweisungen von angemessenen Vorauszahlungen auf die anfallenden Flughafenentgelte.
 - Geeignete Kreditsicherheit – insbesondere selbstschuldnerische Bürgschaft oder Deponat. Die Sicherheit ist ausreichend, wenn sie die vom Entgeltschuldner zu zahlenden Entgelte in geeignetem Umfang absichert.

In diesen Fällen erfolgt die Rechnungsstellung in monatlichen Abständen. Die Rechnungen sind sofort nach Rechnungseingang in Euro zu bezahlen. Skonti werden nicht gewährt. Bei Zahlungsverzug bleibt die Geltendmachung von Verzugszinsen in angemessener Höhe vorbehalten. Das Tilgungsbestimmungsrecht des Entgeltschuldners ist ausgeschlossen. Eine Aufrechnung mit nicht anerkannten oder rechtskräftig festgestellten Forderungen ist ausgeschlossen. Reklamationen können nur innerhalb einer Frist von 4 Wochen ab Rechnungsdatum berücksichtigt werden.

Liegt ein Zahlungsverzug vor, kann die Flugzeugabfertigung unterbrochen oder vollständig verweigert werden.

Hat der Entgeltschuldner der FDG GmbH 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 än-

dern, ist die FDG GmbH 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 GmbH 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.

3. Alle Entgelte unterliegen dem Umsatzsteuergesetz gemäß § 10 Abs. 1. Der Entgeltschuldner hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern keine Befreiung nach dem Umsatzsteuergesetz vorliegt. Alle Entgelte sind Entgelte im Sinne von § 1 Absatz 1 und § 10 Absatz 1 des Umsatzsteuergesetzes. Der Entgeltschuldner hat daher im Sinne dieses Gesetzes die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten soweit nicht unter den gesetzlichen Voraussetzungen nicht versteuerbare bzw. steuerfreie Umsätze für die Luftfahrt vorliegen und diese Voraussetzungen vom Unternehmer nachgewiesen werden.
4. Die Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Dortmund in ihrer jeweils gültigen Fassung ist Bestandteil dieser Geschäftsbedingungen.
5. Die Allgemeinen Bedingungen und darauf beruhende Vertragsverhältnisse unterliegen dem Recht der Bundesrepublik Deutschland.

Erfüllungsort und Gerichtsort sämtlicher Leistungen, insbesondere der Zahlungspflichten des Vertragspartners, ist Dortmund.

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

Änderungen und Ergänzungen dieses Verzeichnisses bleiben vorbehalten.

Sollte eine Bestimmung dieser Geschäftsbedingungen nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, so soll diese Bestimmung als durch diejenige gesetzlich zulässige Bestimmung ersetzt werden, die dem sich aus der unwirksamen Bestimmung ergebenden Willen am nächsten kommt. Die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen bleibt dadurch unberührt.

II. Startentgelte

1. Startentgelte

Für jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen Dortmund ist ein Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Das Startentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges („touch-and-go“) zu entrichten.

1.1 Startentgeltbemessung bei Flügen im nichtflugplanmäßigen Verkehr (non scheduled flights)

Das Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der MTOM. Die MTOM eines Luftfahrzeuges ist nachzuweisen durch das "Airplane Flight Manual" (AFM) Basic Manual Section for Weight Limitations. Bis zur Vorlage dieser Unterlagen wird die höchste bekannte MTOM dieses Flugzeugtyps zugrunde gelegt. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Eine Änderung der MTOM gemäß AFM wird nur anerkannt, wenn die Änderung mindestens vier Monate vor Beginn einer Flugplanperiode mitgeteilt worden ist.

1.1.1 Startentgelthöhe

a) Das Entgelt beträgt bei Motorflugzeugen bis 2.000 kg Höchstabflugmasse je Start

für Luftfahrzeuge,	die den erhöhten Schallschutzanforderungen nach NfL I-134/99 entsprechen	die einen Lärmschutznachweis vorweisen können, aber nicht dem NfL I-134/99 entsprechen	die keinen Lärmschutznachweis vorweisen können
	EUR	EUR	EUR
bis 1.000 kg	12,11	19,11	27,22
ab 1.001 kg bis 1.200 kg	14,58	23,08	33,31
ab 1.201 kg bis 1.400 kg	23,05	37,72	54,45
ab 1.401 kg bis 2.000 kg	34,03	55,69	80,44

- b) Das Entgelt beträgt bei Motorflugzeugen mit einer Höchstabflugmasse über 2.000 kg

für Luftfahrzeuge			
mit Zulassung nach ICAO Annex 16			ohne Zulassung nach ICAO Annex 16
die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 4 und 14 entsprechen und in der Bonusliste enthalten sind	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, entsprechen und nicht in der Bonusliste enthalten sind	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2, entsprechen	
EUR je angefangene 1.000 kg Höchstabflugmasse			
EUR	EUR	EUR	EUR
32,10	40,11	80,23	160,45

Strahltriebwerke bzw. Luftfahrzeuge mit anderer Antriebsart entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2, 3 und 14 bzw. Chapter 5, 6, 8, 10 oder den LSL Chapter II und III, V, VI, X, sofern für sie anhand von Zertifizierungsunterlagen einer Zulassungsbehörde oder vergleichbaren Unterlagen des Herstellers im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die in den genannten Kapiteln zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden (NfL I-134/99). Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage eines vollständigen und durch den Flughafenunternehmer nachprüfbar Nachweises über die Einhaltung der oben genannten Bedingungen durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start. Erfolgt keine Vorlage eines Nachweises, so werden die Entgelte für Flugzeuge zur Eingruppierung in die Kategorie „Chapter 3“ nach Grundlage der Kategorie „Chapter 2“ und weiter auf der Grundlage „ohne Zulassung nach ICAO Annex 16 oder LSL“ berechnet. Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht. Die Bonusregelung gilt nur für Luftfahrzeuge, die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 4 oder 14 entsprechen und in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr (zuletzt NfL I-83/03) in der jeweils gültigen Fassung enthalten sind.

1.1.2 Schul- und Einweisungsflüge

Bei Schul- und Einweisungsflügen ermäßigen sich die in 1 und 2.1 genannten Entgelte entsprechend der Höchstabflugmasse

- bis 3.000 kg um 25 %, bei stationierten Luftfahrzeugen um 35 %.
- über 3.000 kg um 45 %, bei stationierten Luftfahrzeugen um 45 %.

- Schulflüge sind Flüge, bei denen ein ziviler Flugschüler im Rahmen seiner Ausbildung bei einem genehmigten Ausbildungsbetrieb (Luftfahrerschule) Fähigkeiten erlernt, die zur Erlangung eines zivilen Luftfahrerscheins oder einer Berechtigung im Sinne der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal notwendig sind.
- Einweisungsflüge sind Flüge, die zur fliegerischen und technischen Einweisung von zivilen Luftfahrern dienen; die einzuweisenden Luftfahrer müssen im Besitz des für das benutzte Luftfahrzeugmuster vorgeschriebenen Luftfahrerscheins sein; der Einweisende muss sich an Bord des benutzten Luftfahrzeugs befinden.

1.2. Startentgeltbemessung bei Flügen im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled flights)
Das Startentgelt bemisst sich nach der Zahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Passagiere.

1.2.1 Startentgelthöhe

Das Startentgelt beträgt vorbehaltlich des Mindestentgelts nach 1.2.2 je Fluggast bei Vorliegen der nachfolgenden Bedingungen:

	Kategorie 1
Gesamtzahl der beförderten Passagiere je Kalenderjahr	Luftfahrzeuggröße mehr als 120 Sitze
	EUR
mehr als 1.000.000	1,50
mehr als 500.000	2,20
250.001 bis 500.000	4,40
100.001 bis 250.000	7,50
50.001 bis 100.000	11,50
0 bis 50.000	18,00

	Kategorie 2
Gesamtzahl der beförderten Passagiere je Kalenderjahr	Luftfahrzeuggröße bis maximal 120 Sitze
	EUR
mehr als 100.000	4,40
50.001 bis 100.000	7,70
0 bis 50.000	15,40

	Kategorie 3
Gesamtzahl der beförderten Passagiere je Kalenderjahr	Luftfahrzeuggröße bis maximal 50 Sitze
	EUR
mehr als 50.000	6,60
25.001 bis 50.000	9,90
0 bis 25.000	16,50

Bedient eine Fluggesellschaft den Flughafen Dortmund nicht über den Verlauf eines kompletten Kalenderjahres, gelten die zu erreichenden Volumengrenzen jeweils anteilig.

Setzt eine Fluggesellschaft in einem Kalenderjahr Luftfahrzeuge verschiedener Kategorien ein, ist maßgeblich für die Bemessung des Startentgeltes die Anzahl der insgesamt von einer Fluggesellschaft beförderten Passagiere je Kalenderjahr. In diesem Fall erfolgt eine einheitliche Zuordnung aller Passagiere in diejenige Entgeltkategorie, in der der größte Anteil der Passagiere befördert wurde.

Das zuvor genannte Startentgelt gilt nur für Luftfahrzeuge, die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, 4 oder 14 entsprechen und in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr (zuletzt NfL I-83/03) in der jeweils gültigen Fassung enthalten sind.

Für Luftfahrzeuge anderer Lärmkategorien wird ein prozentualer Aufschlag zu den jeweils oben angeführten Entgelten erhoben. Er beträgt für:

Luftfahrzeuge		
mit Zulassung nach ICAO Annex 16		ohne Zulassung nach ICAO Annex 16
die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 3, entsprechen und nicht in der Bonusliste enthalten sind	die den Bedingungen von ICAO Annex 16, Chapter 2, entsprechen	
+ 50 %	+ 75 %	+ 150 %

1.2.2 Mindestentgelt

In jedem Fall ist für einen Start mindestens ein Startentgelt von 200,00 Euro zu zahlen.

1.2.3 Mitteilung der geplanten Passagierzahlen

Vor oder unverzüglich nach Beginn jeder Flugplanperiode wird die Fluggesellschaft dem Flughafenunternehmer die geplante Zahl der in dieser Periode zu befördernden Passagiere mitteilen. Der Flughafenunternehmer wird das Startentgelt vorläufig auf der Basis und nach Prüfung dieser Planzahlen gemäß 2.2.1 in Rechnung stellen. Die endgültige Abrechnung erfolgt innerhalb von 30 Tagen nach Ende der Flugplanperiode auf der Grundlage der Anzahl der tatsächlich beförderten Passagiere. Ein eventueller Ausgleich erfolgt innerhalb von 7 Tagen nach Zustellung der Abrechnung.

1.3 Zeitabhängiges Sonderentgelt

Die unter Punkt 2.1 und 2.2 genannten Entgelte erhöhen sich, sofern die Flugbewegungen im Rahmen der gültigen Betriebsgenehmigung zu folgenden Uhrzeiten erfolgen, um:

Ortszeit	Zeitintervall	EUR
nach 22:00 Uhr - 05:59 Uhr	je 15 Min	150,00

Ausgenommen von dieser Regelung sind Ambulanzflügeinsätze.

1.4 Emissionsabhängiges Startentgelt

Das emissionsabhängige Startentgelt wird je ausgestoßenem Kilogramm-Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off-Zyklus“, LTO) eines Luftfahrzeugs pro Start, Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges (Touch & Go) oder Tiefanflug (Low Approach) berechnet.

Das emissionsabhängige Entgelt pro Emissionswert beträgt **3,00 EUR.**

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. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand anerkannter Datenbanken ermittelt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke, die „Registration Emissionvalue“-Datenbank des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke.

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

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

ERLIG-Berechnungsformel:

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

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:

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

Stickoxidäquivalent (Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO_x des Luftfahrzeugs.

Der Einsatz eines Triebwerkstyps mit niedrigeren Emissionswerten ist dem Flughafenunternehmer durch Vorlage des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung mit dem entsprechenden ICAO-Zertifikat oder dem Herstellernachweis rechtzeitig vor dem Start nachzuweisen. Solange dies nicht nachgewiesen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den 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.

Rückwirkende Erstattungen erfolgen nicht.

Das Emissionsentgelt beträgt immer mindestens 3,00 EUR pro Start im standardisierten Lande- und Startvorgang (LTO-Zyklus) für jedes Luftfahrzeug.

Abweichend von der allgemeinen Regelung wird die Emission von Fluggerät mit einer MTOM kleiner oder gleich 5,7 Tonnen pauschal mit 1 kg NOx/HC pro LTO-Zyklus veranschlagt.

2. Sonderregelungen

2.1 Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Start

Das nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessene Startentgelt ist auch bei einer Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges zu entrichten.

2.2 Notlandungen

Bei Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung oder aufgrund von medizinischen Notfällen an Bord befindlicher Passagiere sind - sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Ziel-flughafen ist - keine Anflug- und Startentgelte zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

2.3 Bedienstete einer zivilen Luftfahrtbehörde

Für Luftfahrzeuge, die von einem Bediensteten einer zivilen Luftfahrtbehörde des Bundes oder der Länder in Ausübung dienstlicher Obliegenheiten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer geführt werden, sind keine Anflug- und Startentgelte zu entrichten, sofern eine entsprechende (ggf. auch nachträgliche) Bestätigung durch die Luftfahrtbehörde vorgelegt wird.

III. Abstellentgelte

Für das Abstellen von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen Dortmund ist ein Nutzungsentgelt (Abstellentgelt) an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Für ein Abstellen von insgesamt höchstens 3 Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeugs wird kein Abstellentgelt erhoben.

1. **Abstellentgeltbemessung**
Die Höhe der Abstellentgelte wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeugs bemessen.
2. **Abstellentgelthöhe**
Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangenen 24 Std. bei Motorflugzeugen mit einer Höchstabflugmasse

für Luftfahrzeuge	EUR
bis 1.200 kg	26,99
ab 1.201 kg bis 2.000 kg	37,72
ab 2.001 kg je angefangene 1000 kg	8,10

3. **Zahlungszeitpunkt / Währung**
Das Abstellentgelt ist vor dem Start in Euro zu entrichten; in besonderen Fällen kann es nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer nachträglich entrichtet werden.
4. **Abstellung mit einer Dauer von mehr als 30 Tagen**
Für die Abstellung von Luftfahrzeugen, die voraussichtlich eine Dauer von mehr als 30 aufeinander folgenden Tagen umfasst, kann zwischen den Luftfahrzeughaltern und dem Flughafenunternehmer vor Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden.

IV. Sicherheitsentgelte

Zum Ausgleich der Kosten nach dem Luftsicherheitsgesetz ist zusätzlich ein Sicherheitsentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start an Bord befindlichen Passagiere bemisst.

Das Sicherheitsentgelt beträgt je Passagier **3,36 EUR.**

V. Kappungsgrenze

Liegt die Auslastung einer Luftverkehrsgesellschaft einschließlich aller von ihr beherrschten bzw. kontrollierten Luftverkehrsgesellschaften für Flüge im flugplanmäßigen Verkehr in einem Kalenderjahr über 80 %, so wird für die Anzahl abgeflogener Passagiere, die die Auslastung von 80 % übersteigt, ein Kappungsbetrag von 3,00 EUR auf die Summe der Entgelte nach Teil A II. – IV. dieser Entgeltordnung je Passagier zurückerstattet. Die Auslastung wird hierbei definiert als die Summe der abgeflogenen Passagiere dividiert durch die Summe der abgeflogenen Sitzplätze aller Passagierflüge.

VI. Inkrafttreten

Die Entgeltordnung tritt mit Wirkung vom 01. August 2026 in Kraft. Die Entgeltordnung vom 01. April 2024 verliert mit diesem Tag ihre Gültigkeit.

Dortmund, 18.06.2026

FLUGHAFEN DORTMUND GMBH

van Bebber

genehmigt

Münster, 07.07.2026
Bezirksregierung Münster
Az.: 26.05.02-007/2026.0001

im Auftrag
Liska