

TE Vwgh Erkenntnis 2012/11/27 2010/03/0107

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 27.11.2012

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3L E06202030;
E3L E07402010;
E6j;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
92 Luftverkehr;

Norm

31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art 16 Abs3;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art16 Abs3;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL;
62001CJ0363 Flughafen Hannover-Langenhagen VORAB;
62002CJ0460 Kommission / Italien;
62003CJ0386 Kommission / Deutschland;
62006CJ0181 Deutsche Lufthansa VORAB;
62010CJ0424 Ziolkowski VORAB;
EURallg;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §10 Abs2;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §17a ;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde der 1. A GmbH in W,

1. 2.Ziffer 2

B Aktiengesellschaft in N, 3. E GmbH, 4. M Ges.m.b.H.,

1. 5.Ziffer 5

O GmbH, 6. S Gesellschaft m.b.H., 7. T GmbH, die 3.- bis 7.- beschwerdeführenden Parteien in W, alle vertreten durch DDr. Christian F. Schneider, Rechtsanwalt in 1220 Wien, ARES Tower, Donau-City-Straße 11, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 2. Juli 2010, ZI BMVIT-70.168/0005-II/L3/2010, betreffend Hydrantentarif nach dem Flughafenbodenabfertigungsgesetz,

zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführenden Parteien haben dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

A. Zum angefochtenen Bescheid

1. Die beschwerdeführenden Parteien sind Gesellschafter der F Ges bR (F), welche wiederum Eigentümerin des Hydrantensystems und des Tanklagers am Flughafen W ist. Mit Eingabe vom 30. Jänner 2009 stellten die beschwerdeführenden Parteien "als Gesellschafter der F Ges bR" (F), diese wiederum vertreten durch die AF GmbH (AF), auf Grund des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes, BGBl I Nr 97/1998 idFBGBl I Nr 98/2007 (FBG), den Antrag auf "Genehmigung eines Infrastrukturtarifes 'Hydrantentarif' in Höhe von EUR 5,81 pro durchgeleiteten m3 Jet A- 1 mit Wirksamkeit vom 1. April 2009". 1. Die beschwerdeführenden Parteien sind Gesellschafter der F Ges bR (F), welche wiederum Eigentümerin des Hydrantensystems und des Tanklagers am Flughafen W ist. Mit Eingabe vom 30. Jänner 2009 stellten die beschwerdeführenden Parteien "als Gesellschafter der F Ges bR" (F), diese wiederum vertreten durch die AF GmbH (AF), auf Grund des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 97 aus 1998, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 98 aus 2007, (FBG), den Antrag auf "Genehmigung eines Infrastrukturtarifes 'Hydrantentarif' in Höhe von EUR 5,81 pro durchgeleiteten m3 Jet A- 1 mit Wirksamkeit vom 1. April 2009".

Dieser Antrag lautet, soweit für den vorliegenden Fall

relevant (Hervorhebungen im Original):

1. Rechtliche Grundlagen

Gemäß § 1 Absatz 7 des Flughafen Bodenabfertigungsgesetzes (FBG), BGBl I Nr 97/1998 in der Fassung BGBl I Nr 98/2007, sind Zentrale Infrastruktureinrichtungen Einrichtungen auf Flughäfen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die auf Grund ihrer Komplexität oder aus Kosten oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in zweifacher Ausführung geschaffen werden können. Dazu zählen insbesondere die Gepäcksortier-, Enteisungs-, Abwasserreinigungs- und Treibstoffverteilungsanlagen. Gemäß Paragraph eins, Absatz 7 des Flughafen Bodenabfertigungsgesetzes (FBG), Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 97 aus 1998, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 98 aus 2007,, sind Zentrale Infrastruktureinrichtungen Einrichtungen auf Flughäfen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die auf Grund ihrer Komplexität oder aus Kosten oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in zweifacher Ausführung geschaffen werden können. Dazu zählen insbesondere die Gepäcksortier-, Enteisungs-, Abwasserreinigungs- und Treibstoffverteilungsanlagen.

Mit Schreiben vom 27.11.1998 ... hat die (belangte Behörde) die Treibstoffverteilungsanlage auf dem Flughafen W als Zentrale Infrastruktureinrichtung anerkannt. Des Weiteren wird in diesem Schreiben darauf hingewiesen, dass sich Tankfirmen in den Bereichen des Flughafen W, die von der Treibstoffversorgungsanlage versorgt werden, dieser zentralen Infrastruktureinrichtung zu bedienen haben. Gemäß § 10 Absatz 2 FBG ist die Höhe des Entgelts für den Zugang zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen (Infrastrukturtarif) von den Betreibern der zentralen Infrastruktureinrichtungen nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien nach Anhörung des Nutzausschusses festzulegen. Mit Schreiben vom 27.11.1998 ... hat die (belangte Behörde) die Treibstoffverteilungsanlage auf dem Flughafen W als Zentrale Infrastruktureinrichtung anerkannt. Des Weiteren wird in diesem Schreiben darauf hingewiesen, dass sich Tankfirmen in den Bereichen des Flughafen W, die von der Treibstoffversorgungsanlage versorgt werden, dieser zentralen Infrastruktureinrichtung zu bedienen haben. Gemäß Paragraph 10, Absatz 2 FBG ist die Höhe des Entgelts für den Zugang zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen (Infrastrukturtarif) von den Betreibern der zentralen Infrastruktureinrichtungen nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien nach Anhörung des Nutzausschusses festzulegen.

(...)

2. Allgemeine Grundlagen

(...)

Als Eigentümerin des Hydrantensystems und des Tanklagers am Flughafen W stellt die F für die Nutzungen der Anlagen der F den Nutzern (F Gesellschaftern sowie Dritten) ein Entgelt in Rechnung.

Dieses Entgelt (Hydrantentarif) soll in Form eines Infrastrukturtarifs gemäß FBG festgesetzt werden. Der Hydrantentarif wird in gleicher Höhe von allen Nutzern der Anlagen der F erhoben werden und entspricht damit den Vorgaben des § 10 Absatz 2 Satz 1 FBG. Dieses Entgelt (Hydrantentarif) soll in Form eines Infrastrukturtarifs gemäß FBG festgesetzt werden. Der Hydrantentarif wird in gleicher Höhe von allen Nutzern der Anlagen der F erhoben werden und entspricht damit den Vorgaben des Paragraph 10, Absatz 2 Satz 1 FBG.

3. Verfahrensablauf

Der Verfahrensablauf im Hinblick auf die Stellung dieses Antrages wurde mit (der belangten Behörde) im Vorwege abgestimmt. Dabei wurde vereinbart, dass der derzeit gültige Hydrantentarif bei Änderungen der Kalkulationsgrundlagen, wie z.B. Volumen oder Summe der operativen Kosten, durch einen neuen Tarifantrag abgelöst werden kann.

Der Nutzerausschuss wird voraussichtlich Anfang Februar tagen und über den Hydrantentarif informiert werden.

4. Berechnung des Hydrantentarifs

Der Hydrantentarif wird anhand des WACC Ansatzes pro Kalenderjahr kalkuliert. Ziel dieses Ansatzes ist es, dem regulierten Unternehmen eine marktübliche Rendite auf das eingesetzte Kapital zu garantieren und dadurch Kostendeckung zu gewährleisten. Insbesondere wird dabei berücksichtigt, dass die Geschäftstätigkeit der F einem unternehmerischen Risiko unterliegt, welches vom Regulator berücksichtigt werden muss.

Zunächst wird eine faire Rendite auf das eingesetzte Kapital, die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten ("WACC") der F festgelegt. Anschließend wird die Kapitalbasis bestimmt, die den Wert der notwendigen betrieblichen Anlagen widerspiegeln soll. Darauf wird in weiterer Folge der WACC angewendet.

a) Betafaktor als ein möglicher Wertmesser

In diesem Kalkulationsansatz wird der Betafaktor als Wertmesser des Geschäftsrisikos genutzt, obwohl bereits in vorhergehenden Gutachten darauf hingewiesen wurde, dass das Capital Asset Pricing Model (CAPM), aus dem der Betafaktor hervorgeht, nicht unumstritten ist und somit nicht die einzige Möglichkeit darstellt, die relevante Benchmark Rendite für die F zu berechnen.

Im derzeit gültigen Tarifbescheid wurde (von der belangten Behörde) ein unverschuldetes Betafaktor angenommen, der jenem Mittelwert entspreche, der von der Energie Control Kommission für das Risiko von Stromnetzbetreibern als angemessen angesehen werde. Aus bereits erläuterten Gründen vertritt die F jedoch die Auffassung, dass der Betrieb eines Strom oder Gasleitungsnetzes kein guter Komparator für das Risiko des Betriebs eines Hydrantensystems sein kann. Im Gegensatz dazu wird das zu erwartende Risiko der F als wesentlich höher angesehen und direkt an den Flughafen bzw Fluglinien gekoppelt. Das heißt, wenn der Flughafen Flüge verliert, dann hat das direkte Auswirkungen auf die Nachfrage der F. Aus diesen Gründen wird unterstellt, dass das Risiko des Flughafens W jedenfalls als realistischer repräsentativer Indikator des Geschäftsrisikos der F zu verstehen ist.

Fraglich ist daher die empirischen Quantifizierung dieses Risikos:

Die nachfolgende Tabelle unterhalb stellt für ähnliche europäische Flughäfen die unverschuldeten Beta Koeffizienten dar. Die Flughäfen wurden so ausgewählt, dass Flughäfen mit ähnlichen Passagierzahlen und Angestellten ausgewählt wurden, welche an der Börse gehandelt werden. Die einzige Ausnahme ist der Flughafen L S, welcher nicht gehandelt wird. Für diesen wurde der Beta Koeffizient dem jüngsten Bericht der britischen Wettbewerbsbehörde zur Preisregulierung am Flughafen S entnommen. Darüber hinaus enthält die Tabelle auch den unverschuldeten Betafaktor, welchen Prof. D unter der Kategorie "Airport Development Maintenance" für Europa auf seiner Website anführt. Auf Prof. D hat (die belangte Behörde) bereits in vorhergehenden Gutachten Bezug genommen.

Tabelle 1: Vergleich der Risikoprofile ähnlicher unternehmerischer Tätigkeiten

Unverschuldetes Beta

Passagiere

(2007, Millionen)³

Angestellte

(2007)³

K

0,361

19,9

1.900

L S

0,612

22.8

11.600

W

0,481

18,8

16.000

Z

0,701

20,7

24.000

Airport Development/Maintenance

0,734

Quelle: (1) ...

Es ist ersichtlich, dass der W Flughafen mit einem unverschuldeten Betakoeffizienten von 0,48 deutlich hinter den Risikoprofilen von Z und L S liegt. Das durchschnittliche unverschuldete Beta der vier Flughäfen beläuft sich auf 0,54 (0,60 ohne K). Da der Referenzwert des Prof. D für die Instandhaltung und Entwicklung europäischer Flughäfen mit 0,73 deutlich über denen der vier gewählten Flughäfen liegt, wurde sich für den zugrundeliegenden Tarifiertrag an dem sich ergebenden durchschnittlich unverschuldeten Betafaktor orientiert.

Andernfalls hätte sich nach dem unverschuldeten Beta von Prof. D und ansonsten gleichen Kalkulationsfaktoren ein Tarif von 6,17 EUR/m³ ergeben.

b) Marktrisikoprämie

Die Marktrisikoprämie gibt an, um wie viel höher die zu erwartende Rendite des Aktienmarkts sein muss im Vergleich zur Sekundärmarktrendite, damit ein rationaler Investor in den Markt investiert. Prof. Ds Website weist für die Euro Länder eine durchschnittliche Marktrisikoprämie von 5,20% aus. Der im derzeit gültigen Bescheid gewählte Wert von 4,79% ist selbst wenn man Prof. D Werte unkritisch hinnimmt äußerst konservativ gewählt im Europäischen Vergleich.

In einem der führenden Textbücher zu Corporate Finance schreiben Professoren Brealey und Myers

"(We) have no official position on the market risk premium, but we believe that a range of 5 to 8 percent is reasonable for the United States." (Hervorhebung des Autors)

Nach der im K Gutachten angewandten Methodologie, nach der die amerikanische Marktrisikoprämie als relevante Größe für Österreich anzusetzen ist, kann daher die Marktrisikoprämie für Österreich bis zu 8% betragen. Im folgenden wird daher mit der o. a. durchschnittlichen Marktrisikoprämie von 5,20% kalkuliert.

c) Kapitalbasis

Ausgangsbasis bildet die Methode der "abgeschriebenen optimierten Wiederbeschaffungskosten" (Depreciated Optimised Replacement Cost oder DORC). Nach dieser Methode wird berechnet, welche neuen Anlagen ein effizienter Unternehmer anschaffen müsste, um das regulierte Unternehmen ersetzen zu können. In einem zweiten Schritt werden die Beschaffungskosten dieser neuen Anlage auf das Niveau der existierenden Anlage abgeschrieben. Unter Anwendung dieses DORC Ansatzes auf die zu regulierende F ergibt sich eine Kapitalbasis von ca. EUR 18 Millionen.

d) Gesamtdurchsatz

Seit 1995 hat die Entwicklung des Durchsatzes der F stark mit dem realen österreichischen BIP korreliert. In den Jahren, in denen die Jet Nachfrage negatives Wachstum zu verzeichnen hatte (im Durchschnitt von minus 3,45%), ist das BIP real nur um rund 1,55% gewachsen. In den restlichen Jahren stieg die Jet Nachfrage im Durchschnitt um 9,37% während das BIP um rund 2,94% anstieg. Das heißt, schwaches Wirtschaftswachstum ist assoziiert mit einer negativen Durchsatzentwicklung. In ihrer Dezember 2008 Prognose zum Wirtschaftswachstum geht die Österreichische Nationalbank (OeNB) davon aus, dass die österreichische Wirtschaft im nächsten Jahr um real minus 0,3% wachsen wird. Im selben Dokument prognostiziert die OeNB, dass der Ölpreis von 99,9 auf 67,3 USD pro Barrel fallen wird. Dies entspricht einer Veränderung von minus 23% gemessen in Euro. Angesichts dieser makroökonomischen Entwicklungen ist es unwahrscheinlich, dass die Jet Nachfrage in W konstant bleiben wird.

So geht die F selbst auch davon aus, dass die Erwartung des Durchsatzes nach unten revidiert werden muss. Im Detail wird angenommen, dass die Nachfrage um rund 15% gegenüber Budget 2008 fallen wird. Diese Erwartung spiegelt sich derzeit auch in den realisierten Mengen der letzten drei Monate und Pressemitteilungen des Flughafens wider, wonach diverse Langstreckenflüge ab 2009 wegfallen.

5. Höhe des Hydrantentarifs

Gemäß der beigefügten Berechnung ergibt sich ein Hydrantentarif für das Jahr 2009 in Höhe von 5,81 EUR/m³. Dabei wird die Miller Formel zur Kalkulation herangezogen.

Im Hinblick auf die in diesem Schreiben ausführlich dargelegten Begründungen ersucht die F um antragsgemäße Genehmigung des Hydrantentarifs.

2. In weiterer Folge brachten die Beschwerdeführerinnen durch die AF bei der belangten Behörde eine weitere, auf den 30. April 2009 datierte Eingabe ein.

Dieses Schreiben lautet soweit für den vorliegenden Fall relevant (Hervorhebungen im Original):

Modifikation des Antrages auf Genehmigung eines Infrastrukturtarifs "Hydrantentarif" für den Flughafen W mit Wirksamkeit ab 01. April 2009

...

nachfolgend wird der im Namen der Gesellschafter der F am 30. Jänner 2009 beantragte, aber noch nicht beschiedene, Tarifierungsantrag modifiziert um die aktuellen Entwicklungen, wie mit Ihnen am (...) in W besprochen.

Unter Berücksichtigung einer rückläufigen Jahresdurchsatzmenge - für die ersten vier Monate des Jahres ergab sich bereits ein Rückgang um ca. 18% ggü. dem Vorjahresvergleichszeitraum - und einem mit Ihnen vereinbarten Verlustausgleich ergibt sich unter Beibehaltung der in der Höhe beantragten Kalkulationsfaktoren nach WACC ein Infrastrukturtarif in Höhe von 6,45 EUR/m³.

Im Hinblick auf die diesem Schreiben beigefügte Kalkulation ersucht die F um antragsgemäße Genehmigung des Hydrantentarifs.

(...).

Diesem Schreiben war eine tabellarische Auflistung angeschlossen, die mit "Anlage zum modifizierten Antrag" überschrieben war.

3. Im Zuge des von der belangten Behörde in Folge des Antrages der Beschwerdeführerinnen eingeleiteten Ermittlungsverfahrens wurde K. am 10. März 2009 mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt, wobei sich dieses vor allem auf die durch die F vorgelegte Kalkulation beziehen sollte.

4. Mit e-mail vom 16. November 2009 teilte die AF als Vertreterin der Beschwerdeführerinnen der belangten Behörde mit, dass die Beschwerdeführerinnen mit einer "vergleichsweisen" Festsetzung des Hydrantentarifes von EUR 5,17 m3 einverstanden wären. Auch diesem Schreiben war eine tabellarische Auflistung angeschlossenen, die mit "Anlage zum modifizierten Antrag" überschrieben war.

5. Mit einem weiteren Schreiben vom 19. April 2010 erstattete die F durch die AF eine weitere Eingabe an die belangte Behörde. Diese lautet auszugsweise wie folgt:

"(...) anbei als Anlage erhalten sie die aktuellen Durchsatzmengen sowie Kosten für die Monate Januar bis März 2010. Damit liegen ihnen sämtliche Daten wiederum in aktuellster Version vor. Demgemäß ergibt sich ein Hydrantentarif von 4,60 EUR m3 ab dem 01.04.2010, der in eventu zum zuletzt gestellten Antrag beantragt wird.

Bei den gelieferten Informationen handelt es sich um solche für den Antrag vom 30.01.2009, der aufgrund geänderten Mengenentwicklungen mit Schreiben vom 30.04.2010 (Anmerkung: gemeint offenbar 30.04.2009) entsprechend angepasst wurde. (...)"

Auch diesem Schreiben war eine tabellarische Kostenaufschlüsselung angeschlossenen, welche mit "Anlage zum modifizierten Antrag" überschrieben war.

6. Mit Schreiben vom 28. April 2010 übermittelte K. der belangten Behörde eine auf denselben Tag datierte gutachterliche Stellungnahme. Diese lautet soweit für den vorliegenden Fall relevant (Hervorhebungen im Original):

"...

2. Befund und ergänzende Befundaufnahme

...

3. Gutachterliche Stellungnahme

3.1. Stellungnahme zu den angesetzten kalkulatorischen

Zinsen

a) Allgemein

Während im Antrag vom 31.3.2008 die F die Eigenkapital als auch Fremdkapitalverzinsung vom gesamten eingesetzten Kapital (in Form der offensichtlich historischen Anschaffungskosten) abgegolten haben wollte, basiert der nun beantragte Tarif im Wesentlichen auf den von uns in der Stellungnahme vom 10.7.2008 dargestellten WACC-Ansatz (Weighted Cost of Capitals). Bei diesem Ansatz wird der ermittelte gewichtete Eigen- und Fremdkapitalzinssatz auf das eingesetzte Kapital angewandt. Dieser Weg wird im Übrigen auch von der ICAO, International Civil Aviation Organization vorgeschlagen, wie 'SERVICES' vom 30.4.2008 entnommen werden kann.

Folglich sind bei der Ermittlung der angemessenen Finanzierungskosten nachfolgende Parameter zu berücksichtigen:

- -Strichaufzählung
Risikoloser Zinssatz
- -Strichaufzählung
Marktrisikoprämie
- -Strichaufzählung
Beta Faktor (Maß für nicht diversifizierbares Risiko)
- -Strichaufzählung
Kapitalstruktur
- -Strichaufzählung
Fremdkapitalzinsen
- -Strichaufzählung
Steuerbelastung

b) Der anzuwendende Zinssatz

Ausgangsbasis für die Ermittlung angemessener Finanzierungskosten ist eine risikolose Kapitalmarktanlage. Dieser risikolose Zinssatz kann unter Berücksichtigung der Laufzeitäquivalenz entweder aus der zum jeweiligen Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve abgeleitet oder aber in Höhe der Renditen von Staatsanleihen mit einer langfristigen Laufzeit angesetzt werden.

Dem ursprünglichen Antrag vom 31.1.2009 wurde ein risikoloser Zinssatz in der Höhe von 4,3 % zugrunde gelegt, wobei hier offensichtlich der von uns in der Stellungnahme vom 10.7.2008 als angemessen angesehene risikolose Zinssatz (in Höhe der Sekundärmarktrendite für Mai 2008) unverändert übernommen wurde. Aufgrund der mit (der belangten Behörde) erfolgten Gespräche ist die F in den modifizierten Anträgen ab Mitte 2009 von einem risikolosen Zinssatz von 3,55 % ausgegangen (...). Dieser Zinssatz entspricht der für Februar 2009 von der ÖNB veröffentlichten Sekundärmarktrendite.

Das aktuelle Zinsniveau hat sich seit Februar 2009 verändert. Die Emissionsrendite von Anleihen des Bundes betrug laut Veröffentlichung der ÖNB im März 2010 3,35 %. Die Sekundärmarktrendite wird für März 2010 mit 2,75 % angegeben. Insgesamt erscheint uns ein risikoloser Zinssatz in der Höhe von 3,35 % als angemessen, da - wie bereits in unserer Stellungnahme vom Juli 2008 ausgeführt - ein möglichst aktueller, für die Zukunft maßgeblicher langfristiger Zinssatz Anwendung finden sollte. Dieser Zinssatz lässt sich auch - im Unterschied zur derzeit etwas niedrigeren Sekundärmarktrendite - mit veröffentlichten Zinsstrukturkurven für die letzten zehn Jahre (etwa der Deutschen Bundesbank bzw der österreichischen Bundesfinanzierungsagentur) rechtfertigen.

Für die Marktrisikoprämie, welche aus dem Vergleich der Renditen im Aktienmarkt (zB auf Basis eines Aktienindex) und den Renditen langfristiger Staatsanleihen gewonnen wird, wird in der Literatur (zB Mandl/Rabel, Unternehmensbewertung, Graz 1997, 296) für Österreich eine Bandbreite von 4,5 bis 5,5 % über der staatlichen Bond Rate empfohlen. Seitens der F wurde zunächst eine Marktrisikoprämie von 5,2 % und in den modifizierten Anträgen eine Marktrisikoprämie von 5 % angesetzt. Begründet wurde die angesetzte Marktrisikoprämie mit einem Verweis auf Literatur zu Corporate Finance von Brealey/Myers, die für Amerika eine Prämie zwischen 5 und 8 % als angemessen ansehen. Laut den Ausführungen der F könnte daher 'die Marktrisikoprämie für Österreich bis zu 8 % betragen'. Begründet wird dies damit, dass 'nach der im K. Gutachten angewandten Methodologie ... die amerikanische Marktrisikoprämie als relevante Größe für Österreich anzusetzen' sei. Die in unserer Stellungnahme vom Juli 2008 angesetzte, der Homepage von Prof D (http://papes.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/data.html) entnommene Prämie von 4,79 % wurde von der F im Antrag als 'äußerst konservativ ... im europäischen Vergleich' bezeichnet.

Aktuell wird von Prof D für Märkte mit einer Triple A Bonität und damit auch für Österreich eine Marktrisikoprämie von 4,5 % publiziert. Die von einer Arbeitsgruppe der Kammer der Wirtschaftstreuhänder auf Basis neuerer empirischer Untersuchungen im Dezember 2006 veröffentlichte Empfehlung, wonach für den österreichischen Kapitalmarkt bis auf weiteres von einer sachgerechten Marktrisikoprämie (vor persönlichen Ertragsteuern) in Höhe von 4,5 % bis 5,0 % auszugehen sei, besteht nach wie vor. Unter diesen Gesichtspunkten betrachten wir zusammenfassend die von Prof D veröffentlichte Marktrisikoprämie von 4,5 % als angemessen, wobei wir klarstellen, dass entgegen den Ausführungen der ausschließlich in Österreich tätigen F die 'amerikanische Marktrisikoprämie' nicht auf österreichische Verhältnisse umgelegt werden kann.

Wesentlich für die angesetzten kalkulatorischen Zinsen ist die Bemessung des Risikozuschlages, wobei hier auf die von der Kapitalmarktforschung entwickelten Beta-Faktoren zurückgegriffen werden kann. Die aus empirischem Datenmaterial gewonnenen Branchen Beta Faktoren bilden das durchschnittliche Risiko einer bestimmten Branche im Verhältnis zum Marktrisiko ab. Bei einem Beta Faktor von 1,0 liegt die jeweilige Branche im Bereich des Gesamtmarktrisikos, liegt der Beta Faktor über 1,0 schwankt die Rendite der Branche stärker als die des gesamten Marktes. Je höher der Beta Faktor, umso höher ist das Risiko der Branche.

Im gegenständlichen Antrag wird von der F bei der Bestimmung des Betafaktors für den Betrieb eines Hydrantensystems eine Bezugnahme auf die Strompreisregulierung durch die Energie Control Kommission (ECK) abgelehnt. Vielmehr wird das zu erwartende Risiko viel höher eingestuft und direkt an Flughäfen bzw Fluglinien gekoppelt. Hierzu ermittelte die F für ihren Antrag vom Jänner 2009 den Durchschnitt der unverschuldeten Betafaktoren der Flughäfen K, L S, W und Z mit 0,54. Ferner verwies die F auf die Homepage von Prof D, <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>, welcher für die Branche 'Airport Develop/Maint' ein Beta Faktor für

unverschuldete Unternehmen von 0,73 entnommen werden konnte.

Für Jänner 2010 wurde von Prof D für die Branche 'Air Transport' auf Basis der Daten von 30 europäischen Airlines und Flughäfen ein unverschuldeter Betafaktor von 0,47 veröffentlicht. Die Branche 'Airport Develop/Maint' scheint bei Prof D nicht mehr auf. Wie bereits in unserer Stellungnahme vom Juli 2008 ausgeführt, beschäftigt sich die Civil Aviation Authority in London intensiv mit den Beta Faktoren von internationalen Flughäfen. In den im Internet abrufbaren Entscheidungen und Studien werden für europäische Flughäfen Beta Faktoren im Bereich von 0,5 genannt. Diesbezüglich sei auch auf die Erläuternden Bemerkungen zur Stammfassung des § 10 Abs 2 FBG verwiesen, die auf internationale Vergleichsmaßstäbe Bezug nimmt. Da aus sachverständiger Sicht davon auszugehen ist, dass das Branchenrisiko der F jedenfalls nicht höher als jenes von Flughäfen sein kann, erscheint der Ansatz eines unlevered Betas im Bereich von 0,5 als Obergrenze gerechtfertigt. Der von der F der Tariffberechnung zugrunde gelegte unlevered Betafaktor von 0,54 weicht hiervon nicht wesentlich ab. Als Untergrenze gehen wir von dem im Antrag der F für den Flughafen W dargestellten Beta Faktor von 0,48 aus. Für Jänner 2010 wurde von Prof D für die Branche 'Air Transport' auf Basis der Daten von 30 europäischen Airlines und Flughäfen ein unverschuldeter Betafaktor von 0,47 veröffentlicht. Die Branche 'Airport Develop/Maint' scheint bei Prof D nicht mehr auf. Wie bereits in unserer Stellungnahme vom Juli 2008 ausgeführt, beschäftigt sich die Civil Aviation Authority in London intensiv mit den Beta Faktoren von internationalen Flughäfen. In den im Internet abrufbaren Entscheidungen und Studien werden für europäische Flughäfen Beta Faktoren im Bereich von 0,5 genannt. Diesbezüglich sei auch auf die Erläuternden Bemerkungen zur Stammfassung des Paragraph 10, Absatz 2, FBG verwiesen, die auf internationale Vergleichsmaßstäbe Bezug nimmt. Da aus sachverständiger Sicht davon auszugehen ist, dass das Branchenrisiko der F jedenfalls nicht höher als jenes von Flughäfen sein kann, erscheint der Ansatz eines unlevered Betas im Bereich von 0,5 als Obergrenze gerechtfertigt. Der von der F der Tariffberechnung zugrunde gelegte unlevered Betafaktor von 0,54 weicht hiervon nicht wesentlich ab. Als Untergrenze gehen wir von dem im Antrag der F für den Flughafen W dargestellten Beta Faktor von 0,48 aus.

Den im gegenständlichen Fall anzusetzenden Beta Faktor ermitteln wir - wie bereits in unserer Stellungnahme vom Juli 2008 - mangels näherer Informationen zur Eigenkapital- und Fremdkapitalstruktur der F auf Basis eines Verschuldungsgrades (zu verzinslichen Marktwertem) von 1,5. Dies bedeutet, dass im konkreten Fall ein Eigenkapitalanteil von 40% und ein Fremdkapitalanteil von 60 % angenommen werden. Diese Annahme findet ihre Rechtfertigung darin, dass wesentliche an der F beteiligte Erdölunternehmen eine ähnliche Finanzierungsstruktur aufweisen und davon auszugehen ist, dass die F langfristig eine derartige Finanzierungsstruktur anstrebt. Im Übrigen wurde auch im Gutachten von Prof (FH) Mag. Dr. H und Mag Dr. R vom 20.11.2006, welches von der F in Auftrag gegeben wurde, ein derartiger Verschuldungsgrad als 'realistische Finanzierungshypothese' bezeichnet. Unverzinstes Fremdkapital wird mangels vorliegender Informationen nicht in Ansatz gebracht. Erwähnt sei, dass der Jahresabschluss zum 31.12.2008 - so wie bereits jener zum 31.12.2007 - von der F nur auszugsweise vorgelegt wurde und weder eine Bilanz noch Erläuterungen zu der Bilanz vorliegen. Den vorgelegten Unterlagen kann aber entnommen werden, dass die F mit keinen Fremdkapitalzinsen belastet ist. Unabhängig hiervon wurde die von uns vorgegebene Finanzierungsstruktur im gegenständlichen Antrag vom Jänner 2009 und den erfolgten Modifizierungen von der F übernommen.

Auf Basis dieses angenommenen Verschuldungsgrades errechnen wir unter Berücksichtigung der 25%igen Körperschaftsteuer und des unseres Erachtens hier relevanten Branchenbetas (mit einer Obergrenze von 0,54) einen aktuellen 'verschuldeten' Betafaktor in der Höhe von 1,148, welcher an die individuelle Kapitalstruktur angepasst ist (zB Betafaktor = 0,54 mal (1 plus (1 minus 25%) mal Verschuldungsgrad von 1,5) = 1,148).

Den Risikozuschlag für das Fremdkapital nehmen wir - so wie im Antrag vom 31.1.2009 - mit 100 Basispunkten (1 Prozentpunkt) an, womit sich bei dem hier angesetzten risikolosen Zinssatz Fremdkapitalzinsen von 4,35 % ergeben. Im Gutachten von Prof (FH) Mag. Dr. H und Mag. Dr. R vom 20.11.2006 wurde ab dem Jahr 2007 mit einem unversteuerten Fremdkapitalkostensatz von 4,75% gerechnet, der sich bis 2014 um jährlich weitere 0,25 Prozentpunkte erhöhen wird. Berücksichtigt man die Zinsentwicklung der letzten Jahre und die aktuelle Wirtschaftslage so erscheint - trotz der extrem niedrigen aktuellen Zinsstruktur (etwa des 3- Monats-EURIBOR) - der hier angesetzte 4,35%ige Fremdkapitalzinssatz (vor Steuern) gerechtfertigt.

Zusammenfassend errechnet sich unter Zugrundelegung einer Bandbreite von Beta Faktoren nachfolgender WACC (vor Steuern), der zur Ermittlung der angemessenen Finanzierungskosten auf das eingesetzte Kapital anzuwenden ist:

Untergrenze

Obergrenze

risikoloser Zinssatz

3,35%

3,35%

Marktrisikoprämie

4,50%

4,50%

Betafaktor

0,480

0,540

Risikozuschlag für Fremdkapital

1,00%

1.00%

Eigenkapital

40,00%

40,00%

Fremdkapital (verzinslich)

60.00%

60.00%

Fremdkapital (unverzinslich)

0,00%

0,00%

Gesamtkapital

100,00%

100,00%

Körperschaftsteuersatz

25,00%

25,00%

Betafaktor (verschuldet)

1,020

1,148

Eigenkapitalzinssatz (nach Steuern)

7,94%

8,51%

Eigenkapitalzinssatz (vor Steuern)

10,59%

11,35%

Fremdkapitalzinssatz (nach Steuern)

3,26%

3,26%

Fremdkapitalzinssatz (vor Steuern)

4,35%

4,35%

WACC (nach Steuern)

5,13%

5,36%

WACC (vor Steuern)

6,54%

7,15%

c) Die anzuwendende Kapitalbasis

Für die Ermittlung der Kapitalkosten muss nunmehr der WACC (vor Steuern) auf eine entsprechende Kapitalbasis angewandt werden. Im Antrag wurde auf die Methode der 'abgeschriebenen optimierten Wiederbeschaffungskosten (Depreciated Optimised Replacement Cost oder DORC)' Bezug genommen, wobei die geschätzten Wiederbeschaffungskosten auf das Niveau der zur Zeit existierenden Anlage abgeschrieben wurden. So ergab sich für die F eine Kapitalbasis von rund EUR 18 Mio. Ab Mitte des Jahres 2009 wurde im Rahmen der Modifizierung des Antrages offensichtlich aufgrund der mit (der belangten Behörde) geführten Gespräche auch die Kapitalbasis verringert und zwar auf rund EUR 9.867.762,00. Dieser Wert entspricht laut dem vorgelegten Anlagenspiegel zum 31.12.2008 exakt dem Restbuchwert der Anlagen. Der zuletzt übermittelten Tariffberechnung (...) wurde in den unterschiedlichen Versionen jeweils nachfolgende Kapitalbasis zugrunde gelegt (in EUR):

Kapitalbasis

Abschreibung

JA 2008

9.867.762,00

619.342,00

IST 2009

9.581.137,00

633.235,00

FC 2010

11.420.000,00

690.000,00

Ergänzend ist den vorliegenden Unterlagen zu entnehmen, dass sich bei den Investitionsvorhaben der F Verzögerungen ergeben haben und diese daher noch nicht im Geschäftsjahr 2009 aktiviert und somit im Restbuchwert berücksichtigt werden konnten.

Bereits in unserer Stellungnahme vom Juli 2008 haben wir dargelegt, dass die kalkulatorischen Zinsen auf Basis des jeweiligen betriebsnotwendigen Kapitals zu ermitteln sind (siehe etwa Seicht, Moderne Kosten und Leistungsrechnung¹¹, 115 ff, Kemmettmüller, Handbuch der Kostendeckung⁸, 103 f) und näherungsweise - mangels anderer Informationen - auf den Restbuchwert des Anlagevermögens zurückgegriffen werden könnte.

Da uns keine näheren Unterlagen zur deutlichen Erhöhung der Kapitalbasis im Forecast 2010 vorliegen und nur allgemein auf

'Modernisierungsmaßnahme ... in der Größenordnung von über

EUR 2 Mio' verwiesen wurde, werden wir die unterschiedlichen Angaben zur Höhe des Anlagevermögens mit Varianten bei der Berechnung des Hydrantentarifes würdigen.

3.2. Stellungnahme zu den operativen Kosten Dem vorgelegten Auszug aus dem Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2008 der F ist erstmals auch eine Zusammensetzung der Aufwendungen bzw Kosten der F zu entnehmen. Im zuletzt modifizierten Antrag werden die operativen Kosten mit gesamt EUR 1.642.300,00 beziffert. Dies entspricht im Wesentlichen sämtlichen Aufwendungen des Jahres 2008 mit Ausnahme der weiterverrechneten Mineralölsteuer sowie der an den Flughafen W weiterverrechneten Kosten. Bei Betrachtung der Erläuterung der Gewinn-und Verlustrechnung 2008 der F ist allerdings auffällig, dass sich die Durchsatzentgelte im Jahr 2008 auf gesamt rund EUR 4,6 Mio beliefen und sich mit rund EUR 3,2 Mio auf die Gesellschafter sowie mit EUR 1,4 Mio auf Dritte aufteilen. Die Gesamtkosten in den Anträgen der F wurden zuletzt allerdings nur in der Größenordnung zwischen EUR 2,8 Mio und EUR 3 Mio angesetzt. Beispielsweise beliefen sich die Gesamtkosten laut dem modifizierten Antrag auf Basis des Jahresabschlusses 2008 auf EUR 3.019.815,00, während die F tatsächlich Durchsatzentgelte in der Höhe von EUR 4.606.950,85 fakturiert hat. Ob hier tatsächlich ein Widerspruch in Bezug auf § 10 Abs 2 FBG (insbesondere im Hinblick auf das Kriterium der Sachgerechtigkeit) besteht, kann anhand der vorliegenden Unterlagen nicht beurteilt werden. Insgesamt erscheint es allerdings aufklärungsbedürftig, warum die F in Summe deutlich höhere Durchsatzentgelte lukriert als sich aufgrund der vorgelegten Berechnungen (auf Basis der geschätzten Absatzvolumen) für die beantragten Tarife ergeben würde. Dieser scheinbare 'Widerspruch' ergibt sich auch bei Betrachtung der von der F erzielten Ergebnisse, welche sich im Jahr 2008 auf rund EUR 2,4 Mio und im Jahr 2007 auf rund EUR 2,1 Mio belief. Diesen Ergebnissen stehen nämlich lediglich kalkulatorische Zinsen (für Eigen und Fremdkapital) in der Höhe von gesamt EUR 0,7 Mio bis EUR 0,9 Mio gegenüber. Ein Grund für diese massiven 'positiven' Abweichungen zu Gunsten der F in den letzten Jahren könnte in dem bis 31.0.2008 geltenden Hydrantentarif von EUR 6,20 pro m3 erblickt werden.

3.2. Stellungnahme zu den operativen Kosten Dem vorgelegten Auszug aus dem Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2008 der F ist erstmals auch eine Zusammensetzung der Aufwendungen bzw Kosten der F zu entnehmen. Im zuletzt modifizierten Antrag werden die operativen Kosten mit gesamt EUR 1.642.300,00 beziffert. Dies entspricht im Wesentlichen sämtlichen Aufwendungen des Jahres 2008 mit Ausnahme der weiterverrechneten Mineralölsteuer sowie der an den Flughafen W weiterverrechneten Kosten. Bei Betrachtung der Erläuterung der Gewinn-und Verlustrechnung 2008 der F ist allerdings auffällig, dass sich die Durchsatzentgelte im Jahr 2008 auf gesamt rund EUR 4,6 Mio beliefen und sich mit rund EUR 3,2 Mio auf die Gesellschafter sowie mit EUR 1,4 Mio auf Dritte aufteilen. Die Gesamtkosten in den Anträgen der F wurden zuletzt allerdings nur in der Größenordnung zwischen EUR 2,8 Mio und EUR 3 Mio angesetzt. Beispielsweise beliefen sich die Gesamtkosten laut dem modifizierten Antrag auf Basis des Jahresabschlusses 2008 auf EUR 3.019.815,00, während die F tatsächlich Durchsatzentgelte in der Höhe von EUR 4.606.950,85 fakturiert hat. Ob hier tatsächlich ein Widerspruch in Bezug auf Paragraph 10, Absatz 2, FBG (insbesondere im Hinblick auf das Kriterium der Sachgerechtigkeit) besteht, kann anhand der vorliegenden Unterlagen nicht beurteilt werden. Insgesamt erscheint es allerdings aufklärungsbedürftig, warum die F in Summe deutlich höhere Durchsatzentgelte lukriert als sich aufgrund der vorgelegten Berechnungen (auf Basis der geschätzten Absatzvolumen) für die beantragten Tarife ergeben würde. Dieser scheinbare 'Widerspruch' ergibt sich auch bei Betrachtung der von der F erzielten Ergebnisse, welche sich im Jahr 2008 auf rund EUR 2,4 Mio und im Jahr 2007 auf rund EUR 2,1 Mio belief. Diesen Ergebnissen stehen nämlich lediglich kalkulatorische Zinsen (für Eigen und Fremdkapital) in der Höhe von gesamt EUR 0,7 Mio bis EUR 0,9 Mio gegenüber. Ein Grund für diese massiven 'positiven' Abweichungen zu Gunsten der F in den letzten Jahren könnte in dem bis 31.0.2008 geltenden Hydrantentarif von EUR 6,20 pro m3 erblickt werden.

Für die gegenständliche Stellungnahme gehen wir von der Richtigkeit der von der F in den Anträgen genannten operativen Kosten aus, wobei diese im Forecast 2010 mit EUR 1.397.000,00 beziffert wurden (...).

3.3. Stellungnahme zu den angesetzten Abschreibungen

Die angesetzten Abschreibungen differieren in den unterschiedlichen Versionen des von der F beantragten Tarifes. Dem Anlagenspiegel zum 31.12.2008 und der Berechnung des Tarifs auf Basis des Jahresabschlusses 2008 sind

Jahresabschreibungen in der Höhe von EUR 619.342,00 zu entnehmen. Im Forecast für das Jahr 2010 sind die Abschreibungen bei einem budgetierten Restbuchwert per 31.12.2010 in der Höhe von EUR 11.420.000,00 mit EUR 690.000,00 beziffert.

So wie bei der Bemessung der Kapitalbasis werden wir - mangels detaillierten Informationen und Unterlagen zu den 'Modernisierungsmaßnahme ... in der Größenordnung von über

EUR 2 Mio' - auch bei der Höhe der Abschreibungen Varianten bei der Berechnung des Hydrantentarifes darstellen.

3.4. Stellungnahme zum angesetzten Absatzvolumen Ohne eine detaillierte Überprüfung der Angaben der F zur Absatzstatistik und zum geplanten Absatzvolumen (Gesamtdurchsatz in m3) vornehmen zu können, erscheint die zuletzt in die Kalkulation einbezogene Menge von 644.524 sehr niedrig, da im Geschäftsjahr 2009 insgesamt ein Gesamtdurchsatz von 699.373 m3 verzeichnet wurde und die IST Zahlen des ersten Quartals 2010 sogar deutlich über jenen der Vergleichsperiode 2009 liegen. Ob sich eine Beibehaltung der deutlich unter den IST Zahlen 2009 liegenden geplanten Durchsatzmengen mit der Begründung der F ('... vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Luftraumsperrungen ...') rechtfertigen lässt, kann von uns nicht beurteilt werden.

3.5. Stellungnahme zur Höhe des Hydrantentarifs

Auf Basis obiger Ausführungen bezüglich des für die Berechnung der kalkulatorischen Zinsen unseres Erachtens heranzuziehenden gebundenen betriebsnotwendigen Kapitals der F sowie unter Berücksichtigung der getroffenen Feststellungen zum heranzuziehenden Zinssatz errechnen wir nachfolgende Unter- und Obergrenzen für einen den Kriterien des § 10 Abs 2 FBG entsprechenden Hydrantentarif (in EUR), wobei wir zunächst bei der Kapitalbasis und bei der Höhe der Abschreibungen von den von uns nicht überprüfbaren Zahlen des Forecasts für das Geschäftsjahr 2010 ausgehen: Auf Basis obiger Ausführungen bezüglich des für die Berechnung der kalkulatorischen Zinsen unseres Erachtens heranzuziehenden gebundenen betriebsnotwendigen Kapitals der F sowie unter Berücksichtigung der getroffenen Feststellungen zum heranzuziehenden Zinssatz errechnen wir nachfolgende Unter- und Obergrenzen für einen den Kriterien des Paragraph 10, Absatz 2, FBG entsprechenden Hydrantentarif (in EUR), wobei wir zunächst bei der Kapitalbasis und bei der Höhe der Abschreibungen von den von uns nicht überprüfbaren Zahlen des Forecasts für das Geschäftsjahr 2010 ausgehen:

Untergrenze

Obergrenze

Kapitalbasis

11.420.000,00

11.420.000,00

angemessene Finanzierungskosten

781.660,93

816.606,13

operative Kosten

1.397.000,00

1.397.000,00

AfA

690.000,00

690.000,00

adaptierter Hydranten-tarif (Gesamtkosten)

2.868.660,93

2.903.606,13

Gesamtdurchsatz m3

644.524

644.524

adaptierter Hydrantentarif (EUR/m3)

4,45

4,51

Würde man bei der Höhe der Kapitalbasis und der Abschreibungen die Zahlen des Jahresabschlusses 2008 heranziehen, würde sich nachfolgendes Bild zeigen:

Untergrenze

Obergrenze

Kapitalbasis

9.867.762,00

9.867.762,00

angemessene Finanzierungskosten

675.415,42

705.610,77

operative Kosten

1.397.000,00

1.397.000,00

AfA

619.342,00

619.342,00

adaptierter Hydranten-tarif (Gesamtkosten)

2.691.757,42

2.721.952,77

Gesamtdurchsatz m3

644.524

644.524

adaptierter Hydrantentarif (EUR/m3)

4,18

4,22

Bei den bisherigen Berechnungen wurde vom angegebenen Absatzvolumen (Gesamtdurchsatz in m3) in der Höhe von 644.524 m3 ausgegangen. Die Zahlen im ersten Quartal 2010 zeigen jedoch einen deutlichen Anstieg des Gesamtdurchsatzes sowohl gegenüber den IST Zahlen des Jahres 2009 und noch viel deutlicher gegenüber dem Budget 2010. Würde man von den realistischeren IST Zahlen 2009 (gesamt 699.373 m3) ausgehen, so würde sich der Hydrantentarif in den oben dargestellten Varianten deutlich verringern:

Kapitalbasis laut Jahresabschluss 2008

Kapitalbasis laut

Forecast 2010 Kapitalbasis laut, Forecast 2010

Untergrenze

Obergrenze

Untergrenze

Obergrenze

Kapitalbasis

9.867.762,00

9.867.762,00

11.420.000,00

11.420.000,00

Angemessene Finanzierungskosten

675.415,42

705.610,77

781.660,93

816.606,13

Operative Kosten

1.397.000,00

1.397.000,00

1.397.000,00

1.397.000,00

AfA

619.342,00

619.342,00

690.000,00

690.000,00

adaptierter Hydrantentarif (Gesamtkosten)

2.691.757,42

2.721.952,77

2.868.660,93

2.903.606,13

Gesamtdurchsatz in m3

699.373

699.373

699.373

699.373

adaptierter Hydrantentarif (EUR/m3)

3,85

3,89

4,10

4,15

Wie der obigen Tabelle entnommen werden kann, kommt es unter den hier dargelegten Prämissen jedenfalls zu einer Reduktion des Hydrantentarifs, welcher von der F zuletzt mit EUR 4,60 pro m³ Durchsatz beantragt wurde.

4. Zusammenfassung

Zusammenfassend sehen wir aus sachverständiger Sicht beim beantragten Hydrantentarif (in der Höhe von zuletzt EUR 4,60) Anpassungserfordernisse für einen den Kriterien des § 10 Abs 2 FBG entsprechenden Hydrantentarif: Diese beziehen sich auf die Höhe des risikolosen Zinssatzes, der Marktrisikoprämie, die heranzuziehende Kapitalbasis sowie die maßgeblichen Abschreibungen. Bei entsprechender Anpassung würde sich ein Hydrantentarif in der Bandbreite von EUR 3,85 bis EUR 4,51 pro m³ Durchsatz ergeben. Die Tarife im Bereich der unteren Bandbreite ergeben sich insbesondere bei einer Anpassung des geplanten Absatzvolumens, welches in Anbetracht der vorliegenden IST Zahlen für die ersten drei Monate des Jahres 2010 als sehr pessimistisch angesetzt erscheint. Zusammenfassend sehen wir aus sachverständiger Sicht beim beantragten Hydrantentarif (in der Höhe von zuletzt EUR 4,60) Anpassungserfordernisse für einen den Kriterien des Paragraph 10, Absatz 2, FBG entsprechenden Hydrantentarif: Diese beziehen sich auf die Höhe des risikolosen Zinssatzes, der Marktrisikoprämie, die heranzuziehende Kapitalbasis sowie die maßgeblichen Abschreibungen. Bei entsprechender Anpassung würde sich ein Hydrantentarif in der Bandbreite von EUR 3,85 bis EUR 4,51 pro m³ Durchsatz ergeben. Die Tarife im Bereich der unteren Bandbreite ergeben sich insbesondere bei einer Anpassung des geplanten Absatzvolumens, welches in Anbetracht der vorliegenden IST Zahlen für die ersten drei Monate des Jahres 2010 als sehr pessimistisch angesetzt erscheint.

Abschließend müssen wir darauf verweisen, dass sich diese - auf Basis der von Ihnen vorgelegten Unterlagen erstellte - Stellungnahme auftragsgemäß im Wesentlichen auf die angesetzten kalkulatorischen Zinsen und Abschreibungen bezieht und eine abschließende Überprüfung der sonstigen Kostenbestandteile bzw Tarifparameter (insbesondere der operativen Kosten sowie etwa der Durchsatzmengen) nicht vorgenommen wurde. Auf Basis des auszugswise vorgelegten Berichtes über die Prüfung des Jahresabschluss zum 31.12.2008 der F können - wie oben aufgezeigt -

Widersprüche in Bezug auf die abgegoltenen operativen Kosten und den tatsächlich von der F lukrierten Durchsatzentgelten nicht ausgeschlossen werden. Dies insbesondere deshalb, da die F in den letzten Jahren offensichtlich Ergebnisse erwirtschaftet hat, welche deutlich über den bis dato bei unseren Überlegungen thematisierten und auch den Anträgen zu entnehmenden kalkulatorischen Zinsen liegen.

...".

7. Mit Schreiben vom 27. Mai 2010 übermittelte die belangte Behörde den Beschwerdeführerinnen die gutachterliche Stellungnahme im Rahmen des Parteiengehörs gemäß § 45 Abs 3 AVG und räumte den Beschwerdeführerinnen eine dreiwöchige Frist zur Stellungnahme ein. Gleichzeitig legte die belangte Behörde in diesem Schreiben unter Bezugnahme auf die gutachterliche Stellungnahme dar, dass die von den Beschwerdeführerinnen in ihrem Tarifordnungsantrag vorgelegten Kalkulationen hinsichtlich der geltend gemachten Abschreibungskosten, der kalkulatorischen Zinsen sowie des Durchflussvolumens (alles PLAN 2010) nicht in voller Höhe anerkannt werden könnten. 7. Mit Schreiben vom 27. Mai 2010 übermittelte die belangte Behörde den Beschwerdeführerinnen die gutachterliche Stellungnahme im Rahmen des Parteiengehörs gemäß Paragraph 45, Absatz 3, AVG und räumte den Beschwerdeführerinnen eine dreiwöchige Frist zur Stellungnahme ein. Gleichzeitig legte die belangte Behörde in diesem Schreiben unter Bezugnahme auf die gutachterliche Stellungnahme dar, dass die von den Beschwerdeführerinnen in ihrem Tarifordnungsantrag vorgelegten Kalkulationen hinsichtlich der geltend gemachten Abschreibungskosten, der kalkulatorischen Zinsen sowie des Durchflussvolumens (alles PLAN 2010) nicht in voller Höhe anerkannt werden könnten.

Daher werde in Aussicht gestellt die Bewilligung der mit Schreiben vom 19. April 2010 beantragten Tarifordnung gemäß § 10 Abs 2 FBG zu versagen. Unter einem forderte die belangte Behörde die Beschwerdeführerinnen auf, binnen einer Frist von drei Wochen eine der gutachterlichen Stellungnahme entsprechende Tarifordnung zur Genehmigung vorzulegen. Für den Fall, dass die Beschwerdeführerinnen dieser Aufforderung nicht Folge leisten würden, würde von Seiten der belangten Behörde in Aussicht genommen von Amts wegen einen Hydranten-

Flughafentarif von EUR 4,15/m³ zu erlassen, der mit Zustellung des diesbezüglichen Bescheides wirksam werde. Dieser Tarif ergebe sich durch die Reduktion der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Kostenbasis aufgrund der korrigierten Werte hinsichtlich der Abschreibungskosten und kalkulatorischen Zinsen sowie durch Erhöhung des Durchflussvolumens. Daher werde in Aussicht gestellt die Bewilligung der mit Schreiben vom 19. April 2010 beantragten Tarifordnung gemäß Paragraph 10, Absatz 2, FBG zu versagen. Unter einem forderte die belangte Behörde die Beschwerdeführerinnen auf, binnen einer Frist von drei Wochen eine der gutachterlichen Stellungnahme entsprechende Tarifordnung zur Genehmigung vorzulegen. Für den Fall, dass die Beschwerdeführerinnen dieser Aufforderung nicht Folge leisten würden, würde von Seiten der belangten Behörde in Aussicht genommen von Amts wegen einen Hydranten-Flughafentarif von EUR 4,15/m³ zu erlassen, der mit Zustellung des diesbezüglichen Bescheides wirksam werde. Dieser Tarif ergebe sich durch die Reduktion der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Kostenbasis aufgrund der korrigierten Werte hinsichtlich der Abschreibungskosten und kalkulatorischen Zinsen sowie durch Erhöhung des Durchflussvolumens.

8. In der Stellungnahme der Beschwerdeführerinnen vom 8. Juni 2010 wurde (zusammengefasst) ausgeführt, dass die im von der belangten Behörde übermittelten Gutachten in Bezug auf die Berechnung der Abschreibung sowie der Kapitalverzinsung herangezogene Methodik auf keiner zwingenden Vorgabe des FBG beruhe. Die im Gutachten herangezogene Methodik - nämlich die Berechnung der Abschreibung und Kapitalverzinsung auf Basis der historischen Anschaffungskosten - sei eine Vorgangsweise, die gerne angewandt werde, um möglichst niedrige Tarife festsetzen zu können. Dieser Ansatz habe jedoch zur Folge, dass die Unternehmenssubstanz ausgezehrt und dem der amtlichen Preisbestimmung unterliegenden Unternehmen die Möglichkeit genommen werde, aus seinen Gewinnen Ersatzinvestitionen vorzunehmen. Dazu komme, dass nach der herrschenden Lehre bei der amtlichen Preisbestimmung auch zukünftige Preisentwicklungen zu berücksichtigen seien. Auch dieses Gebot schließe die Heranziehung der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aus. Dies gelte umso mehr nach § 10 Abs 2 FBG, da diese Bestimmung überhaupt keine inhaltlichen Vorgaben betreffend die Preisentwicklung enthalte, sondern bloß die Bestimmung des Infrastrukturtarifs nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien verlange, was dem Betreiber einen erheblichen Preisfestsetzungsspielraum eröffne. Es sei in diesem Zusammenhang auch auf die Rechtsprechung des EuGH betreffend der Auslegung des Grundsatzes der Kostenorientierung im Telekommunikationsrecht hinzuweisen, wonach es mit diesem Grundsatz sehr wohl vereinbar sei bei der Kostenberechnung die Wiederbeschaffungskosten als Bezugsgrundlage heranzuziehen. Da § 10 Abs 2 FBG einen erheblichen Preissetzungsspielraum eröffne, sei eine Auslegung dieser Bestimmung dahingehend, dass Abschreibung und Kapitalverzinsung zwingend nach Maßgabe der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten zu verstehen seien, rechtlich nicht gedeckt. Dieser Stellungnahme war eine Stellungnahme der RB vom 3. Mai 2007 ("Die Preisfestsetzung für den Zugang zur Jet-Fuel-Infrastruktur auf dem Flughafen W") angeschlossen.

8. In der Stellungnahme der Beschwerdeführerinnen vom 8. Juni 2010 wurde (zusammengefasst) ausgeführt, dass die im von der belangten Behörde übermittelten Gutachten in Bezug auf die Berechnung der Abschreibung sowie der Kapitalverzinsung herangezogene Methodik auf keiner zwingenden Vorgabe des FBG beruhe. Die im Gutachten herangezogene Methodik - nämlich die Berechnung der Abschreibung und Kapitalverzinsung auf Basis der historischen Anschaffungskosten - sei eine Vorgangsweise, die gerne angewandt werde, um möglichst niedrige Tarife festsetzen zu können. Dieser Ansatz habe jedoch zur Folge, dass die Unternehmenssubstanz ausgezehrt und dem der amtlichen Preisbestimmung unterliegenden Unternehmen die Möglichkeit genommen werde, aus seinen Gewinnen Ersatzinvestitionen vorzunehmen. Dazu komme, dass nach der herrschenden Lehre bei der amtlichen Preisbestimmung auch zukünftige Preisentwicklungen zu berücksichtigen seien. Auch dieses Gebot schließe die Heranziehung der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aus. Dies gelte umso mehr nach Paragraph 10, Absatz 2, FBG, da diese Bestimmung überhaupt keine inhaltlichen Vorgaben betreffend die Preisentwicklung enthalte, sondern bloß die Bestimmung des Infrastrukturtarifs nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien verlange, was dem Betreiber einen erheblichen Preisfestsetzungsspielraum eröffne. Es sei in diesem Zusammenhang auch auf die Rechtsprechung des EuGH betreffend der Auslegung des Grundsatzes der Kostenorientierung im Telekommunikationsrecht hinzuweisen, wonach es mit diesem Grundsatz sehr wohl vereinbar sei bei der Kostenberechnung die Wiederbeschaffungskosten als Bezugsgrundlage heranzuziehen. Da Paragraph 10, Absatz 2, FBG einen erheblichen Preissetzungsspielraum eröffne, sei eine Auslegung dieser Bestimmung dahingehend,

dass Abschreibung und Kapitalverzinsung zwingend nach Maßgabe der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten zu verstehen seien, rechtlich nicht gedeckt. Dieser Stellungnahme war eine Stellungnahme der RB vom 3. Mai 2007 ("Die Preisfestsetzung für den Zugang zur Jet-Fuel-Infrastruktur auf dem Flughafen W") angeschlossen.

9. Mit Spruchpunkt I. des nunmehr angefochtenen Bescheides gab die belangte Behörde dem Antrag der Beschwerdeführerinnen auf Bewilligung der Erhöhung des Hydrantentarifes von EUR 4,02 auf EUR 4,60 pro durchgeleitetem m3 Flugzeugtreibstoff Jet A-1 gemäß § 10 Abs 2 FBG nicht statt. 9. Mit Spruchpunkt römisch eins. des nunmehr angefochtenen Bescheides gab die belangte Behörde dem Antrag der Beschwerdeführerinnen auf Bewilligung der Erhöhung des Hydrantentarifes von EUR 4,02 auf EUR 4,60 pro durchgeleitetem m3 Flugzeugtreibstoff Jet A-1 gemäß Paragraph 10, Absatz 2, FBG nicht statt.

Mit Spruchpunkt II. dieses Bescheides setzte die belangte Behörde gemäß § 10 Abs 2 FBG ersatzweise den Hydrantentarif mit einer Höhe von EUR 4,15 pro durchgeleitetem m3 Flugzeugtreibstoff Jet A-1 mit Wirksamkeit ab 1. Juli 2010 fest. Mit Spruchpunkt römisch zwei. dieses Bescheides setzte die belangte Behörde gemäß Paragraph 10, Absatz 2, FBG ersatzweise den Hydrantentarif mit einer Höhe von EUR 4,15 pro durchgeleitetem m3 Flugzeugtreibstoff Jet A-1 mit Wirksamkeit ab 1. Juli 2010 fest.

Begründend legte die belangte Behörde dar, dass die von den Beschwerdeführerinnen beantragte Höhe des neuen Hydrantentarifes von EUR 4,60 pro m3 Flugzeugtreibstoff aufgrund des Ermittlungsverfahrens der belangten Behörde unter Beiziehung des externen Sachverständigen K. nicht sachgerecht und bei objektiver Betrachtung als nicht plausibel anzusehen sei. Dies insbesondere deshalb, da in der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegte Kostenbasis die Position "Gewinnaufschlag" unrichtig bzw zu hoch kalkuliert worden sei. Dies sei der gutachterlichen Stellungnahme des beigezogenen externen Sachverständigen zu entnehmen.

Daher habe die belangte Behörde (im Vergleich zum Antrag der Beschwerdeführerinnen) die Kostenposition "Gewinnaufschlag" als "angemessene Finanzierungskosten" nach unten auf EUR 817.000 korrigiert, habe die Kostenpositionen "AfA" ("Abschreibungen für Abnutzung") bei EUR 690.000 und "operative Kosten" bei EUR 1.397.000 jedoch unverändert belassen.

Hinsichtlich der Berechnung der Finanzierungskosten hätten die Beschwerdeführerinnen zwar die von der belangten Behörde bereits bei der erstmaligen Festsetzung des Hydrantentarifes im Jahr 2008 angewandte WACC-Methodik übernommen, allerdings mit veralteten Eingangsdaten, weswegen die belangte Behörde diese wie folgt aktualisiert habe:

F-Antrag

Korrektur

risikoloser Zinssatz

3,55%

3,35%

Marktrisikoprämie

5,0%

4,5%

unverschuldetes Branchen-Beta

0,54

0,54

verschuldetes Branchen-Beta

1,148

1,148

Die Behörde sei hierbei als "realistische Finanzierungshypothese" von einem Verschuldungsgrad der F von 1,5 ausgegangen.

Die von den Beschwerdeführerinnen für 2010 hochgerechneten Durchflussmengen seien aufgrund der zwischenzeitlichen Erholung der Luftfahrtbranche zu niedrig bzw. unrichtig kalkuliert worden, da der IST-Absatz im Jänner bis März 2010 weit über den PLAN 2010 und sogar über den IST 2009 gekommen sei. Dies könne auch dem eingeholten Gutachten entnommen werden. Daher sei die Position "Gesamtdurchsatz" nach oben auf 699.000 m3 (= IST 2009) korrigiert worden.

Aufgrund der von der belangten Behörde vorgenommenen Korrekturen ergebe sich somit der niedrigere Betrag von EUR 4,15 pro m3, den die belangte Behörde entsprechend den vorliegenden Unterlagen im konkreten Fall als sachgerecht, objektiv, transparent und nicht diskriminierend ansehe:

F-Antrag

Korrektur

operative Kosten

1.397.000,00

1.397.000,00

AfA

690.000

690.000

Finanzierungskosten

877.000

817.000

Gesamtdurchsatz

645.000 m3

699.000 m3

Hydrantentarif

4,60 EUR/m3

4,15 EUR/m3

Die durchgeführten Korrekturen würden der im K.-Gutachten dargestellten vierten Variante entsprechen, hinsichtlich näherer Details werde auf dieses Gutachten verwiesen, welches einen integrierten Bestandteil der Bescheidbegründung bilde.

Hinsichtlich der Stellungnahme der Beschwerdeführerinnen vom 8. Juni 2010 sei auszuführen, dass die belangte Behörde die vorgelegten Abschreibungskosten von EUR 690.000 (und somit die Kapitalbasis von EUR 11.420.000) in voller Höhe übernommen habe.

Dem von den Beschwerdeführerinnen argumentierten Ansatz der Wiederbeschaffungskosten des Anlagevermögens

könne jedoch nicht gefolgt werden, da die Vorfinanzierung von Investitionen über Flughafentarife nur sehr eingeschränkt zulässig sei (Hinweis auf para 32 ICAO-Doc 9028/8 sowie auf Erwägungsgrund 17 der "EU-FlughafentarifRL" (Richtlinie 2009/12/EG)). Dies nicht zuletzt deshalb, weil der Hydrantentarif ohnehin der sogenannten Costbase-Regulierung unterliegen werde, sodass die beschwerdeführenden Parteien alle ihre künftigen (Brutto- wie Netto-)Investitionen im Wege einer Vollkostenkalkulation in die Kostenbasen künftiger Hydrantentarifordnungsanträge einrechnen und somit auf die künftigen Nutzer in voller Höhe überwälzen können würden.

Da es die Beschwerdeführerinnen verabsäumt hätten, der Aufforderung der belangten Behörde auf Festlegung eines im Sinne des § 10 Abs 2 erster Satz FBG rechtmäßigen Infrastrukturtarifs nachzukommen (Schreiben vom 27. Mai 2010), müsse von Amts wegen ersatzweise ein Infrastrukturtarif nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festgelegt werden (§ 10 Abs 2 letzter Satz FBG). Das Vorliegen dieser Kriterien für den Tarif in der Höhe von EUR 4,15 pro getanktem m³ Flugzeugtreibstoff ergebe sich aus den bereits erfolgten Ausführungen. Parteiengehör und Gelegenheit zur Stellungnahme sei den Beschwerdeführerinnen mit dem Schreiben der belangten Behörde vom 27. Mai 2010 gewährt worden. Da es die Beschwerdeführerinnen verabsäumt hätten, der Aufforderung der belangten Behörde auf Festlegung eines im Sinne des Paragraph 10, Absatz 2, erster Satz FBG rechtmäßigen Infrastrukturtarifs nachzukommen (Schreiben vom 27. Mai 2010), müsse von Amts wegen ersatzweise ein Infrastrukturtarif nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festgelegt werden (Paragraph 10, Absatz 2, letzter Satz FBG). Das Vorliegen dieser Kriterien für den Tarif in der Höhe von EUR 4,15 pro getanktem m³ Flugzeugtreibstoff ergebe sich aus den bereits erfolgten Ausführungen. Parteiengehör und Gelegenheit zur Stellungnahme sei den Beschwerdeführerinnen mit dem Schreiben der belangten Behörde vom 27. Mai 2010 gewährt worden.

Der Nutzerausschuss am Flughafen W sei am 2. Dezember 2009 in Anwesenheit eines Vertreters der belangten Behörde iSd § 10 Abs 2 FBG von dem eingebrachten Antrag der Beschwerdeführerinnen informiert und angehört worden, wobei der belangten Behörde vom Nutzerausschuss empfohlen worden sei, diesen Antrag nicht bzw nicht in voller Höhe zu genehmigen. Der Nutzerausschuss am Flughafen W sei am 2. Dezember 2009 in Anwesenheit eines Vertreters der belangten Behörde iSd Paragraph 10, Absatz 2, FBG von dem eingebrachten Antrag der Beschwerdeführerinnen informiert und angehört worden, wobei der belangten Behörde vom Nutzerausschuss empfohlen worden sei, diesen Antrag nicht bzw nicht in voller Höhe zu genehmigen.

Den zuletzt von den Beschwerdeführerinnen beantragten Termin 30. April 2010 habe die belangte Behörde nicht einhalten können, da von Seiten der Vertreterin der Beschwerdeführerinnen weitere Unterlagen erst am 19. April 2010 nachgereicht worden wären und diese einer Prüfung durch die belangte Behörde bedürft hätten. B. Zum Beschwerdeverfahren

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, mit dem Antrag, diesen wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

C. Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Zu den maßgeblichen Rechtsgrundlagen:

1.1. § 10 Abs 2 FBG lautet: 1.1. Paragraph 10, Absatz 2, FBG lautet:

1. "(2) Absatz 2, Die Höhe des Entgelts für den Zugang zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen (Infrastrukturtarif) ist von den Betreibern der zentralen Infrastruktureinrichtungen (§ 5 Abs 1 bis 3) nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien nach Anhörung des Nutzerausschusses festzulegen. Die Betreiber der zentralen Infrastruktureinrichtungen haben den Infrastrukturtarif sowie dessen Änderungen der Genehmigungsbehörde spätestens zwei Monate vor der jeweiligen Wirksamkeit zur Bewilligung vorzulegen. Die Genehmigungsbehörde hat die Bewilligung zu versagen, wenn die zur Festlegung des Infrastrukturtarifes vorgesehenen Kriterien nicht eingehalten worden sind. Verabsäumt der Betreiber die Festlegung eines ordnungsgemäßen Infrastrukturtarifes oder die Vorlage des Infrastrukturtarifes zur Genehmigung, hat die Genehmigungsbehörde unbeschadet der Bestimmungen des § 14a Abs 3 mit Verfahrensanordnung eine angemessene Frist zur Festlegung des rechtmäßigen Infrastrukturtarifes oder zur Vorlage des Infrastrukturtarifes

zur Genehmigung anzuordnen. Kommt der Verpflichtete dieser Anordnung nicht fristgerecht nach, hat die Genehmigungsbehörde ersatzweise mit Bescheid einen Infrastrukturtarif nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festzulegen."Die Höhe des Entgelts für den Zugang zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen (Infrastrukturtarif) ist von den Betreibern der zentralen Infrastruktureinrichtungen (Paragraph 5, Absatz eins bis 3) nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien nach Anhörung des Nutzerausschusses festzulegen. Die Betreiber der zentralen Infrastruktureinrichtungen haben den Infrastrukturtarif sowie dessen Änderungen der Genehmigungsbehörde spätestens zwei Monate vor der jeweiligen Wirksamkeit zur Bewilligung vorzulegen. Die Genehmigungsbehörde hat die Bewilligung zu versagen, wenn die zur Festlegung des Infrastrukturtarifes vorgesehenen Kriterien nicht eingehalten worden sind. Verabsäumt der Betreiber die Festlegung eines ordnungsgemäßen Infrastrukturtarifes oder die Vorlage des Infrastrukturtarifes zur Genehmigung, hat die Genehmigungsbehörde unbeschadet der Bestimmungen des Paragraph 14 a, Absatz 3, mit Verfahrensordnung eine angemessene Frist zur Festlegung des rechtmäßigen Infrastrukturtarifes oder zur Vorlage des Infrastrukturtarifes zur Genehmigung anzuordnen. Kommt der Verpflichtete dieser Anordnung nicht fristgerecht nach, hat die Genehmigungsbehörde ersatzweise mit Bescheid einen Infrastrukturtarif nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festzulegen."

Im Übrigen kann hinsichtlich der maßgeblichen nationalen Rechtsgrundlagen - um Wiederholungen zu vermeiden - auf die Wiedergabe im Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Mai 2012, 2008/03/0173, verwiesen werden.

1.2. In § 17a FBG wird ausdrücklich angeordnet, dass (was sich auch aus den Gesetzesmaterialien ergibt) mit dem FBG die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, ABl L 272 vom 25. Oktober 1996, S 36, (im Folgenden: Richtlinie) umgesetzt wird. Dies gilt auch für die Verordnung (EG) Nr 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003, ABl L 284 vom 31. Oktober 2003, S 1, mit der die genannte Richtlinie geändert wurde. Diese Richtlinie sieht ein System der schrittweisen Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste auf den "Flughäfen der Gemeinschaft" (nunmehr der Europäischen Union) vor (vgl das Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Union (EuGH) vom 9. Dezember 2004 in der Rechtssache C-460/02, Kommission gegen Italienische Republik, Slg 2004, I-11562, Rz 2, und das Urteil des EuGH vom 14. Juli 2005 in der Rs C-386/03, Kommission gegen Bundesrepublik Deutschland, Slg 2005, I-6967, Rz 2). 1.2. In Paragraph 17 a, FBG wird ausdrücklich angeordnet, dass (was sich auch aus den Gesetzesmaterialien ergibt) mit dem FBG die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, Amtsblatt , L 272 vom 25. Oktober 1996, S 36, (im Folgenden: Richtlinie) umgesetzt wird. Dies gilt auch für die Verordnung (EG) Nr 1882 aus 2003, des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003, Amtsblatt , L 284 vom 31. Oktober 2003, S 1, mit der die genannte Richtlinie geändert wurde. Diese Richtlinie sieht ein System der schrittweisen Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste auf den "Flughäfen der Gemeinschaft" (nunmehr der Europäischen Union) vor vergleiche , das Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Union (EuGH) vom 9. Dezember 2004 in der Rechtssache C-460/02, Kommission gegen Italienische Republik, Slg 2004, I-11562, Rz 2, und das Urteil des EuGH vom 14. Juli 2005 in der Rs C-386/03, Kommission gegen Bundesrepublik Deutschland, Slg 2005, I-6967, Rz 2).

Nach der 4. Begründungserwägung der Richtlinie sind "die Bodenabfertigungsdienste (...) für das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrs unerlässlich, und sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur effizienten Nutzung der Luftverkehrsinfrastruktur".

Die Richtlinie enthält ferner ua folgende Begründungserwägungen:

1. "(5)Absatz 5,Mit der Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste soll zur Senkung der Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften und zur Hebung der den Nutzern gebotenen Qualität beigetragen werden.

...

1. (9)Absatz 9,Die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste ist mit der Funktionsfähigkeit der gemeinschaftlichen Flughäfen vereinbar. ..."
Art 8 der Richtlinie lautet wie folgt:Artikel 8, der Richtlinie lautet wie folgt:

"Artikel 8 Zentrale Infrastruktureinrichtungen

2. (1) Absatz eins, Unbeschadet der Artikel 6 und 7 können die Mitgliedstaaten Verwaltung und Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität bzw. aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in zweifacher Ausführung geschaffen werden können, beispielsweise die Gepäcksortier-, Enteisungs-, Abwasserreinigungs- und Treibstoffverteilungsanlagen, dem Leitungsorgan des Flughafens oder einer anderen Stelle vorbehalten. Sie können vorschreiben, daß die Dienstleister und die Selbstabfertiger diese Infrastruktureinrichtungen nutzen.
3. (2) Absatz 2, Die Mitgliedstaaten sorgen für eine transparente, objektive und nichtdiskriminierende Verwaltung dieser Infrastruktureinrichtungen und vor allem dafür, daß der gemäß dieser Richtlinie vorgesehene Zugang der Dienstleister und Selbstabfertiger durch sie nicht behindert wird."

Art 16 der Richtlinie lautet: Artikel 16, der Richtlinie lautet:

"Artikel 16 Zugang zu den Flughafeneinrichtungen

4. (1) Absatz eins, Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen für die Dienstleister und für die Nutzer, die sich selbst abfertigen wollen, zu gewährleisten, soweit dieser Zugang für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist. Falls das Leitungsorgan oder gegebenenfalls seine Aufsichtsbehörde oder sein sonstiges Aufsichtsorgan den Zugang an Bedingungen knüpft, müssen diese sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.
 5. (2) Absatz 2, Die für Bodenabfertigungsdienste verfügbaren Flächen des Flughafens sind unter den verschiedenen Dienstleistern und unter den verschiedenen Selbstabfertigern - einschließlich der Neubewerber -, nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Regeln und Kriterien aufzuteilen, soweit dies für die Wahrung ihrer Rechte und zur Gewährleistung eines wirksamen und lautereren Wettbewerbs erforderlich ist.
 6. (3) Absatz 3, Ist der Zugang zu den Flughafeneinrichtungen mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden, so ist dessen Höhe nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien festzulegen."
2. In den Gesetzesmaterialien zur Stammfassung der dem bekämpften Bescheid zentral zugrundeliegenden Regelung des § 10 Abs 2 FBG (RV 1079 BlgNR 20. GP) - die weitgehend dem ersten Satz der in Geltung stehenden Regelung entspricht - wurde Folgendes ausgeführt: 2. In den Gesetzesmaterialien zur Stammfassung der dem bekämpften Bescheid zentral zugrundeliegenden Regelung des Paragraph 10, Absatz 2, FBG Regierungsvorlage 1079, BlgNR 20. Gesetzgebungsperiode - die weitgehend dem ersten Satz der in Geltung stehenden Regelung entspricht - wurde Folgendes ausgeführt:

"Zu § 10: "Zu Paragraph 10 :

(Art 16 der RL). Die für die Abfertigung notwendigen Flughafeneinrichtungen müssen für alle Benützer (Selbst- und Drittabfertiger) jederzeit zu für alle gleichen Konditionen zur Verfügung stehen. Dasselbe gilt für die Berechnung des Infrastrukturtarifes. Gegen die Entscheidung über die Höhe des Infrastrukturtarifes (Abs 2) steht die Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts offen. Abs 3 berechtigt das Leitungsorgan des Flughafens im Sinne des Art 16 Abs 3 der RL zur privatrechtlichen Festlegung eines Entgeltes für die einzelnen von einem Selbstabfertiger oder Dienstleister in Anspruch genommenen sonstigen Infrastruktureinrichtungen, wobei ein solches Entgelt nach der tatsächlichen Benützung oder pauschaliert (zB für die Berechtigung, daß ein LKW das Vorfeld befahren darf) zu berechnen ist. Für die Höhe des Entgeltes sollen die aufgewendeten Investitionen sowie internationale Vergleichswerte Maßstab sein. Gegen die Höhe des Entgelts gem. Abs 3 steht der ordentliche Rechtsweg offen. Im Sinne der Betriebspflicht (§ 7 Abs 3) darf ein Verfahren über die Höhe und Rechtmäßigkeit des Entgelts nicht dazu führen, daß bis zu seiner rechtskräftigen Entscheidung keine Leistungen erbracht werden." (Artikel 16, der RL). Die für die Abfertigung notwendigen Flughafeneinrichtungen müssen für alle Benützer (Selbst- und Drittabfertiger) jederzeit zu für alle gleichen Konditionen zur Verfügung stehen. Dasselbe gilt für die Berechnung des Infrastrukturtarifes. Gegen die Entscheidung über die Höhe des Infrastrukturtarifes (Absatz 2,) steht die Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts offen. Absatz 3, berechtigt das Leitungsorgan des Flughafens im Sinne des Artikel 16, Absatz 3, der RL zur privatrechtlichen Festlegung eines Entgeltes für die einzelnen von einem Selbstabfertiger oder Dienstleister in Anspruch genommenen sonstigen Infrastruktureinrichtungen, wobei ein solches Entgelt nach der tatsächlichen Benützung oder pauschaliert (zB für die Berechtigung, daß ein LKW das Vorfeld befahren darf) zu berechnen ist. Für

die Höhe des Entgeltes sollen die aufgewendeten Investitionen sowie internationale Vergleichswerte Maßstab sein. Gegen die Höhe des Entgelts gem. Absatz 3, steht der ordentliche Rechtsweg offen. Im Sinne der Betriebspflicht (Paragraph 7, Absatz 3,) darf ein Verfahren über die Höhe und Rechtmäßigkeit des Entgelts nicht dazu führen, daß bis zu seiner rechtskräftigen Entscheidung keine Leistungen erbracht werden."

Die weiteren Sätze des § 10 Abs 2 leg cit wurden mit der NovelleBGBl I Nr 98/2007 zum FBG in Geltung gesetzt. Aus den diesbezüglichen Gesetzesmaterialien ergibt sich, dass diese zu einer effizienteren Vollziehung des FBG führen sollen (AB 328 BlgNR 23. GP); es habe sich gezeigt, dass es im Bereich der Festlegung von Tarifen für den Zugang zu zentralen Infrastruktureinrichtungen kaum Eingriffsmöglichkeiten für die Genehmigungsbehörde gebe, es solle daher für den Fall der unrechtmäßigen Festlegung der Infrastrukturtarife ein behördliches Regulativ geschaffen werden (RV 280 BlgNR 23. GP, Allgemeiner Teil der Erläuterungen); im Besonderen Teil der Erläuterungen der zitierten RV wird Folgendes festgehalten:Die weiteren Sätze des Paragraph 10, Absatz 2, leg cit wurden mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 98 aus 2007, zum FBG in Geltung gesetzt. Aus den diesbezüglichen Gesetzesmaterialien ergibt sich, dass diese zu einer effizienteren Vollziehung des FBG führen sollen Ausschussbericht 328, BlgNR 23. GP); es habe sich gezeigt, dass es im Bereich der Festlegung von Tarifen für den Zugang zu zentralen Infrastruktureinrichtungen kaum Eingriffsmöglichkeiten für die Genehmigungsbehörde gebe, es solle daher für den Fall der unrechtmäßigen Festlegung der Infrastrukturtarife ein behördliches Regulativ geschaffen werden Regierungsvorlage 280 BlgNR 23. GP, Allgemeiner Teil der Erläuterungen); im Besonderen Teil der Erläuterungen der zitierten Regierungsvorlage wird Folgendes festgehalten:

"Mit dieser Erweiterung der Bestimmungen über den Infrastrukturtarif soll sichergestellt werden, dass sämtliche Betreiber von zentralen Infrastruktureinrichtungen - und nicht nur das Leitungsorgan - einen Antrag auf Genehmigung des Infrastrukturtarifes stellen müssen. Weiters soll Vorsorge getroffen werden für den Fall, dass der Betreiber verabsäumt, einen ordnungsgemäßen Tarif festzulegen oder den festgelegten Tarif zur Genehmigung vorzulegen. Es soll sodann die Genehmigungsbehörde die Möglichkeit haben, mit Verfahrensordnung eine angemessene Frist zur Festlegung des rechtmäßigen Infrastrukturtarifes bzw zur Vorlage des Tarifes zur Genehmigung anzuordnen. Kommt der Verpflichtete dieser Anordnung nicht fristgerecht nach, soll die Genehmigungsbehörde ersatzweise mit Bescheid einen Infrastrukturtarif nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festlegen. Im Zusammenhang mit der neuen Strafbestimmung gemäß § 14b soll noch angemerkt werden, dass eine etwaige Bestrafung wohl nicht bereits für den Fall eines zur Genehmigung vorgelegten Tarifes, der sodann von der Genehmigungsbehörde nicht bewilligt wird, sondern vor allem für den Fall der Nichtvorlage des Tarifes zur Genehmigung in Frage kommt."Mit dieser Erweiterung der Bestimmungen über den Infrastrukturtarif soll sichergestellt werden, dass sämtliche Betreiber von zentralen Infrastruktureinrichtungen - und nicht nur das Leitungsorgan - einen Antrag auf Genehmigung des Infrastrukturtarifes stellen müssen. Weiters soll Vorsorge getroffen werden für den Fall, dass der Betreiber verabsäumt, einen ordnungsgemäßen Tarif festzulegen oder den festgelegten Tarif zur Genehmigung vorzulegen. Es soll sodann die Genehmigungsbehörde die Möglichkeit haben, mit Verfahrensordnung eine angemessene Frist zur Festlegung des rechtmäßigen Infrastrukturtarifes bzw zur Vorlage des Tarifes zur Genehmigung anzuordnen. Kommt der Verpflichtete dieser Anordnung nicht fristgerecht nach, soll die Genehmigungsbehörde ersatzweise mit Bescheid einen Infrastrukturtarif nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festlegen. Im Zusammenhang mit der neuen Strafbestimmung gemäß Paragraph 14 b, soll noch angemerkt werden, dass eine etwaige Bestrafung wohl nicht bereits für den Fall eines zur Genehmigung vorgelegten Tarifes, der sodann von der Genehmigungsbehörde nicht bewilligt wird, sondern vor allem für den Fall der Nichtvorlage des Tarifes zur Genehmigung in Frage kommt."

3.1. Die Beschwerdeführerinnen wenden in ihrer Beschwerde zunächst ein, dass mit Schreiben vom 19. April 2010 keine Modifikation des verfahrensleitenden Antrages vorgenommen worden sei bzw dieser zurückgezogen worden sei. Vielmehr sei mit diesem Schreiben der ursprüngliche Antrag um einen Eventualantrag ergänzt worden, dass in eventu ein Hydrantentarif von EUR 4,60/m³ genehmigt werde. Die belangte Behörde habe im angefochtenen Bescheid jedoch nur über den Eventualantrag, nicht jedoch über den Hauptantrag (mit welchem ein Hydrantentarif in der Höhe von EUR 6,45/m³ beantragt worden sei) abgesprochen. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sei im Falle der Stellung eines Eventualantrages zunächst über den Hauptantrag abzusprechen, da das Wesen des

Eventualantrages darin liege, dass dieser unter der aufschiebenden Bedingung gestellt sei, dass der Primäranspruch erfolglos bleibe. Eine Entscheidung über den Eventualantrag ohne zuvor über den Primäranspruch abzusprechen begründe eine - im konkreten Fall wesentliche - Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.

3.2. Mit diesem Vorbringen zeigen die Beschwerdeführerinnen keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf.

Zunächst ist der Beschwerde dahingehend zuzustimmen, dass ein Eventualantrag im Verwaltungsverfahren zulässig ist, und dass dieser gemäß der hg Rechtsprechung unter der aufschiebenden Bedingung der Erfolglosigkeit des Primäranspruches steht (vgl etwa VwGH vom 28. April 2008, ZI 2005/12/0148). Zunächst ist der Beschwerde dahingehend zuzustimmen, dass ein Eventualantrag im Verwaltungsverfahren zulässig ist, und dass dieser gemäß der hg Rechtsprechung unter der aufschiebenden Bedingung der Erfolglosigkeit des Primäranspruches steht vergleiche , etwa VwGH vom 28. April 2008, ZI 2005/12/0148).

Strittig ist im vorliegenden Fall jedoch, ob es sich bei der Eingabe der Beschwerdeführerinnen vom 19. April 2010 um einen - ergänzend zum ursprünglich gestellten Antrag eingebrachten - Eventualantrag handelt, oder ob mit dieser Eingabe - wovon die belangte Behörde bei der Erlassung des angefochtenen Bescheides ausgegangen ist - der ursprüngliche Antrag neuerlich geändert wurde.

Entscheidend ist daher, wie die Eingabe der Beschwerdeführerinnen vom 19. April 2010 zu verstehen ist.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sind Parteierklärungen nach ihrem objektiven Erklärungswert auszulegen, dh es kommt darauf an, wie die Erklärung unter Berücksichtigung der konkreten gesetzlichen Regelung, des Verfahrenszweckes und der der Behörde vorliegenden Aktenlage objektiv verstanden werden muss (vgl zuletzt etwa VwGH vom 23. November 2011, ZI 2011/12/0005 mWH). Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sind Parteierklärungen nach ihrem objektiven Erklärungswert auszulegen, dh es kommt darauf an, wie die Erklärung unter Berücksichtigung der konkreten gesetzlichen Regelung, des Verfahrenszweckes und der der Behörde vorliegenden Aktenlage objektiv verstanden werden muss vergleiche , zuletzt etwa VwGH vom 23. November 2011, ZI 2011/12/0005 mWH).

Aus dem - in seinen wesentlichen Schritten oben dargestellten - Gang des Ermittlungsverfahrens ergibt sich, dass die Beschwerdeführerinnen mehrmals den verfahrenseinleitenden Antrag im Hinblick auf den pro durchgeleiteten m3 Flugzeugtreibstoff zu leistenden Betrag modifiziert haben.

Die Beschwerdeführerinnen haben ihren Eingaben vom 30. April 2009 und vom 16. November 2009 - ebenso wie der Eingabe vom 19. April 2010 - jeweils eine mit "Anlage zum modifizierten Antrag" überschriebene tabellarische Auflistung angeschlossen.

Darüber hinaus hat die belangte Behörde in ihrem an die Beschwerdeführerinnen gerichteten Schreiben vom 27. Mai 2010 (erkennbar) dargelegt, dass sie vom Vorliegen eines einzigen, mehrfach abgeänderten Antrages ausgeht.

Die zu diesem Zeitpunkt bereits rechtsfreundlich vertretenen Beschwerdeführerinnen haben in ihrer als Antwort auf dieses Schreiben ergangenen Stellungnahme vom 8. Juni 2010 selbst von einem "zuletzt am 30.4.2010 ergänzten Tarifantrag" gesprochen und keine Klarstellung dahingehend getroffen, dass sie - entgegen der offensichtlichen Auffassung der belangten Behörde - mit der Eingabe vom 19. April 2010 lediglich einen weiteren (alternativen) Hydrantentarif zur Bewilligung beantragt haben.

Nach dem oben Gesagten, wonach eine Parteierklärung danach zu verstehen ist, wie die Erklärung unter Berücksichtigung der konkreten gesetzlichen Regelung, des Verfahrenszweckes und der der Behörde vorliegenden Aktenlage objektiv verstanden werden muss, kann der belangten Behörde auf der Grundlage des auch in den Verwaltungsakten dokumentierten Verhaltens der Beschwerdeführerinnen nicht entgegen getreten werden, wenn sie bei Erlassung des angefochtenen Bescheides davon ausgegangen ist, dass der zuvor bereits mehrmals abgeänderte Antrag mit der Eingabe der Beschwerdeführerinnen vom 19. April 2010 neuerlich modifiziert wurde.

Darüber hinaus lässt sich auch aus dem einem Verfahren gemäß § 10 Abs 2 FBG innewohnenden Verfahrenszweck - nämlich der Erzielung eines nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien bestimmten Infrastrukturtarifes - Darüber hinaus lässt sich auch aus dem einem Verfahren gemäß Paragraph 10, Absatz 2, FBG innewohnenden Verfahrenszweck - nämlich der Erzielung eines nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien bestimmten Infrastrukturtarifes -

für die Auslegung der verfahrensgegenständlichen Parteienerklärung gewinnen, dass es sich um eine Modifizierung des ursprünglichen Antrages gehandelt hat. Es ist nämlich davon auszugehen, dass für die Bestimmung eines diesen Kriterien entsprechenden Tarifes möglichst aktuelle Daten notwendig sind, die der belangten Behörde von den Beschwerdeführerinnen bzw von deren Vertretung mit Schreiben vom 19. April 2010 übermittelt wurden. Auch vor dem Hintergrund des § 10 Abs 2 FBG innewohnenden Verfahrenszwecks konnte die belangte Behörde bei Auslegung der Parteienerklärung daher davon ausgehen, dass die Beschwerdeführerinnen mit ihrem Schreiben vom 19. April 2010 den ursprünglichen Antrag dahingehend modifizieren wollten, dass dieser - aufgrund der aktuellen Daten - nunmehr - nach Ansicht der Beschwerdeführerinnen - den Vorgaben des § 10 Abs 2 FBG entspreche und daher genehmigungsfähig sei. für die Auslegung der verfahrensgegenständlichen Parteienerklärung gewinnen, dass es sich um eine Modifizierung des ursprünglichen Antrages gehandelt hat. Es ist nämlich davon auszugehen, dass für die Bestimmung eines diesen Kriterien entsprechenden Tarifes möglichst aktuelle Daten notwendig sind, die der belangten Behörde von den Beschwerdeführerinnen bzw von deren Vertretung mit Schreiben vom 19. April 2010 übermittelt wurden. Auch vor dem Hintergrund des Paragraph 10, Absatz 2, FBG innewohnenden Verfahrenszwecks konnte die belangte Behörde bei Auslegung der Parteienerklärung daher davon ausgehen, dass die Beschwerdeführerinnen mit ihrem Schreiben vom 19. April 2010 den ursprünglichen Antrag dahingehend modifizieren wollten, dass dieser - aufgrund der aktuellen Daten - nunmehr - nach Ansicht der Beschwerdeführerinnen - den Vorgaben des Paragraph 10, Absatz 2, FBG entspreche und daher genehmigungsfähig sei.

Im Ergebnis war die Eingabe der Beschwerdeführerinnen vom 19. April 2010 daher als (neuerliche) Modifikation des ursprünglichen Parteienantrages und nicht als ergänzend gestellter Eventualantrag zu verstehen.

4.1. Die Beschwerde bringt weiters vor, dass die belangte Behörde den Hydrantentarif gemäß § 10 Abs 2 FBG nur dann ersatzweise hätte festlegen dürfen, wenn der eingereichte Tarifantrag nicht den in § 10 Abs 2 FBG genannten Kriterien der Sachgerechtigkeit, Objektivität, Transparenz und Nichtdiskriminierung entsprechen würde. Dies liege im konkreten Fall jedoch nicht vor. Schon der Wortlaut des § 10 Abs 2 FBG lasse erkennen, dass diese Bestimmung den Betreibern zentraler Infrastruktureinrichtungen, wozu auch das von den Beschwerdeführerinnen betriebene Betankungssystem gehöre, einen weiten Spielraum bei der Festsetzung des Tarifs einräume. Insbesondere könne aus § 10 Abs 2 FBG nicht abgeleitet werden, dass nur Infrastrukturtarife, die dem Grundsatz der Kostenorientierung entsprechen würden, bewilligungsfähig wären. Der Gesetzgeber hätte dies, sofern er hätte erreichen wollen, dass der Infrastruktur dem Grundsatz der Kostenorientierung entsprechen solle, ausdrücklich anordnen müssen. Auch aus dem Gebiet der Telekomregulierung ergebe sich, dass das Gebot der Sachgerechtigkeit, Objektivität, Transparenz und Nichtdiskriminierung nicht dasselbe sei wie das Gebot der Kostenorientierung, da Anhang Nr 3 der früheren RL 90/87/EWG für die Tarife betreffend den offenen Netzzugang fordere, dass diese auf objektiven Kriterien beruhen müssten und grundsätzlich kostenorientiert zu sein hätten. Zu diesem Ergebnis gelange man auch bei einer verfassungskonformen Interpretation, da es mit dem Bestimmtheitsgebot des Art 18 B-VG unvereinbar sei, wenn das Gesetz die Behörde dazu ermächtigen würde, zwischen mehreren denkbaren Varianten für eine Tarifgestaltung zu wählen. Die belangte Behörde habe im angefochtenen Bescheid insbesondere festgehalten, dass die Position des "Gewinnaufschlages" in der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Kalkulation unrichtig bzw zu hoch kalkuliert worden sei. Dies deshalb, da die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid von einer anderen Kapitalverzinsung ausgegangen sei und es zudem abgelehnt habe die Wiederbeschaffungskosten im Rahmen der Finanzierungskosten anzusetzen. Dies stelle zwar aus regulierungsökonomischer Sicht einen gangbaren Weg dar, nicht aber aus rechtlicher Sicht, da es an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehle. Das FBG sehe eben keine kostenorientierte Preisbestimmung vor, bei der sich der zu bewilligende Infrastrukturtarif aus den Kosten einschließlich eines beschränkten Gewinnzuschlages zusammensetze. Vielmehr sei die Bestimmung des Infrastrukturtarifes grundsätzlich den Betreibern überlassen und die Versagung der Bewilligung nur bei Überschreiten der in § 10 Abs 2 FBG vorgesehenen "weiten Schranke" möglich. Eine "costbase-Regulierung" entbehre daher jeglicher gesetzlicher Grundlage. Es sei daher jedenfalls unzulässig gewesen, dass sich das Gutachten des von der belangten Behörde beigezogenen Sachverständigen jener Methode zur Berechnung der Eigenkapitalverzinsung bediene, wie sie im Zusammenhang mit der gesetzlichen Vorgabe einer kostenorientierten Preisbestimmung üblich sei. Da § 10 Abs 2 FBG eine kostenorientierte Preisbestimmung fremd sei, hätte die belangte Behörde nicht ohne weiters die im Gutachten des beigezogenen Sachverständigen genannte Kapitalverzinsung übernehmen dürfen, sondern hätte vielmehr prüfen müssen, ob der von den Beschwerdeführerinnen angesetzte risikolose Zinssatz den Kriterien der Sachgerechtigkeit,

Objektivität, Transparenz und Nichtdiskriminierung im Sinne des § 10 Abs 2 FBG entspreche. Dadurch, dass die belangte Behörde von einer unzutreffenden Auslegung der Preisbestimmungskriterien des § 10 Abs 2 FBG ausgegangen sei, habe sie den Bescheid sowohl mit Rechtswidrigkeit des Inhalts als auch - als Konsequenz der nicht unterlassenen Prüfung der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Tarifordnung anhand der Kriterien des § 10 Abs 2 FBG - mit Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften belastet.

4.1. Die Beschwerde bringt weiters vor, dass die belangte Behörde den Hydrantentarif gemäß Paragraph 10, Absatz 2, FBG nur dann ersatzweise hätte festlegen dürfen, wenn der eingereichte Tarifiertrag nicht den in Paragraph 10, Absatz 2, FBG genannten Kriterien der Sachgerechtigkeit, Objektivität, Transparenz und Nichtdiskriminierung entsprechen würde. Dies liege im konkreten Fall jedoch nicht vor. Schon der Wortlaut des Paragraph 10, Absatz 2, FBG lasse erkennen, dass diese Bestimmung den Betreibern zentraler Infrastruktureinrichtungen, wozu auch das von den Beschwerdeführerinnen betriebene Betankungssystem gehöre, einen weiten Spielraum bei der Festsetzung des Tarifs einräume. Insbesondere könne aus Paragraph 10, Absatz 2, FBG nicht abgeleitet werden, dass nur Infrastrukturtarife, die dem Grundsatz der Kostenorientierung entsprechen würden, bewilligungsfähig wären. Der Gesetzgeber hätte dies, sofern er hätte erreichen wollen, dass der Infrastruktur dem Grundsatz der Kostenorientierung entsprechen solle, ausdrücklich anordnen müssen. Auch aus dem Gebiet der Telekomregulierung ergebe sich, dass das Gebot der Sachgerechtigkeit, Objektivität, Transparenz und Nichtdiskriminierung nicht dasselbe sei wie das Gebot der Kostenorientierung, da Anhang Nr 3 der früheren RL 90/87/EWG für die Tarife betreffend den offenen Netzzugang fordere, dass diese auf objektiven Kriterien beruhen müssten und grundsätzlich kostenorientiert zu sein hätten. Zu diesem Ergebnis gelange man auch bei einer verfassungskonformen Interpretation, da es mit dem Bestimmtheitsgebot des Artikel 18, B-VG unvereinbar sei, wenn das Gesetz die Behörde dazu ermächtigen würde, zwischen mehreren denkbaren Varianten für eine Tarifgestaltung zu wählen. Die belangte Behörde habe im angefochtenen Bescheid insbesondere festgehalten, dass die Position des "Gewinnaufschlages" in der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Kalkulation unrichtig bzw zu hoch kalkuliert worden sei. Dies deshalb, da die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid von einer anderen Kapitalverzinsung ausgegangen sei und es zudem abgelehnt habe die Wiederbeschaffungskosten im Rahmen der Finanzierungskosten anzusetzen. Dies stelle zwar aus regulierungsökonomischer Sicht einen gangbaren Weg dar, nicht aber aus rechtlicher Sicht, da es an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehle. Das FBG sehe eben keine kostenorientierte Preisbestimmung vor, bei der sich der zu bewilligende Infrastrukturtarif aus den Kosten einschließlich eines beschränkten Gewinnzuschlages zusammensetze. Vielmehr sei die Bestimmung des Infrastrukturtarifes grundsätzlich den Betreibern überlassen und die Versagung der Bewilligung nur bei Überschreiten der in Paragraph 10, Absatz 2, FBG vorgesehenen "weiten Schranke" möglich. Eine "costbase-Regulierung" entbehre daher jeglicher gesetzlicher Grundlage. Es sei daher jedenfalls unzulässig gewesen, dass sich das Gutachten des von der belangten Behörde beigezogenen Sachverständigen jener Methode zur Berechnung der Eigenkapitalverzinsung bediene, wie sie im Zusammenhang mit der gesetzlichen Vorgabe einer kostenorientierten Preisbestimmung üblich sei. Da Paragraph 10, Absatz 2, FBG eine kostenorientierte Preisbestimmung fremd sei, hätte die belangte Behörde nicht ohne weiters die im Gutachten des beigezogenen Sachverständigen genannte Kapitalverzinsung übernehmen dürfen, sondern hätte vielmehr prüfen müssen, ob der von den Beschwerdeführerinnen angesetzte risikolose Zinssatz den Kriterien der Sachgerechtigkeit, Objektivität, Transparenz und Nichtdiskriminierung im Sinne des Paragraph 10, Absatz 2, FBG entspreche. Dadurch, dass die belangte Behörde von einer unzutreffenden Auslegung der Preisbestimmungskriterien des Paragraph 10, Absatz 2, FBG ausgegangen sei, habe sie den Bescheid sowohl mit Rechtswidrigkeit des Inhalts als auch - als Konsequenz der nicht unterlassenen Prüfung der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Tarifordnung anhand der Kriterien des Paragraph 10, Absatz 2, FBG - mit Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften belastet.

4.2. Die belangte Behörde hat die Bewilligung des von den Beschwerdeführerinnen beantragten Hydrantentarifs im angefochtenen Bescheid ausschließlich deswegen versagt, da dieser - nach Ansicht der belangten Behörde - dem Kriterium der Sachgerechtigkeit nicht entsprochen hat. Die oben wiedergegebenen Ausführungen der Beschwerdeführerinnen können daher nur dahingehend verstanden werden, dass sich diese gegen die von der Behörde getroffene Auslegung des Kriteriums "sachgerecht" richten.

Anders als die Beschwerdeführerinnen meinen, vermag der Verwaltungsgerichtshof in der von der belangten Behörde getroffenen Auslegung des Kriteriums "sachgerecht" in § 10 Abs 2 FBG keine Rechtswidrigkeit zu erkennen. Anders als die Beschwerdeführerinnen meinen, vermag der Verwaltungsgerichtshof in der von der belangten Behörde

getroffenen Auslegung des Kriteriums "sachgerecht" in Paragraph 10, Absatz 2, FBG keine Rechtswidrigkeit zu erkennen.

Wie bereits dargelegt wurde, dient das FBG der Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG in Österreich. § 10 Abs 2 FBG und somit auch das Kriterium "sachgerecht" beruht auf Art 16 Abs 3 der Richtlinie. Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits in seinem Erkenntnis vom 24. Mai 2012, 2008/03/0173 (auch unter Bezugnahme auf das Urteil des EuGH vom 21. Dezember 2011, verb Rs C-424/10, C- 425/10, Ziolkowski und Szeja) ausgeführt, dass das Kriterium "sachgerecht" im konkreten Zusammenhang als ein autonomer Begriff des Unionsrechts anzusehen ist, der in allen Mitgliedstaaten einheitlich auszulegen ist. Der EuGH hat im bereits zitierten Urteil vom 21. Dezember 2011 darüber hinaus ausgesprochen, dass Bedeutung und Tragweite von Begriffen, die im Recht der Union nicht definiert werden, "insbesondere unter Berücksichtigung des Zusammenhangs, in dem sie verwendet werden und der Ziele der Regelung, zu dem sie gehören, zu bestimmen sind". Wie bereits dargelegt wurde, dient das FBG der Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG in Österreich. Paragraph 10, Absatz 2, FBG und somit auch das Kriterium "sachgerecht" beruht auf Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie. Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits in seinem Erkenntnis vom 24. Mai 2012, 2008/03/0173 (auch unter Bezugnahme auf das Urteil des EuGH vom 21. Dezember 2011, verb Rs C-424/10, C- 425/10, Ziolkowski und Szeja) ausgeführt, dass das Kriterium "sachgerecht" im konkreten Zusammenhang als ein autonomer Begriff des Unionsrechts anzusehen ist, der in allen Mitgliedstaaten einheitlich auszulegen ist. Der EuGH hat im bereits zitierten Urteil vom 21. Dezember 2011 darüber hinaus ausgesprochen, dass Bedeutung und Tragweite von Begriffen, die im Recht der Union nicht definiert werden, "insbesondere unter Berücksichtigung des Zusammenhangs, in dem sie verwendet werden und der Ziele der Regelung, zu dem sie gehören, zu bestimmen sind".

Ausgehend von diesem Urteil des EuGH hat der Verwaltungsgerichtshof im Zusammenhang mit der Auslegung des Kriteriums "sachgerecht" in § 10 Abs 2 FBG in seinem zitierten Erkenntnis vom 24. Mai 2012 dargelegt, dass es vor allem auf Erwägungsgrund 5 der Richtlinie ankommt. Danach soll mit der Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zur Senkung der Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften und zur Hebung der den Nutzern gebotenen Qualität beigetragen werden. Darüber hinaus hat der Verwaltungsgerichtshof in diesem Erkenntnis auch ausgeführt, dass sich aus der Rechtsprechung des EuGH betreffend den normativen Zusammenhang und die Zielsetzung der Richtlinie einige Hinweise ergeben. Demnach lässt sich aus dem Urteil des EuGH vom 16. Oktober 2003, Rs C-363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Slg 2003, I-11893 (vgl Rz 59) ableiten, dass sich aus der Richtlinie für Betreiber einer zentralen Infrastruktureinrichtung klar eine Beschränkung der freien Preisfestsetzung ergibt, zumal diesbezüglich die in Art 16 Abs 3 der Richtlinie normierten Kriterien Platz greifen. Hinsichtlich des Kriteriums der Sachgerechtigkeit (sowie des Kriteriums der Objektivität) in Art 16 Abs 3 der Richtlinie kam es dem EuGH in seinem Urteil vom 5. Juli 2007, Rs C-181/06, Deutsche Lufthansa AG, Rz 26, darauf an, den Zusammenhang zwischen den für Bodenabfertigungsdienste vorgeschriebenen Gebühren und den dafür vom Betreiber getragenen "Funktionskosten" zu ermitteln. Ferner lässt sich aus dem Urteil des EuGH vom 16. Oktober 2003, Rs C- 363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Slg 2003, I-11893, Rz 55f ableiten, dass es Art 16 Abs 3 der Richtlinie nicht zuwider läuft, ein danach zu bestimmendes Entgelt - hier den Infrastrukturtarif - so festzusetzen, dass der Betreiber einer zentralen Infrastruktureinrichtung "nicht nur seine Kosten für das Zurverfügungstellen und den Unterhalt" der Einrichtung "decken, sondern auch eine Gewinnspanne erzielen kann". Ausgehend von diesem Urteil des EuGH hat der Verwaltungsgerichtshof im Zusammenhang mit der Auslegung des Kriteriums "sachgerecht" in Paragraph 10, Absatz 2, FBG in seinem zitierten Erkenntnis vom 24. Mai 2012 dargelegt, dass es vor allem auf Erwägungsgrund 5 der Richtlinie ankommt. Danach soll mit der Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zur Senkung der Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften und zur Hebung der den Nutzern gebotenen Qualität beigetragen werden. Darüber hinaus hat der Verwaltungsgerichtshof in diesem Erkenntnis auch ausgeführt, dass sich aus der Rechtsprechung des EuGH betreffend den normativen Zusammenhang und die Zielsetzung der Richtlinie einige Hinweise ergeben. Demnach lässt sich aus dem Urteil des EuGH vom 16. Oktober 2003, Rs C-363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Slg 2003, I-11893 vergleiche , Rz 59) ableiten, dass sich aus der Richtlinie für Betreiber einer zentralen Infrastruktureinrichtung klar eine Beschränkung der freien Preisfestsetzung ergibt, zumal diesbezüglich die in Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie normierten Kriterien Platz greifen. Hinsichtlich des Kriteriums der Sachgerechtigkeit (sowie des Kriteriums der Objektivität) in Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie kam es dem EuGH in seinem Urteil vom 5. Juli 2007, Rs C-181/06, Deutsche Lufthansa AG, Rz 26, darauf an, den Zusammenhang zwischen den für Bodenabfertigungsdienste vorgeschriebenen Gebühren und den dafür vom Betreiber getragenen "Funktionskosten" zu ermitteln. Ferner lässt

sich aus dem Urteil des EuGH vom 16. Oktober 2003, Rs C- 363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Slg 2003, I-11893, Rz 55f ableiten, dass es Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie nicht zuwider läuft, ein danach zu bestimmendes Entgelt - hier den Infrastrukturtarif - so festzusetzen, dass der Betreiber einer zentralen Infrastruktureinrichtung "nicht nur seine Kosten für das Zurverfügungstellen und den Unterhalt" der Einrichtung "decken, sondern auch eine Gewinnspanne erzielen kann".

4.3. Aus all dem ist ersichtlich, dass der EuGH Art 16 Abs 3 der Richtlinie - insbesondere auch das Kriterium "sachgerecht" - dahingehend auslegt, dass dieses Kriterium einer "kostenorientierten" Bestimmung des Infrastrukturtarifes nicht entgegen steht. Somit kann der belangten Behörde nicht entgegen getreten werden, wenn sie in der Kostenorientierung eine wesentliche Grundlage für die sachgerechte Bestimmung des Infrastrukturtarifes gesehen hat und - unter Bezugnahme auf die im eingeholten Gutachten herangezogene Berechnungsmethode - die Position "Gewinnaufschlag" in der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Kostenbasis als zu hoch und somit nicht sachgerecht qualifiziert hat. 4.3. Aus all dem ist ersichtlich, dass der EuGH Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie - insbesondere auch das Kriterium "sachgerecht" - dahingehend auslegt, dass dieses Kriterium einer "kostenorientierten" Bestimmung des Infrastrukturtarifes nicht entgegen steht. Somit kann der belangten Behörde nicht entgegen getreten werden, wenn sie in der Kostenorientierung eine wesentliche Grundlage für die sachgerechte Bestimmung des Infrastrukturtarifes gesehen hat und - unter Bezugnahme auf die im eingeholten Gutachten herangezogene Berechnungsmethode - die Position "Gewinnaufschlag" in der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Kostenbasis als zu hoch und somit nicht sachgerecht qualifiziert hat.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Judikatur des EuGH - sowohl im Zusammenhang mit der Frage der "autonomen Auslegung" von Begriffen des Europarechts als auch hinsichtlich Art 16 Abs 3 der Richtlinie, welche die (unionsrechtliche) Grundlage für die Bestimmung des § 10 Abs 2 FBG bildet - sieht sich der Verwaltungsgerichtshof im Übrigen nicht veranlasst, dem EuGH im Wege eines Ersuchens um Vorabentscheidung gemäß Art 267 AEUV die Frage vorzulegen, ob Art 16 Abs 3 der Richtlinie einer kostenorientierten Bestimmung der Infrastrukturtarife entgegensteht bzw sie ermöglicht. Vor dem Hintergrund der dargestellten Judikatur des EuGH - sowohl im Zusammenhang mit der Frage der "autonomen Auslegung" von Begriffen des Europarechts als auch hinsichtlich Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie, welche die (unionsrechtliche) Grundlage für die Bestimmung des Paragraph 10, Absatz 2, FBG bildet - sieht sich der Verwaltungsgerichtshof im Übrigen nicht veranlasst, dem EuGH im Wege eines Ersuchens um Vorabentscheidung gemäß Artikel 267, AEUV die Frage vorzulegen, ob Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie einer kostenorientierten Bestimmung der Infrastrukturtarife entgegensteht bzw sie ermöglicht.

4.4. Das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen, wonach die Kriterien des § 10 Abs 2 FBG verfassungskonform zu interpretieren wären, geht ins Leere, weil es sich bei diesen - wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem bereits zitierten Erkenntnis vom 24. Mai 2012 anhand des auch für den nunmehrigen Fall relevanten Kriteriums "sachgerecht" dargelegt hat - um autonome Begriffe des Unionsrechts handelt, für deren Verständnis aus einer am österreichischen Verfassungsrecht orientierten Auslegung nichts zu gewinnen ist (vgl VwGH vom 24. Mai 2012, 2008/03/0173). 4.4. Das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen, wonach die Kriterien des Paragraph 10, Absatz 2, FBG verfassungskonform zu interpretieren wären, geht ins Leere, weil es sich bei diesen - wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem bereits zitierten Erkenntnis vom 24. Mai 2012 anhand des auch für den nunmehrigen Fall relevanten Kriteriums "sachgerecht" dargelegt hat - um autonome Begriffe des Unionsrechts handelt, für deren Verständnis aus einer am österreichischen Verfassungsrecht orientierten Auslegung nichts zu gewinnen ist vergleiche , VwGH vom 24. Mai 2012, 2008/03/0173).

4.5. Da die von der belangten Behörde gewählte Auslegung des Kriteriums "sachgerecht" nicht als rechtswidrig erkannt werden kann, geht auch die Verfahrensrüge der Beschwerdeführerinnen fehl, wonach sich das dem angefochtene Bescheid zu Grunde liegende Gutachten am von Beschwerdeseite vertretenen gegenläufigen Verständnis orientieren hätte müssen.

5.1. Sofern die Beschwerdeführerinnen einwenden, dass sich aus § 10 Abs 2 FBG und der in dieser Bestimmung vorgegebenen "weiten Schranke" ein Verbot, im Rahmen der Finanzierungskosten die Wiederbeschaffungskosten anzusetzen, nicht ableiten lasse, gelingt es nicht, hiermit eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen. Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits in seinem wiederholt genannten Erkenntnis vom 24. Mai 2012 ausgeführt hat, kann es nicht als rechtswidrig erkannt werden, wenn die belangte Behörde nach § 10 Abs 2 FBG bei der Bestimmung eines angemessenen Gewinns nicht die Wiederbeschaffungskosten betreffend aufgewendete Investitionen in Anschlag bringt. Dies entspricht vielmehr auch der Intention der Richtlinie und deren 5.1. Sofern die

Beschwerdeführerinnen einwenden, dass sich aus Paragraph 10, Absatz 2, FBG und der in dieser Bestimmung vorgegebenen "weiten Schranke" ein Verbot, im Rahmen der Finanzierungskosten die Wiederbeschaffungskosten anzusetzen, nicht ableiten lasse, gelingt es nicht, hiermit eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen. Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits in seinem wiederholt genannten Erkenntnis vom 24. Mai 2012 ausgeführt hat, kann es nicht als rechtswidrig erkannt werden, wenn die belangte Behörde nach Paragraph 10, Absatz 2, FBG bei der Bestimmung eines angemessenen Gewinns nicht die Wiederbeschaffungskosten betreffend aufgewendete Investitionen in Anschlag bringt. Dies entspricht vielmehr auch der Intention der Richtlinie und deren

5. Erwägungsgrund, die Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften, die das Entgelt für den Zugang zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen zu entrichten haben, zu senken.

Ein Verständnis, wonach die Wiederbeschaffungskosten zwingend bei der Bestimmung des Infrastrukturtarifes heranzuziehen wären, lässt sich auch aus den Gesetzesmaterialien zur Stammfassung des § 10 Abs 2 FBG nicht ableiten, da - worauf im bereits zitierten Erkenntnis vom 24. Mai 2012 ebenfalls hingewiesen wurde - die Bezugnahme in den Materialien auf die aufgewendeten Investitionen bei der Bestimmung des Infrastrukturtarifes nicht bedeutet, dass hierbei (ausschließlich) auf die Höhe der Wiederbeschaffungskosten abzustellen ist. Da eine richtlinienkonforme Interpretation des § 10 Abs 2 FBG den Ansatz der Wiederbeschaffungskosten bei der Bestimmung des Infrastrukturtarifes nicht zwingend gebietet, erübrigt es sich, auf die Ausführungen der Beschwerdeführerinnen, wonach der Ansatz der Wiederbeschaffungskosten (auch) bei einer kostenorientierten Bestimmung des Hydrantentarifes jedenfalls zulässig wäre, näher einzugehen. Ein Verständnis, wonach die Wiederbeschaffungskosten zwingend bei der Bestimmung des Infrastrukturtarifes heranzuziehen wären, lässt sich auch aus den Gesetzesmaterialien zur Stammfassung des Paragraph 10, Absatz 2, FBG nicht ableiten, da - worauf im bereits zitierten Erkenntnis vom 24. Mai 2012 ebenfalls hingewiesen wurde - die Bezugnahme in den Materialien auf die aufgewendeten Investitionen bei der Bestimmung des Infrastrukturtarifes nicht bedeutet, dass hierbei (ausschließlich) auf die Höhe der Wiederbeschaffungskosten abzustellen ist. Da eine richtlinienkonforme Interpretation des Paragraph 10, Absatz 2, FBG den Ansatz der Wiederbeschaffungskosten bei der Bestimmung des Infrastrukturtarifes nicht zwingend gebietet, erübrigt es sich, auf die Ausführungen der Beschwerdeführerinnen, wonach der Ansatz der Wiederbeschaffungskosten (auch) bei einer kostenorientierten Bestimmung des Hydrantentarifes jedenfalls zulässig wäre, näher einzugehen.

Mit dem Hinweis der Beschwerdeführerinnen, wonach gemäß der herrschenden Lehre (Hinweis: Gutknecht, ÖZW 1991, 46ff; Oberndorfer, Strompreisbestimmung aus rechtlicher Sicht (1979),

39f) auch zukünftige Entwicklungen bei einer amtlichen Preisbestimmung zu berücksichtigen gewesen wären, zeigen die Beschwerdeführerinnen schon deshalb nicht auf, dass der von der belangten Behörde im Zusammenhang mit den Finanzierungskosten gewählte Ansatz rechtswidrig wäre, weil sich die ins Treffen geführten Literaturstellen auf das Preisgesetz 1976, BGBl Nr 260/1976, beziehen, welches eine mit dem § 10 Abs 2 FBG vergleichbare, auf Unionsrecht beruhende Regelung nicht enthalten hat. 39f) auch zukünftige Entwicklungen bei einer amtlichen Preisbestimmung zu berücksichtigen gewesen wären, zeigen die Beschwerdeführerinnen schon deshalb nicht auf, dass der von der belangten Behörde im Zusammenhang mit den Finanzierungskosten gewählte Ansatz rechtswidrig wäre, weil sich die ins Treffen geführten Literaturstellen auf das Preisgesetz 1976, Bundesgesetzblatt Nr 260 aus 1976,, beziehen, welches eine mit dem Paragraph 10, Absatz 2, FBG vergleichbare, auf Unionsrecht beruhende Regelung nicht enthalten hat.

5.2. Auf das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen im Zusammenhang mit der Richtlinie 2009/12/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte, ABI L 70/11 vom 14. März 2009, S 12, und deren 5.2. Auf das Vorbringen der Beschwerdeführerinnen im Zusammenhang mit der Richtlinie 2009/12/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte, Amtsblatt , L 70/11 vom 14. März 2009, S 12, und deren

17. Erwägungsgrund ist schon deswegen nicht näher einzugehen, da - was auch die Beschwerde selbst erwähnt - diese Richtlinie auf Entgelte, die zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG erhoben werden, keine Anwendung findet (vgl Art 1 Abs 4 der Richtlinie 2009/12/EG). 17. Erwägungsgrund ist schon deswegen nicht näher einzugehen, da - was auch die Beschwerde selbst erwähnt - diese Richtlinie auf Entgelte, die zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG erhoben werden, keine Anwendung findet vergleiche , Artikel eins, Absatz 4, der Richtlinie 2009/12/EG).

5.3. Mit dem Vorbringen, wonach die belangte Behörde den beantragten Hydrantentarif auch anhand des Kriteriums prüfen hätte müssen, ob dieser einem internationalen Vergleich standhalten würde, ist für die Beschwerdeführerinnen schon deshalb nichts zu gewinnen, weil in dem dem bekämpften Bescheid zu Grunde liegenden Gutachten nachvollziehbar wiederholt auf die Gegebenheiten bei ausländischen Flughäfen eingegangen und zudem - insbesondere unter Hinweis auf eine aus dem Bereich der ICAO stammende Unterlage - dargelegt wird, dass die dort verwendete WACC-Methode "internationale(n) Vergleichswerte(n)" (darauf stellen auch die Gesetzesmaterialien (RV 1079 BlgNR 20. GP) zum FBG ab) entspricht. Aus diesem Vorbringen lässt sich damit nicht ableiten, dass die von der belangten Behörde gewählte Begründung für die Versagung des beantragten Hydrantentarifes, nämlich, dass der von den Beschwerdeführerinnen beantragte Hydrantentarif dem Kriterium "sachgerecht" nicht entspreche, nicht zutreffend sei. Aus diesem Grund geht auch die Verfahrensrüge der Beschwerdeführerinnen fehl, wonach die belangte Behörde (wie im Wege der Akteneinsicht festgestellt habe werden können) zwar Vergleichswerte hinsichtlich der Hydrantentarife von diversen europäischen Flughäfen eingeholt habe, jedoch in weiterer Folge "auf halbem Weg" stehengeblieben sei, weil sie es unterlassen habe auf Basis der Informationen einen Vergleich anzustellen, entsprechende Feststellungen zu treffen und den Beschwerdeführerinnen dazu Parteiengehör einzuräumen.

5.3. Mit dem Vorbringen, wonach die belangte Behörde den beantragten Hydrantentarif auch anhand des Kriteriums prüfen hätte müssen, ob dieser einem internationalen Vergleich standhalten würde, ist für die Beschwerdeführerinnen schon deshalb nichts zu gewinnen, weil in dem dem bekämpften Bescheid zu Grunde liegenden Gutachten nachvollziehbar wiederholt auf die Gegebenheiten bei ausländischen Flughäfen eingegangen und zudem - insbesondere unter Hinweis auf eine aus dem Bereich der ICAO stammende Unterlage - dargelegt wird, dass die dort verwendete WACC-Methode "internationale(n) Vergleichswerte(n)" (darauf stellen auch die Gesetzesmaterialien Regierungsvorlage 1079, BlgNR 20. Gesetzgebungsperiode zum FBG ab) entspricht. Aus diesem Vorbringen lässt sich damit nicht ableiten, dass die von der belangten Behörde gewählte Begründung für die Versagung des beantragten Hydrantentarifes, nämlich, dass der von den Beschwerdeführerinnen beantragte Hydrantentarif dem Kriterium "sachgerecht" nicht entspreche, nicht zutreffend sei. Aus diesem Grund geht auch die Verfahrensrüge der Beschwerdeführerinnen fehl, wonach die belangte Behörde (wie im Wege der Akteneinsicht festgestellt habe werden können) zwar Vergleichswerte hinsichtlich der Hydrantentarife von diversen europäischen Flughäfen eingeholt habe, jedoch in weiterer Folge "auf halbem Weg" stehengeblieben sei, weil sie es unterlassen habe auf Basis der Informationen einen Vergleich anzustellen, entsprechende Feststellungen zu treffen und den Beschwerdeführerinnen dazu Parteiengehör einzuräumen.

6.1. Die Beschwerde wendet weiters ein, die belangte Behörde habe bei Erlassung des angefochtenen Bescheides übersehen, dass die in dem Bescheid zugrunde gelegten Gutachten im Hinblick auf den rechtlichen Bezugsrahmen herangezogene Methode nicht die einzig mögliche und betriebswirtschaftlich anerkannte Methode sei. Daher hätten die Beschwerdeführerinnen im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 8. Juni 2010 auch ein Gutachten der RB vom 3. Mai 2007 angeschlossen, in welchem ausführlich dargestellt worden sei, wieso die im "Gutachten K." herangezogene Methode des Ansatzes der historischen Anschaffungskosten verfehlt sei. Die belangte Behörde wäre daher verpflichtet gewesen, sich mit diesen beiden Gutachten näher auseinanderzusetzen und die herrschende Auffassung zu ermitteln. Im Übrigen habe die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid zur Frage, ob die Position "Gewinnaufschlag" in der von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Kostenkalkulation unrichtig bzw zu hoch kalkuliert worden sei, keine eigenen Feststellungen getroffen, sondern lediglich auf das von der belangten Behörde eingeholte Sachverständigengutachten verwiesen, weshalb sie den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften belastet habe.

6.2. Der von der belangten Behörde beigezogene Sachverständige hat in seinem Gutachten nachvollziehbar dargelegt, warum er den Restbuchwert der Anlagen als Kapitalbasis herangezogen hat. Das von den Beschwerdeführerinnen in diesem Zusammenhang im Rahmen des Parteiengehörs vorgelegte Gutachten der RB vom 3. Mai 2007 - das schon in dem dem bereits zitierten hg Erkenntnis vom 24. Mai 2012 zu Grunde liegenden Fall vorgelegt wurde - ist nicht geeignet, die Schlüssigkeit der auf dem behördlich eingeholten Gutachten beruhenden Feststellungen in Zweifel zu ziehen. In diesem vorgelegten Gutachten wird nicht näher dargelegt, dass der im Gutachten des beigezogenen Sachverständigen gewählte Ansatz den in § 10 Abs 2 FBG vorgegeben Kriterien nicht entsprechen würde.

6.2. Der von der belangten Behörde beigezogene Sachverständige hat in seinem Gutachten nachvollziehbar dargelegt, warum er den Restbuchwert der Anlagen als Kapitalbasis herangezogen hat. Das von den Beschwerdeführerinnen in diesem Zusammenhang im Rahmen des Parteiengehörs vorgelegte Gutachten der RB vom 3. Mai 2007 - das schon in dem dem bereits zitierten hg Erkenntnis vom 24. Mai 2012 zu Grunde liegenden Fall vorgelegt wurde - ist nicht geeignet, die

Schlüssigkeit der auf dem behördlich eingeholten Gutachten beruhenden Feststellungen in Zweifel zu ziehen. In diesem vorgelegten Gutachten wird nicht näher dargelegt, dass der im Gutachten des beigezogenen Sachverständigen gewählte Ansatz den in Paragraph 10, Absatz 2, FBG vorgegeben Kriterien nicht entsprechen würde.

7. Es ist den Beschwerdeführerinnen dahingehend zuzustimmen, dass eine Bescheidebegründung, die sich in der bloßen Wiedergabe eines Sachverständigengutachtens erschöpft, nicht als hinreichend angesehen werden kann (vgl. das - auch von der Beschwerde zitierte - Erkenntnis des VwGH vom 25. September 1990, 86/07/0244). Die Beschwerdeführerinnen übersehen jedoch, dass die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid, nachdem sie auf K.- Gutachten Bezug genommen hatte, ohnehin explizit dargelegt hat, weshalb sie hinsichtlich der Position "Gewinnaufschlag" zu einem vom Antrag der Beschwerdeführerinnen abweichenden Ergebnis gekommen ist. Anders als die Beschwerdeführerinnen meinen, erschöpft sich die Bescheidebegründung somit nicht in einer bloßen Wiedergabe eines Sachverständigengutachtens, weswegen der von den Beschwerdeführerinnen gerügte Verfahrensmangel nicht vorliegt. 7. Es ist den Beschwerdeführerinnen dahingehend zuzustimmen, dass eine Bescheidebegründung, die sich in der bloßen Wiedergabe eines Sachverständigengutachtens erschöpft, nicht als hinreichend angesehen werden kann vergleiche , das - auch von der Beschwerde zitierte - Erkenntnis des VwGH vom 25. September 1990, 86/07/0244). Die Beschwerdeführerinnen übersehen jedoch, dass die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid, nachdem sie auf K.- Gutachten Bezug genommen hatte, ohnehin explizit dargelegt hat, weshalb sie hinsichtlich der Position "Gewinnaufschlag" zu einem vom Antrag der Beschwerdeführerinnen abweichenden Ergebnis gekommen ist. Anders als die Beschwerdeführerinnen meinen, erschöpft sich die Bescheidebegründung somit nicht in einer bloßen Wiedergabe eines Sachverständigengutachtens, weswegen der von den Beschwerdeführerinnen gerügte Verfahrensmangel nicht vorliegt.

8. Sofern die Beschwerde schließlich rügt, dass dem angefochtenen Bescheid eine zu hohe Durchsatzrate zu Grunde gelegt worden sei, geht auch diese Rüge fehl. Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid nachvollziehbar dargelegt, dass die Durchsatzmenge im ersten Quartal 2010 deutlich über der ursprünglich von den Beschwerdeführern prognostizierten Menge liege und sogar leicht über der tatsächlichen Durchsatzmenge aus dem Jahr 2009, weswegen eine Menge von 699.000 m3 (entspricht der tatsächlichen Durchsatzmenge aus 2009) der Bestimmung des Hydrantentarifes zu Grunde gelegt werde. Die Beschwerdeführerinnen haben es in weiterer Folge unterlassen, diese schlüssige Überlegung durch ein konkretes, die Annahmen der Behörde erschütterndes Vorbringen zu entkräften und damit aufzuzeigen, warum die von der belangten Behörde gewählte Durchsatzrate von 699.000 m3 unzutreffend sei. Davon ausgehend wird insoweit weder eine Relevanz eines Verfahrensmangels noch eine - nach dem auf eine Schlüssigkeitskontrolle der Beweiswürdigung ausgerichteten Prüfmaßstab des Verwaltungsgerichtshofes allein aufzugreifende (vgl. hierzu etwa VwGH vom 24. März 2010, ZI 2009/03/0156) - Unschlüssigkeit der behördlichen Annahmen aufgezeigt. Dass in einem den beschwerdeführenden Parteien übermittelten Bescheidentwurf eine andere Durchsatzrate genannt wurde, vermag daran nichts zu ändern. 8. Sofern die Beschwerde schließlich rügt, dass dem angefochtenen Bescheid eine zu hohe Durchsatzrate zu Grunde gelegt worden sei, geht auch diese Rüge fehl. Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid nachvollziehbar dargelegt, dass die Durchsatzmenge im ersten Quartal 2010 deutlich über der ursprünglich von den Beschwerdeführern prognostizierten Menge liege und sogar leicht über der tatsächlichen Durchsatzmenge aus dem Jahr 2009, weswegen eine Menge von 699.000 m3 (entspricht der tatsächlichen Durchsatzmenge aus 2009) der Bestimmung des Hydrantentarifes zu Grunde gelegt werde. Die Beschwerdeführerinnen haben es in weiterer Folge unterlassen, diese schlüssige Überlegung durch ein konkretes, die Annahmen der Behörde erschütterndes Vorbringen zu entkräften und damit aufzuzeigen, warum die von der belangten Behörde gewählte Durchsatzrate von 699.000 m3 unzutreffend sei. Davon ausgehend wird insoweit weder eine Relevanz eines Verfahrensmangels noch eine - nach dem auf eine Schlüssigkeitskontrolle der Beweiswürdigung ausgerichteten Prüfmaßstab des Verwaltungsgerichtshofes allein aufzugreifende vergleiche , hierzu etwa VwGH vom 24. März 2010, ZI 2009/03/0156) - Unschlüssigkeit der behördlichen Annahmen aufgezeigt. Dass in einem den beschwerdeführenden Parteien übermittelten Bescheidentwurf eine andere Durchsatzrate genannt wurde, vermag daran nichts zu ändern.

9. Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet, weshalb sie gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen war. 9. Die Beschwerde erweist sich somit als unbegründet, weshalb sie gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen war.

10. Der Spruch über den Aufwandsersatz gründet sich - im Rahmen des gestellten Begehrens - auf §§ 47 ff VwGG iVm

der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455. 10. Der Spruch über den Aufwandersatz gründet sich - im Rahmen des gestellten Begehrens - auf Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, Bundesgesetzblatt, II Nr 455.

Wien, am 27. November 2012

Gerichtsentscheidung

EuGH 62006CJ0181 Deutsche Lufthansa VORAB

EuGH 62001CJ0363 Flughafen Hannover-Langenhagen VORAB

EuGH 62001CJ0363 Flughafen Hannover-Langenhagen VORAB

EuGH 62006CJ0181 Deutsche Lufthansa VORAB

EuGH 62001CJ0363 Flughafen Hannover-Langenhagen VORAB

EuGH 62010CJ0424 Ziolkowski VORAB

Schlagworte

Gemeinschaftsrecht Richtlinie richtlinienkonforme Auslegung des innerstaatlichen Rechts EURallg4/3 Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Verhältnis der wörtlichen Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2 Gemeinschaftsrecht Auslegung Allgemein EURallg3

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2012:2010030107.X00

Im RIS seit

28.12.2012

Zuletzt aktualisiert am

29.01.2013

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at