

TE Vwgh Erkenntnis 2012/5/24 2008/03/0173

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 24.05.2012

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3L E06202030;
E3L E07402010;
E6j;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
20/01 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB);
40/01 Verwaltungsverfahren;
92 Luftverkehr;

Norm

31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art16 Abs3;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL;
61975CJ0048 Royer VORAB;
62001CJ0363 Flughafen Hannover-Langenhagen VORAB;
62002CJ0460 Kommission / Italien;
62003CJ0386 Kommission / Deutschland;
62006CJ0181 Deutsche Lufthansa VORAB;
62010CJ0424 Ziolkowski VORAB;
ABGB §1175;
ABGB §1201;
AVG §52;
AVG §56;
AVG §58 Abs1;
AVG §58 Abs2;
AVG §59 Abs1;
B-VG Art131 Abs1 Z1;
B-VG Art7 Abs1;
B-VG Art7;
EURallg;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §1 Z3;

FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §10 Abs2 idF 2007/I/098;

FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §10 Abs2;

FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §17a ;

VwGG §34 Abs1;

VwGG §34 Abs3;

VwRallg;

1. ABGB § 1175 heute

2. ABGB § 1175 gültig ab 01.01.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2014

3. ABGB § 1175 gültig von 01.01.1812 bis 31.12.2014

1. ABGB § 1201 heute

2. ABGB § 1201 gültig ab 01.01.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2014

3. ABGB § 1201 gültig von 01.01.1812 bis 31.12.2014

1. AVG § 52 heute

2. AVG § 52 gültig ab 01.01.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2025

3. AVG § 52 gültig von 01.01.2002 bis 27.11.2001 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995

4. AVG § 52 gültig von 01.07.1998 bis 31.12.2025 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995

5. AVG § 52 gültig von 01.07.1998 bis 30.06.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995

6. AVG § 52 gültig von 01.07.1995 bis 30.06.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995

7. AVG § 52 gültig von 01.02.1991 bis 30.06.1995

1. AVG § 56 heute

2. AVG § 56 gültig ab 01.01.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998

3. AVG § 56 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998

1. AVG § 58 heute

2. AVG § 58 gültig ab 01.02.1991

1. AVG § 58 heute

2. AVG § 58 gültig ab 01.02.1991

1. AVG § 59 heute

2. AVG § 59 gültig ab 01.01.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998

3. AVG § 59 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998

1. B-VG Art. 131 heute

2. B-VG Art. 131 gültig ab 27.02.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 5/2024

3. B-VG Art. 131 gültig von 01.02.2019 bis 26.02.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2019

4. B-VG Art. 131 gültig von 01.01.2019 bis 31.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017

5. B-VG Art. 131 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012

6. B-VG Art. 131 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012

7. B-VG Art. 131 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003

8. B-VG Art. 131 gültig von 01.01.2003 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 99/2002

9. B-VG Art. 131 gültig von 04.09.1999 bis 31.12.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 194/1999

10. B-VG Art. 131 gültig von 01.01.1998 bis 03.09.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997

11. B-VG Art. 131 gültig von 01.01.1991 bis 31.12.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988

12. B-VG Art. 131 gültig von 28.04.1975 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 316/1975

13. B-VG Art. 131 gültig von 01.01.1975 bis 27.04.1975 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974

14. B-VG Art. 131 gültig von 18.07.1962 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 215/1962

15. B-VG Art. 131 gültig von 25.12.1946 bis 17.07.1962 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946

16. B-VG Art. 131 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945

17. B-VG Art. 131 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. B-VG Art. 7 heute

2. B-VG Art. 7 gültig ab 01.08.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013

3. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.2004 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003

4. B-VG Art. 7 gültig von 16.05.1998 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 68/1998
5. B-VG Art. 7 gültig von 14.08.1997 bis 15.05.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997
6. B-VG Art. 7 gültig von 01.07.1988 bis 13.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 341/1988
7. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
8. B-VG Art. 7 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
9. B-VG Art. 7 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. B-VG Art. 7 heute
2. B-VG Art. 7 gültig ab 01.08.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
3. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.2004 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
4. B-VG Art. 7 gültig von 16.05.1998 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 68/1998
5. B-VG Art. 7 gültig von 14.08.1997 bis 15.05.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997
6. B-VG Art. 7 gültig von 01.07.1988 bis 13.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 341/1988
7. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
8. B-VG Art. 7 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
9. B-VG Art. 7 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. VwGG § 34 heute
2. VwGG § 34 gültig ab 01.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2021
3. VwGG § 34 gültig von 01.01.2014 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
4. VwGG § 34 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
5. VwGG § 34 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
6. VwGG § 34 gültig von 01.08.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2004
7. VwGG § 34 gültig von 01.09.1997 bis 31.07.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/1997
8. VwGG § 34 gültig von 05.01.1985 bis 31.08.1997

1. VwGG § 34 heute
2. VwGG § 34 gültig ab 01.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2021
3. VwGG § 34 gültig von 01.01.2014 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
4. VwGG § 34 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
5. VwGG § 34 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
6. VwGG § 34 gültig von 01.08.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2004
7. VwGG § 34 gültig von 01.09.1997 bis 31.07.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/1997
8. VwGG § 34 gültig von 05.01.1985 bis 31.08.1997

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

1. der A GmbH in W,

2. der B Aktiengesellschaft in W, 3. der E GmbH, 4. der

M Ges.m.b.H., 5. der O GmbH, 6. der S Gesellschaft m.b.H.,

7. der T GmbH, 3.-7. in W, alle vertreten durch Schönherr Rechtsanwälte GmbH in 1014 Wien, Tuchlauben 17, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 30. Oktober 2008, ZI BMVIT-70.168/0002-II/L3/2008, betreffend Hydrantentarif nach dem Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

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

Begründung

A) Zum angefochtenen Bescheid

1. Mit Schreiben vom 31. März 2008 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 5,72 EUR pro durchgeleiteten m3 Jet A-1 mit Wirksamkeit vom 1. Juli 2008 bis 31. Dezember 2008". 1. Mit Schreiben vom 31. März 2008 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 5,72 EUR pro durchgeleiteten m3 Jet A-1 mit Wirksamkeit vom 1. Juli 2008 bis 31. Dezember 2008".

Dieser Antrag wurde wie folgt begründet:

"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 Flughafens 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 Kriterien nach Anhörung des Nutzausschusses festzulegen. ... 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 Kriterien nach Anhörung des Nutzausschusses festzulegen. ...

2. Allgemeine Grundlagen

Die F ist eine Gesellschaft nach bürgerlichem Recht, deren Gesellschafter die im Antrag bezeichneten Mineralölgesellschaften sind.

AF ist eine Dienstleistungsgesellschaft, die sich u.a. auf die Geschäfts- und Betriebsführung von Tanklager- und Tankdienst-Betreibern spezialisiert hat. Sie wurde zum 01.07.2007 von F mit der Führung des Betriebs der F-Anlagen beauftragt und ist auch für die Antragstellung des Hydrantentarifs bevollmächtigt. AF ist nicht als Gesellschafterin an der F beteiligt.

F ist Eigentümerin des Hydrantensystems und des Tanklagers am Flughafen W. Der für die Betankung von Luftfahrzeugen erforderliche Fluggastturbinenkraftstoff (Jet A-1) wird zunächst in das Tanklager eingelagert und von dort über eine Treibstoffverteilungsanlage (Hydrantensystem) auf dem Flughafen

W verteilt und an verschiedenen Entnahmestellen (Pits) den Betankungsdiensten zur Entnahme zur Verfügung gestellt.

Für die Nutzungen der Anlagen der F stellt die 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) abgestimmt.

Im März/April 2008 befasst sich der Nutzausschuss am Flughafen W mit der Umsetzung der EU-Richtlinie 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Reisenden mit eingeschränkter Mobilität. In diesem Zusammenhang soll auch die Information des Nutzausschusses über den hier beantragten Hydrantentarif gemäß § 10 Absatz 1 Satz 1 FBG erfolgen. Im März/April 2008 befasst sich der Nutzausschuss am Flughafen W mit der Umsetzung der EU-Richtlinie 1107 aus 2006, über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Reisenden mit eingeschränkter Mobilität. In diesem Zusammenhang soll auch die Information des Nutzausschusses über den hier beantragten Hydrantentarif gemäß Paragraph 10, Absatz 1 Satz 1 FBG erfolgen.

Des Weiteren wurde mit ... (der belangten Behörde) vereinbart, dass der Hydrantentarif dann zum 01. Juli 2008 in Kraft tritt.

Der Nutzausschuss wird am 08.04.2008 tagen und über den Hydrantentarif informiert werden.

4. Berechnung des Hydrantentarifs

Der Hydrantentarif wird anhand eines statischen Berechnungsansatzes pro Kalenderjahr kalkuliert.

Für den o.a. Tarif 2008 werden die geplanten Gesamtkosten des Jahres in ein Verhältnis gesetzt zu den geplanten Durchleitungsmengen. Dabei setzen sich die Gesamtkosten aus den operativen und den kalkulatorischen Kostenelementen zusammen.

Die operativen Kosten ergeben sich als Summe der Personal-, Gebäude-, Tanklager-, Fahrzeug- und sonstigen Betriebs- und Verwaltungskosten.

Die Abschreibungskosten beziehen sich auf das bis zu dem jeweiligen Kalkulationszeitpunkt bestehende Anlagevermögen, das entsprechend der zu erwartenden Nutzungsdauer ausgehend von den Anschaffungskosten planmäßig abgeschrieben wird.

Die Kapitalkosten (Zinsen) entsprechen der Summe aus Fremdkapitalaufwand und Gesellschaftseinlagenanteil. Dieser Einlagenanteil inkludiert zudem das höhere finanzielle Risiko aus der Entwicklung des Flughafenstandortes W für die F.

Für den Fall drastischer Markteinbrüche (Menge und/oder Preise) ist eine Anpassung des Hydrantentarifs erforderlich.

5. Höhe des Hydrantentarifs

Gemäß der beigefügten Berechnung ergibt sich ein Hydrantentarif für das Jahr 2008 in Höhe von 5,72 EUR/m³.

2008

+

Personal

914.000 EUR

+

Gebäude

23.000 EUR

+

Tanklager, operativ

385.000 EUR

+

Fahrzeuge

13.000 EUR

+

Kommunikation

22.000 EUR

+

Versicherungen

31.000 EUR

+

sonst. Betriebskosten

3.000 EUR

+

Prüfung/Beratung

49.000 EUR

+

sonst. Verwaltungskosten

62.000 EUR

=

operative Kosten

1.502.000 EUR

+

AfA

641.000 EUR

+

Zinsen

2.262.820 EUR

=

Gesamtkosten

4.405.820 EUR

Gesamtdurchsatz in m3

770.000

Hydrantentarif EUR/m3

5,72

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

2. Im Zuge des daraufhin von der belangten Behörde eingeleiteten Ermittlungsverfahrens wurde die Prof. Dr. T K Wirtschaftsprüfung GmbH & Co KG mit der Erstellung eines Gutachtens zu der von den Beschwerdeführerinnen

vorgelegten Kalkulation beauftragt, wobei sich dieses insbesondere auf die angesetzten kalkulatorischen Zinsen und Abschreibungen beziehen sollte.

Mit E-Mail vom 12. Juni 2008 sowie mit Schreiben der belangten Behörde vom 30. Juni 2008 wurden die Beschwerdeführerinnen ersucht, ergänzend den Jahresabschluss 2007 der F GesbR inklusive des Anlagenverzeichnisses zur Verfügung zu stellen, um die in der Kalkulation des Hydrantentarifes geltend gemachte Abschreibung für das Jahr 2007 einer Nachprüfung unterziehen zu können.

Mit E-Mail vom 10. Juli 2008 teilte die Vertreterin der Beschwerdeführerinnen mit, dass - da der Jahresabschluss noch nicht endgültig festgestellt worden sei - dieser noch nicht zur Verfügung gestellt werden könne.

3.1. Die gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen vom 10. Juli 2008 lautete im Wesentlichen wörtlich wie folgt:

"Nach einer Durchsicht der von Ihnen bzw auch von der im Wege der Amtshilfe im konkreten Fall tätigen Bundeswettbewerbsbehörde zur Verfügung gestellten Unterlagen, insbesondere

- -Strichaufzählung
Antrag der F ... vom 31.3.2008 auf Genehmigung eines Infrastrukturtarifs 'Hydrantentarif' für den Flughafen W mit Wirksamkeit 1.7. bis 31.12.2008 (Einführung des Hydrantentarifs gemäß FBG)
- -Strichaufzählung
E-Mail-Verkehr mit der AF GmbH (nachfolgend auch AF), welche die F bei der Antragstellung vertritt
- -Strichaufzählung
Bestätigung der P Wirtschaftsprüfung GmbH über operative Kosten und Anschaffungskosten des Anlagevermögens der F vom 9.6.2008
- -Strichaufzählung
Working Paper der ICAO, International Civil Aviation Organization 'RATE OF RETURN FOR AIRPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES' vom 30.4.2008
- -Strichaufzählung
Gutachten von Prof. (FH) Mag. Dr. H R und Mag. Dr. R H vom 20.11.2006 (Seite 1 bis 30)
- -Strichaufzählung
Datenblatt der Bundeswettbewerbsbehörde zu Beta-Faktoren

erscheinen uns nachfolgende Überlegungen im Zusammenhang mit der von der F vorgelegten Kalkulation des Hydrantentarifs wesentlich:

1. Darstellung der vorgelegten Kalkulation

Die dem Antrag der F vom 31.3.2008 zu entnehmende Kalkulation stellt sich wie folgt dar:

2008

+

Personal

914.000 EUR

+

Gebäude

23.000 EUR

+

Tanklager, operativ

385.000 EUR

+

Fahrzeuge

13.000 EUR

+

Kommunikation

22.000 EUR

+

Versicherungen

31.000 EUR

+

sonst. Betriebskosten

3.000 EUR

+

Prüfung/Beratung

49.000 EUR

+

sonst. Verwaltungskosten

62.000 EUR

=

operative Kosten

1.502.000 EUR

+

AfA

641.000 EUR

+

Zinsen

2.262.820 EUR

=

Gesamtkosten

4.405.820 EUR

Gesamtdurchsatz in m3

770.000

Hydrantentarif EUR/m3

5,72

Zu den Abschreibungskosten wird im Antrag ausgeführt, dass sich diese 'auf das bis zu dem jeweiligen Kalkulationszeitpunkt bestehende Anlagevermögen, das entsprechend der zu erwartenden Nutzungsdauer ausgehend von den Anschaffungskosten planmäßig abgeschrieben wird', beziehen.

Die Kapitalkosten (Zinsen) entsprechen laut dem vorliegenden Antrag 'der Summe aus Fremdkapitalaufwand und Gesellschaftereinlageanteil', wobei der Einlagenanteil 'zudem das höhere finanzielle Risiko aus der Entwicklung des Flughafenstandortes W für die F' inkludiert.

Hinsichtlich der operativen Kosten wurde uns in einem Telefonat mit der Bundeswettbewerbsbehörde mitgeteilt, dass es in den Jahren ab 2005 zu einem sprunghaften Anstieg der operativen Kosten gekommen ist und die operativen Kosten vor 2005 in der Größenordnung von rund EUR 1 Mio lagen.

Obgleich im Antrag abschließend auf die 'ausführlich dargelegten Begründungen' verwiesen wird, finden sich im Antrag keine weitergehenden Erläuterungen der angesetzten Kosten.

Ergänzend wurde ... am 10.6.2008 eine mit 9.6.2008 datierte 'Bestätigung über operative Kosten und Anschaffungskosten des Anlagevermögens' des Wirtschaftsprüfers der F, der P Wirtschaftsprüfung GmbH vorgelegt. Dabei wird auftragsgemäß 'die Richtigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Verbuchung' der operativen Kosten und der Anschaffungskosten sowie 'die Plausibilität der kalkulatorischen Zinsen' auf Basis der IST-Zahlen 2007 bestätigt.

Diese Bestätigung schließt mit nachfolgender Schlussfolgerung:

Wir bestätigen hiermit, dass seitens der F sämtliche operative Kosten zur Buchhaltung und Kostenrechnung abgestimmt wurden und die Verbuchung gemäß den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften sowie Anschaffungskosten des Anlagevermögens gemäß unten angeführter Auflistung ordnungsgemäß entsprechend den Vorschriften des § 203 Abs 2 UBG verbucht wurden. Wir bestätigen hiermit, dass seitens der F sämtliche operative Kosten zur Buchhaltung und Kostenrechnung abgestimmt wurden und die Verbuchung gemäß den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften sowie Anschaffungskosten des Anlagevermögens gemäß unten angeführter Auflistung ordnungsgemäß entsprechend den Vorschriften des Paragraph 203, Absatz 2, UBG verbucht wurden.

2007 ist

+

Personal

898.488

+

Gebäude

28.610

+

Tanklager

372.009

+

Fahrzeuge

4.226

+

Kommunikation

19.601

+

Versicherungen

31.235

+

sonst. Betriebskosten

12.992

+

Prüfung/Beratung

109.271

+

sonst. Verwaltungskosten

107.416

=

operative Kosten

1.583.849

AHK zum 31. Dezember 2007

17.663.094

daraus sich ergebende Abschreibung

600.209

kalkulatorische Zinsen

2.077.180

Fremdkapitalzinsen

4,76%

Eigenkapitalrendite nach Steuern

5,25%

Gesamtdurchsatz in m3

774.148

Am 12.6.2008 wurde ... ergänzend die Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen durch die AF wie folgt dargelegt:

Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen:

$AHK * (FK\text{-}Zins + EK\text{-}Zins \text{ brutto}), d.h. 17\,663\,094 * (4,76\% + 7\%) = 2\,077\,180 \text{ EUR}$

Die ausgewiesene EK-Rendite der Gesellschafter ergibt sich nach Abzug der 25%igen Körperschaftsteuer auf den EK-Zins brutto, d.h. $7\% * (1 - 25\% \text{ KöSt}) = 5,25\%$

Weiters vertrat die AF in einem an ... (die belangte Behörde) gerichteten E-Mail vom 18.6.2008 nachfolgende Meinung, die die Einschätzung der Gesellschafter der F wiedergibt:

Der WACC-Ansatz separiert die EK- von den FK-Anteilen und auch die daraus resultierende Verzinsung. Würde man eine 100%ige Fremdfinanzierung einer Investition annehmen, ergäbe sich für die Gesellschaft daraus entsprechend ein Fremdfinanzierungsaufwand, jedoch keinerlei Verzinsung aus Eigenkapital. Fraglich wäre dann jedoch, welches Interesse eine Gesellschaft an Investitionsvorhaben hätte, denn ein Gewinnelement z.B. zur Abdeckung bestehender unternehmerischer Risiken wäre dann nicht gegeben. Vor diesem Hintergrund vertreten die F-Gesellschafter die Ansicht, dass sich die Kalkulation eines Gewinnelementes auf das gesamte AHK unabhängig von der Finanzierungsmethode beziehen muss.

2. Stellungnahme zu den angesetzten kalkulatorischen Zinsen

2.1. Allgemeines

Die im Antrag vom 31.3.2008 angesetzten kalkulatorischen Zinsen berücksichtigen sowohl die EK- als auch FK-Verzinsung vom gesamten eingesetzten Kapital (in Form der offensichtlich historischen Anschaffungskosten), wobei keinerlei Gewichtung in FK und EK-Anteil vorgenommen wurde. Vielmehr vertreten die Gesellschafter der F die Meinung, dass selbst bei einer 100%igen Fremdfinanzierung den Gesellschaftern - die in diesem Fall kein Eigenkapital zur Verfügung stellen müssen - eine Verzinsung des eingesetzten Gesamtkapitals zusteht.

Dieser Ansatz widerspricht gänzlich den von der Betriebswirtschaft entwickelten Grundsätzen der Berechnung bzw. Berücksichtigung von Kapitalkosten, sei es bei den kalkulatorischen Zinsen in der Kostenrechnung bzw. bei dynamischen Investitionsrechnungen bzw. im Rahmen einer Unternehmensbewertung.

So ist unstrittig, dass etwa der Wert eines Unternehmens wesentlich von der Kapitalstruktur beeinflusst wird. Und auch bei der Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen in der Kostenrechnung - etwa zur Preisbildung bzw. Preisrechtfertigung - wird vom betriebsnotwendigen Kapital und einem kalkulatorischen Zinssatz ausgegangen, womit sowohl eine Fremd- als auch Eigenkapitalkomponente in Form einer fiktiven, 'objektiven' Verzinsung Berücksichtigung finden soll (siehe z.B. Seicht, Moderne Kosten- und Leistungsrechnung¹¹, 115ff). Dies geschieht allerdings nicht einfach durch Multiplikation des eingesetzten Kapitals mit der Summe aus Fremdkapital- und Eigenkapitalzinssatz.

In der betriebswirtschaftlichen Literatur ist man sich zudem bei Kostenrechnungen, die der Preisrechtfertigung dienen, z.B. im Rahmen eines staatlichen Preisgenehmigungsverfahrens, der Problematik der Frage bewusst, ob der Ansatz eines Gewinnzuschlages überhaupt gerechtfertigt ist und welche Höhe er gegebenenfalls haben darf. Für den Fall, dass dem Eigentümerrisiko entsprechende kalkulatorische Zinsen und ein der Arbeitsleistung der Eigentümer entsprechender Unternehmerlohn angesetzt wurden, kann laut vorherrschender Literaturmeinung ein Gewinnzuschlag nicht mehr durch Hinweis auf Leistungen der Eigentümer gerechtfertigt werden (siehe Swoboda, Kostenrechnung und Preispolitik¹³, Wien 1983, 45f).

2.2. Der anzuwendende Zinssatz

Eine adäquate Lösung bietet unseres Erachtens die Verwendung des Capital Asset Pricing Models (CAPM) zur Ableitung der Eigenkapitalkosten und des WACC-Ansatzes (Weighted Cost of Capitals), also die Ermittlung eines gewichteten Eigen- und Fremdkapitalzinssatzes, der auf das eingesetzte Kapital angewandt wird. Dieser Weg wird im Übrigen auch von der ICAO, International Civil Aviation Organization vorgeschlagen, wie dem vorliegenden Working Paper 'RATE OF RETURN FOR AIRPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES' vom 30.4.2008 entnommen werden kann. Zudem ist bekannt, dass die WACC-Methode in der Vergangenheit bereits von der Energie-Control Kommission (ECK) im Rahmen der Bestimmung eines angemessenen Kapitalkostensatzes für Gas- und Stromnetzbetreiber in Österreich als angemessen

angesehen und in den Erläuterungen zur Systemnutzungstarif-Verordnung 2006 ... erwähnt wurde. Den Erläuterungen ist weiters zu entnehmen, dass dieses Verfahren von verschiedenen europäischen Regulierungsbehörden eingesetzt wird.

Demzufolge würden sich unseres Erachtens die angemessenen Finanzierungskosten wie folgt berechnen, wobei nachfolgende Parameter zu berücksichtigen sind:

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

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. Die Emissionsrendite von Anleihen des Bundes betrug laut Veröffentlichung der ÖNB im April 2008 4,21 %, wobei für Mai 2008 kein Wert veröffentlicht wurde. Die Sekundärmarktrendite wird für Mai 2008 mit 4,3 % angegeben. Insgesamt erscheint ein risikoloser Zinssatz in der Höhe von 4,3 % als angemessen, da ein möglichst aktueller, für die Zukunft maßgeblicher längerfristiger Zinssatz Anwendung finden sollte. Dieser Zinssatz lässt sich durchwegs auch 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 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. Auf der Homepage von Prof. D ... wird für Märkte mit einer Triple A-Bonität und damit auch für Österreich eine aktuelle Marktrisikoprämie von 4,79 % ausgewiesen.

Ergänzend ist für die Bemessung des Risikozuschlages auf die von der Kapitalmarktforschung entwickelten Beta-Faktoren zurückzugreifen. Die aus empirischem Datenmaterial gewonnenen Branchen-Beta-Faktoren bilden das durchschnittliche Risiko einer bestimmten Branche 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. Auf der Homepage von Prof. D ... sind die jeweils aktuellen Betafaktoren der wichtigsten Branchen der europäischen Industrie zu entnehmen. Für die Branche 'Airport Develop/Maint' wird von D ein Beta-Faktor für verschuldete Unternehmen mit 0,81 und für unverschuldete Unternehmen mit 0,70 ausgewiesen. Ferner sei darauf verwiesen, dass sich die Civil Aviation Authority in London mit den Beta-Faktoren von internationalen Flughäfen intensiv beschäftigt. In den im Internet abrufbaren Entscheidungen und Studien werden für europäische Flughäfen Beta-Faktoren im Bereich von 0,5 genannt. Bedenkt man, dass das Branchenrisiko der F jedenfalls nicht höher als jenes von Flughäfen sein kann, erscheint der Ansatz eines unlevered Betas von 0,5 als Obergrenze jedenfalls gerechtfertigt. Als Untergrenze für das unlevered Beta sehen wir ein Beta von 0,325 als gerechtfertigt an. Dieser Wert entspricht überdies jenem Mittelwert (aus einer Bandbreite für unverschuldete Betas von 0,3 bis 0,35), welcher von der Energie-Control Kommission (ECK) für das Risiko von Stromnetzbetreibern als angemessen angesehen wird. In diesem Zusammenhang kann auch auf die eher niedrigeren Betafaktoren der durchaus in einer vergleichbaren Branche tätigen Energieversorger verwiesen werden.

Den im gegenständlichen Fall anzusetzenden Beta-Faktor ermitteln wir auf Basis eines Verschuldungsgrades (zu verzinslichen Marktwerten) von 1,5, da im konkreten Fall ein Eigenkapital von 40 % und ein Fremdkapital von 60 % angenommen wird. 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 R und Mag. Dr. R H vom 20.11.2006, welches von der F in Auftrag gegeben wurde, ein derartiger Verschuldungsgrad als "realistische Finanzierungshypothese" bezeichnet. Unverzinstes Fremdkapital wird mangels vorliegender Information nicht in Ansatz gebracht. Auf Basis dieses Verschuldungsgrades errechnen wir unter Berücksichtigung der 25%igen Körperschaftsteuer und des unseres Erachtens hier relevanten Branchenbetas (mit einer Untergrenze von 0,325 und einer Obergrenze von 0,5) einen aktuellen "verschuldeten" Betafaktor in einer Bandbreite von 0,691 bis 1,063, welcher an die individuelle Kapitalstruktur angepasst ist

(zB Betafaktor = 0,5 mal (1 plus (1 minus 25%) mal

Verschuldungsgrad von 1,5) = 1,063).

Den Risikozuschlag für das Fremdkapital nehmen wir mit 100 Basispunkten (1 Prozentpunkt) an, womit sich Fremdkapitalzinsen von 5,3 % ergeben. Ergänzend sei erwähnt, dass im Antrag mit einem, unseres Erachtens etwas überhöhten Fremdkapitalkostensatz von 5,5 % gerechnet wurde und sich die tatsächlichen Fremdkapitalkosten der F im Geschäftsjahr 2007 auf 4,76 % beliefen. Im Gutachten von Prof. (FH) Mag. Dr. H R und Mag. Dr. R H 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 tatsächlich bereits eingetretenen Zinssteigerungen (seit dem Jahr 2006) und die aktuelle Zinsstruktur (etwa des 3-Monats-EURIBOR) erscheint der hier angesetzte 5,3%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

4,30%

4,30%

Marktrisikoprämie

4,79%

4,79%

Betafaktor

0,325

0,500

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)

0,691

1,063

Eigenkapitalzinssatz (nach Steuern)

7,61%

9,39%

Eigenkapitalzinssatz (vor Steuern)

10,14%

12,52%

Fremdkapitalzinssatz (nach Steuern)

3,98%

3,98%

Fremdkapitalzinssatz (vor Steuern)

5,30%

5,30%

WACC (nach Steuern)

5,43%

6,14%

WACC (vor Steuern)

7,24%

8,19%

Für die Ermittlung der Kapitalkosten muss nunmehr der WACC (vor Steuern) auf eine entsprechende Kapitalbasis angewandt werden. Im Antrag wurden die tatsächlichen Anschaffungskosten angesetzt.

Um die Auswirkungen der Veränderung des Zinssatzes auf den Hydrantentarif zu dokumentieren, wird in einem ersten Schritt der oben ermittelte Zinssatz - analog zur Vorgehensweise der F - auf die tatsächlichen Anschaffungskosten in Höhe von EUR 18.102.564,00 angewandt. Auf Basis dieser Daten kann der adaptierte Hydrantentarif wie folgt ermittelt werden (in EUR):

Untergrenze

Obergrenze

Anschaffungs- und Herstellungskosten

18.102.564,00

18.102.564,00

angemessene Finanzierungskosten

1.310.200,22

1.482.177,60

adaptierter Hydrantentarif (Gesamtkosten)

3.453.200,22

3.625.177,60

Gesamtdurchsatz in m3

770.000

770.000

adaptierter Hydrantentarif (EUR/m3)

4,48

4,71

Wie der obigen Tabelle entnommen werden kann, reduziert sich der Hydrantentarif unter den hier dargelegten Prämissen von den von der F beantragten EUR 5,72 pro m3 Durchsatz auf EUR 4,71 pro m3 (Obergrenze) bzw EUR 4,48 pro m3 (Untergrenze).

2.3. Stellungnahme zur herangezogenen Kapitalbasis

Neben der Frage nach dem anzuwendenden Zinssatz ist vor allem die Frage nach der heranzuziehenden Kapitalbasis für die Berechnung der kalkulatorischen Zinsen von Bedeutung. Diese soll in einem zweiten Schritt geklärt werden:

Von der F wurden in ihrem Antrag auf Genehmigung eines Infrastrukturtarifs 'Hydrantentarif' vom 31.3.2008 bei der Berechnung des Tarifs - wie bereits unter Punkt 1 dargestellt - unter anderem kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen als Kostenfaktoren berücksichtigt. Dabei wurden sowohl die kalkulatorischen Zinsen als auch die Abschreibungen auf Basis der zum 31.12.2008 bestehenden historischen Anschaffungskosten ermittelt. Dies ist unserer Ansicht nach nicht sachgemäß und führt aus betriebswirtschaftlicher Sicht zu einem falschen Ergebnis. Werden nämlich sowohl Abschreibungen als auch kalkulatorische Zinsen von den historischen Anschaffungskosten ermittelt, kommt es zu einer doppelten Berücksichtigung von Kosten, und zwar eben einmal in Form der Abschreibungen und einmal als kalkulatorische Zinsen. Es ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass der F durch die seit der Inbetriebnahme der Betankungsanlagen im Jahr 1995 erhobenen 'Hydrantentarife' die Kosten für die Errichtung der Anlagen ja bereits zu einem nicht unerheblichen Teil ersetzt wurden, weshalb es nicht angebracht erscheint, weiterhin kalkulatorische Zinsen auf Basis der gesamten - zu einem Teil durch die Einhebung des "Hydrantentarifs" ohnehin bereits von den Fluggesellschaften mitgetragenen - historischen Anschaffungskosten zu berechnen.

Richtigerweise und der einhelligen Literaturmeinung folgend sind die kalkulatorischen Zinsen auf Basis des jeweiligen betriebsnotwendigen Kapitals zu ermitteln (siehe etwa Seicht, Moderne Kosten- und Leistungsrechnung¹¹, 115ff, Kemmettmüller, Handbuch der Kostenrechnung⁸, 103f). Dabei wird vom Vermögen laut Handelsbilanz ausgegangen, das in der Folge um nicht bilanziertes betriebsnotwendiges Vermögen, nicht betriebsnotwendiges Vermögen, diverse Umwertungen sowie das Abzugskapital (zinsenlose Lieferantenkredite, Anzahlungen von Kunden, passive Rechnungsabgrenzungsposten) zu bereinigen ist. Diesbezüglich kann etwa auch auf die Erläuterungen zur Systemnutzungstarife-Verordnung 2006, SNT-VO 2006 verwiesen werden, wonach als Kapitalbasis für die Berechnung der Finanzierungskosten grundsätzlich von der Aktivseite der Bilanz auszugehen sei.

Im konkreten Fall wird das betriebsnotwendige Kapital wohl im Wesentlichen aus den Betankungsanlagen und somit dem Anlagevermögen der F bestehen, was auch mit der Vorgehensweise von Dr. H und Dr. R in ihrem im November 2006 im Auftrag der F erstatteten Gutachten betreffend einen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichteten Kostensatz pro zur Verfügung gestellten Kubikmeter Kerosin am Flughafen W übereinstimmt. Abweichend von handels- oder steuerrechtlichen Vorschriften ist das Anlagevermögen laut Seicht und Kemmettmüller

bei der Berechnung des betriebsnotwendigen Kapitals und somit der kalkulatorischen Zinsen mit dem kalkulatorischen Restwert (Wiederbeschaffungskosten abzüglich kalkulatorische Abschreibungen) anzusetzen (siehe etwa Seicht, Moderne Kosten- und Leistungsrechnung¹¹, 115ff, Kemmettmüller, Handbuch der Kostenrechnung⁸, 103f).

Da uns weder Anlageverzeichnis noch sonstige Aufstellungen bzw Informationen der F bezüglich des betriebsnotwendigen Kapitals vorliegen, können wir diesbezügliche Überlegungen hinsichtlich des betriebsnotwendigen Kapitals nur auf Basis der uns zur Verfügung stehenden Unterlagen, welche

- -Strichaufzählung
den Antrag der F GesbR vom 31.3.2008 auf Genehmigung eines Infrastrukturtarifs 'Hydrantentarif' für den Flughafen W mit Wirksamkeit 1.7. bis 31.12.2008 (Einführung des Hydrantentarifs gemäß FBG),
- -Strichaufzählung
das Gutachten und die 'schriftliche Berechnung eines nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichteten Kostensatzes pro zur Verfügung gestellten Kubikmeter Kerosin am Flughafen W' von Mag. Dr. R H und Prof (FH) Mag. Dr. H R von 20.11.2006 (Seite 1 bis 30) sowie
- -Strichaufzählung
die Bestätigung von P über operative Kosten und Anschaffungskosten des Anlagevermögens der F vom 9.6.2008

umfassen. Diesen Unterlagen ist hinsichtlich der historischen Anschaffungskosten Nachfolgendes zu entnehmen:

In der von der F vorgelegten Bestätigung von P vom 9.6.2008 werden der Abschreibung zugrundeliegende Anschaffungskosten per 31.12.2008 in Höhe von EUR 18.102.564,00 angegeben. Zum 31.12.2007 beliefen sich die Anschaffungskosten laut P auf EUR 17.663.094,00.

Weitere Informationen zu den Anschaffungskosten der F können dem Gutachten von Dr. H und Dr. R von 20.11.2006 entnommen werden. Unter Punkt '4 Historische Entwicklung' führen die Gutachter aus, dass am Flughafen W bereits im Jahr 1990 mit der Errichtung einer Hydrantenanlage zur Betankung von Flugzeugen begonnen worden sei. Bis zum Jahr 1995, im dem erstmals Einnahmen erzielt wurden, seien EUR 11,62 Mio in die Betankungsanlage investiert worden. Ferner sei es im Jahr 1997 sowie in den Jahren 2002 bis 2006 zu weiteren Investitionen gekommen, sodass das Gesamtinvestitionsvolumen Ende 2006 EUR 17,16 Millionen betragen habe. In den Jahren zwischen 1998 und 2001 wurden laut diesem Gutachten 'keine nennenswerten Investitionen getätigt'. Für das Jahr 2007 sei 'nur die Fertigstellung einer Anlage geplant'. Aus einer dem Gutachten beigefügten Tabelle ergibt sich, dass die tatsächlichen Investitionen in nachfolgenden Jahren getätigt wurden:

Investition in

Jahr

Mio EUR

1990

0,04

1991

0,11

1992

4,09

1993

2,03

1994

3,56

1995

1,78

1996

0,00

1997
0,65
1998
0,00
1999
0,00
2000
0,00
2001
0,00
2002
1,19
2003
0,28
2004
0,49
2005
1,11
2006
1,83
Summe
17,16

Die von der F im Antrag geltend gemachte Abschreibung errechnet sich auf Basis einer rund 30-jährigen Nutzungsdauer. Da diese Nutzungsdauer aus sachverständiger Sicht angemessen erscheint, wird für nachfolgende Überlegungen ebenfalls von einer kalkulatorischen Nutzungsdauer von 30 Jahren ausgegangen. Dr. H und Dr. R legen ihren Berechnungen im Gutachten (Seite 10) eine Gesamtlaufzeit von 27 Jahren zugrunde. Auch in diesem Licht erscheint die gewählte 30-jährige Nutzungsdauer plausibel.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Betankungsanlagen laut dem vorliegenden Gutachten erstmals im Jahr 1995 zur Erzielung von Einnahmen eingesetzt wurden. Aus diesem Grund wird die Inbetriebnahme der Anlagen und somit der Abschreibungsbeginn der bis 1995 getätigten Investitionen im Jahr 1995 angenommen. Für die nach 1995 getätigten Investitionen wird ebenfalls von einer 30-jährigen Nutzungsdauer beginnend mit dem jeweiligen Investitionsjahr ausgegangen. Diesbezüglich ist darauf zu verweisen, dass uns keine Informationen darüber vorliegen, um welche Investitionen es sich konkret gehandelt hat und ob bestimmte Investitionen nicht eine kürzere Nutzungsdauer aufweisen. So sei angemerkt, dass laut Budget 2008 im Jahr 2008 mit Neuzugängen in Höhe von EUR 439.470,00 gerechnet wird, die in Summe auf eine Nutzungsdauer zwischen 10 und 11 Jahren verteilt wurden.

Trotz dieser Ungereimtheiten, die ohne detaillierte Unterlagen nicht geklärt werden können, wird nachfolgend - zugunsten des Antragsstellers - für sämtliche Investitionen eine 30-jährige Nutzungsdauer angenommen, um den per 31.12.2008 bestehenden kalkulatorischen Restwert des Anlagevermögens zu errechnen. Da uns keine Informationen über etwaige Wiederbeschaffungspreise der Anlagen vorliegen, wird von den ursprünglichen Anschaffungskosten ausgegangen, auf deren Basis die F im Übrigen ebenfalls die kalkulatorischen Abschreibungen ermittelt. In diesem Zusammenhang ist ferner zu bedenken, dass bei etwaigen höheren Wiederbeschaffungskosten auch die

kalkulatorischen Abschreibungen von einer höheren Bemessungsgrundlage berechnet werden müssten und somit auch die kumulierten Abschreibungen höher wären, zumal ein wesentlicher Teil der Investitionen bereits Anfang bis Mitte der 90iger Jahre getätigt wurde und demnach bereits zu einem großen Teil abgeschrieben ist.

Auf Basis der uns vorliegenden Unterlagen kann der Restwert des Anlagevermögens der F und somit das betriebsnotwendige Kapital per 31.12.2008 wie folgt berechnet werden (in TEUR), wobei aus Vereinfachungsgründen und mangels diesbezüglicher Informationen etwaige unterjährige Aliquotierungen der Abschreibungen außer Acht gelassen wurden:

Jahre

Investitionen

kumulierte

Abschreibung bis 2008

1990 - 1995

11.610

5.418

1997

650

260

2002

1.190

278

2003

280

56

2004

490

82

2005

1.110

148

2006

1.830

183

2007

503

34

2008

439

15

18.102

6.473

Restwert zum 31.12.2008

11.630

Zu einem ähnlichen Wert, allerdings per 31.12.2007, gelangen auch Dr. H und Dr. R. In einer der dem Gutachten vom 20.11.2006 beigefügten Tabelle wird ein Vermögen der F zum 31.12.2007 in Höhe von EUR 10,84 Mio errechnet, das unter Annahme einer Eigenkapitalquote von 40% mit EUR 4,34 Mio auf Eigenkapital und mit EUR 6,51 Mio auf Fremdkapital entfällt. Dr. H und Dr. R setzen in ihrem Gutachten das Vermögen im Übrigen dem Anlagevermögen gleich. Diesbezüglich wird im Gutachten ausgeführt, dass 'vom Ansatz eines Umlaufvermögens bzw eines Nettoumlaufvermögens ... Abstand genommen' wurde sowie die F 'keine wesentlichen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen' aufweise. Dies stimmt mit unseren Überlegungen überein, wonach das Vermögen der F im Wesentlichen aus den Betankungsanlagen besteht.

Auf Basis obiger Ausführungen bezüglich des für die Berechnung der kalkulatorischen Zinsen heranzuziehenden gebundenen betriebsnotwendigen Kapitals der F sowie unter Berücksichtigung der von uns unter Punkt 2.2. hinsichtlich des heranzuziehenden Zinssatzes getroffenen Feststellungen errechnen wir nachfolgende Unter- und Obergrenzen für den adaptierten Hydrantentarif (in EUR):

Untergrenze

Obergrenze

Restwert des Anlagevermögens

11.630.000,00

11.630.000,00

angemessene Finanzierungskosten

841.738,70

952.225,63

adaptierter Hydrantentarif (Gesamtkosten)

2.984.738,70

3.095.225,63

Gesamtdurchsatz in m3

770.000

770.000

adaptierter Hydrantentarif (EUR/m3)

3,88

4,02

3. Stellungnahme zur angesetzten Abschreibung

Laut Antrag der F vom 31.3.2008 wurden zur Berechnung der Abschreibungskosten die Anschaffungskosten des zum jeweiligen Kalkulationszeitpunkt bestehenden Anlagevermögens herangezogen und auf die zu erwartende Nutzungsdauer abgeschrieben. Diesbezüglich ist Nachfolgendes anzumerken:

- -Strichaufzählung

Im Jahr 2007 (Ist-Werte) beliefen sich die Anschaffungskosten auf EUR 17.663.094,00 und die daraus resultierende

herangezogene Abschreibung auf EUR 600.209,00. Die Abschreibungen machten somit 3,4% der Anschaffungskosten aus, was einer Nutzungsdauer von 29,4 Jahren entspricht.

- -Strichaufzählung

Im Gegensatz dazu wurden laut Budget 2008, dessen Werte auch in den beantragten Hydrantentarif übernommen wurden, Anschaffungskosten in Höhe von EUR 18.102.564,00 herangezogen. Auf Basis dieser Anschaffungskosten wurden Abschreibungen in Höhe von EUR 641.000,00 errechnet. Demnach betrugen die Abschreibungen laut Budget 2008 3,54% der Anschaffungskosten, was einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 28,25 Jahren entspricht. Wodurch diese Änderung bedingt ist, ist aus sachverständiger Sicht auf Basis der vorliegenden Unterlagen nicht nachvollziehbar. Dies deshalb nicht, da die Anschaffungskosten laut Budget 2008 durch Zugänge (offensichtlich im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens) gegenüber dem Jahr 2007 um EUR 439.470,00 gestiegen sind und diese Neuzugänge demnach auf eine Nutzungsdauer zwischen lediglich 10 und 11 Jahre verteilt worden sein müssten, um zu einer Gesamtabschreibung von EUR 641.000,00 zu gelangen. Um welche Anlagenzugänge es sich handelt, ist uns aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht bekannt. Bei den bereits im Jahr 2007 ausgewiesenen Anschaffungskosten in Höhe von EUR 17.663,094 dürfte es zu keiner Änderung der Nutzungsdauer gekommen sein, weshalb für diesen Teil der Anschaffungskosten weiterhin von Abschreibungen in Höhe von EUR 600.209,00 auszugehen ist. Die kürzere Nutzungsdauer für Neuinvestitionen im Jahr 2008 (offensichtlich im Zusammenhang mit dem Flughafenausbau) erscheint daher nicht schlüssig.

- -Strichaufzählung

Insgesamt ist hinsichtlich der Nutzungsdauer festzustellen, dass die Anlagen offenbar auf rund 30 Jahre abgeschrieben werden. Diese Abschreibungsdauer scheint aus sachverständiger Sicht auf Basis von vergleichbaren Nutzungsdauern von Leitungsanlagen (Gaswerke, etc) angemessen zu sein.

- -Strichaufzählung

Im Zusammenhang mit den Abschreibungen ist darauf hinzuweisen, dass die kalkulatorischen Abschreibungen grundsätzlich auf Basis der Anschaffungskosten abzüglich eines etwaigen Restwertes am Ende der Nutzungsdauer berechnet werden, da nur der Betrag abgeschrieben zu werden braucht, der voraussichtlich tatsächlich Aufwand bzw Kosten darstellt (zu dieser Diskussion siehe etwa auch Straube, HGB2, Rz 7 zu § 204 HGB). Informationen darüber, ob von einem etwaigen Restwert auszugehen ist, welcher bei der Berechnung der Abschreibungen zu berücksichtigen wäre, liegen uns nicht vor. Im Zusammenhang mit den Abschreibungen ist darauf hinzuweisen, dass die kalkulatorischen Abschreibungen grundsätzlich auf Basis der Anschaffungskosten abzüglich eines etwaigen Restwertes am Ende der Nutzungsdauer berechnet werden, da nur der Betrag abgeschrieben zu werden braucht, der voraussichtlich tatsächlich Aufwand bzw Kosten darstellt (zu dieser Diskussion siehe etwa auch Straube, HGB2, Rz 7 zu Paragraph 204, HGB). Informationen darüber, ob von einem etwaigen Restwert auszugehen ist, welcher bei der Berechnung der Abschreibungen zu berücksichtigen wäre, liegen uns nicht vor.

- -Strichaufzählung

Zudem ist im Zusammenhang mit den Anschaffungskosten noch auf einen weiteren Aspekt zu verweisen. Je nach Definition der Anschaffungs- und Herstellungskosten wäre es durchaus denkbar, dass die F auch geringwertige Vermögensgegenstände (zB Ventile etc) aktiviert. Dies würde bedeuten, dass diese Vermögensgegenstände nicht nur über die Abschreibung sondern auch über die Finanzierungskosten zum Kostenbestandteil werden.

Grundsätzlich kann daher zu den im beantragten Hydrantentarif eingerechneten Abschreibungen nur festgestellt werden, dass eine nähere Befassung mit diesem Kostenfaktor - wozu natürlich detaillierte Informationen der F erforderlich wären - durchaus zu einer Anpassungserfordernis für den Hydrantentarif führen könnte.

4. Schlussbetrachtung

Zusammenfassend sehen wir beim beantragten Hydrantentarif auf Basis der uns vorliegenden Unterlagen wesentliche Fehleinschätzungen der F im Bereich der angesetzten Kapitalkosten sowie der herangezogenen Kapitalbasis, bei deren Adaptierung sich ein Hydrantentarif in der Bandbreite von EUR 3,88 bis EUR 4,02 pro m3 Durchsatz ergeben würde. Abschließend müssen wir darauf verweisen, dass diese - auf Basis der von Ihnen vorgelegten Unterlagen erstellte - Stellungnahme sich auftragsgemäß nur auf die angesetzten kalkulatorischen Zinsen und Abschreibungen bezieht und eine Überprüfung der sonstigen Kostenbestandteile (insbesondere der operativen Kosten) nicht vorgenommen wurde. Auch die Höhe der Anschaffungs- und Herstellungskosten konnten von uns nicht überprüft werden, wobei diese - wie Sie uns mitgeteilt haben - allerdings von der Bundeswettbewerbsbehörde als plausibel angesehen wurden."

3.2. In dem in der gutachterlichen Stellungnahme verwiesenen Working Paper der ICAO wird ua Folgendes festgehalten:

"2.3. A review of States' experiences and financial models identifies some practical methodologies to determine and/or assess a reasonable rate of return. Amongst them, the weighted average cost of capital (WACC) is a commonly-used approach for capitalintensive companies like airports and ANSPs that are financed through both equity and long-term debt. Under this approach, the rate of return on net assets shall not exceed the corresponding WACC. There is a general understanding that the WACC is the rate that a company needs to earn on its existing asset base in order to satisfy its investors and creditors.

2.4. In simple terms, the WACC is calculated by weighting the cost of equity and the cost of debt in proportion to their contributions to the total capital of the regulatory asset base. Key parameters in the formula for the calculation of the WACC include the risk-free yield, equity market risk premium, equity beta, expected market return, and capital ratio. Some of these parameters, however, cannot be set objectively and are subject to a range of options, in particular those concerning risk. It is common practice that a regulator determines risk-related parameters at the lower end of the range because, generally, airports and air navigation services operate in a low risk environment. Details on the WACC methodology are provided in the Appendix to this paper. A practical example is also included to illustrate the method."

2.4. In simple terms, the WACC is calculated by weighting the cost of equity and the cost of debt in proportion to their contributions to the total capital of the regulatory asset base. Key parameters in the formula for the calculation of the WACC include the risk-free yield, equity market risk premium, equity beta, expected market return, and capital ratio. Some of these parameters, however, cannot be set objectively and are subject to a range of options, in particular those concerning risk. römisch eins t is common practice that a regulator determines risk-related parameters at the lower end of the range because, generally, airports and air navigation services operate in a low risk environment. Details on the WACC methodology are provided in the Appendix to this paper. A practical example is also included to illustrate the method."

4. Mit Schreiben vom 11. Juli 2008 brachte die belangte Behörde den beschwerdeführenden Parteien diese gutachterliche Stellungnahme samt den sich daraus für die belangte Behörde ergebenden Schlussfolgerungen im Rahmen des Parteiengehörs gemäß § 45 Abs 3 AVG zur Kenntnis. In diesem Schreiben wurde unter Bezugnahme auf diese Stellungnahme festgehalten, dass auch ohne Vorliegen des angeforderten Jahresabschlusses bis zum 31. Dezember 2007 der F die von den Beschwerdeführerinnen geltend gemachten Abschreibungskosten in der Höhe von EUR 600.209,-- sowie die kalkulatorischen Zinsen in der Höhe von EUR 2.077.180,-- auf der Grundlage der gutachterlichen Stellungnahme nicht in voller Höhe anerkannt werden könnten. Daher sei in Aussicht genommen, die Bewilligung der mit Schreiben vom 31. März 2008 beantragten Tarifordnung gemäß § 12 Abs 2 FBG zu versagen. Die beschwerdeführenden Parteien wurden nach der genannten gesetzlichen Bestimmung ferner ausdrücklich aufgefordert, innerhalb einer Frist von drei Wochen nach Erhalt des Schreibens eine der gutachterlichen Stellungnahme entsprechende Tarifordnung zur Genehmigung vorzulegen; würde dieser Aufforderung nicht fristgerecht nachgekommen, werde von der belangten Behörde in Aussicht genommen, von Amts wegen einen Hydranten-Flughafentarif von EUR 3,88 pro m³ zu erlassen, der mit Zustellung des diesbezüglichen Bescheides wirksam werde; dieser Tarif ergebe sich durch Reduktion der von den beschwerdeführenden Parteien vorgelegten Kostenbasis auf Grund der korrigierten Werte bei den Abschreibungskosten und kalkulatorischen Zinsen, wobei in Ermangelung des F-Jahresabschlusses 2007 der untere Rand der vom Gutachter ermittelten Bandbreite angenommen werde. Im Schreiben vom 11. Juli 2008 wird auch festgehalten, dass die belangte Behörde den mit Schreiben vom 30. Juni 2008 angeforderten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007 der F bislang noch nicht erhalten habe. 4. Mit Schreiben vom 11. Juli 2008 brachte die belangte Behörde den beschwerdeführenden Parteien diese gutachterliche Stellungnahme samt den sich daraus für die belangte Behörde ergebenden Schlussfolgerungen im Rahmen des Parteiengehörs gemäß Paragraph 45, Absatz 3, AVG zur Kenntnis. In diesem Schreiben wurde unter Bezugnahme auf diese Stellungnahme festgehalten, dass auch ohne Vorliegen des angeforderten Jahresabschlusses bis zum 31. Dezember 2007 der F die von den Beschwerdeführerinnen geltend gemachten Abschreibungskosten in der Höhe von EUR 600.209,-- sowie die kalkulatorischen Zinsen in der Höhe von EUR 2.077.180,-- auf der Grundlage der gutachterlichen Stellungnahme nicht in voller Höhe anerkannt werden könnten. Daher sei in Aussicht genommen, die Bewilligung der mit Schreiben vom 31. März 2008 beantragten Tarifordnung gemäß Paragraph 12, Absatz 2, FBG zu versagen. Die beschwerdeführenden Parteien wurden nach der genannten gesetzlichen Bestimmung ferner

ausdrücklich aufgefordert, innerhalb einer Frist von drei Wochen nach Erhalt des Schreibens eine der gutachterlichen Stellungnahme entsprechende Tarifordnung zur Genehmigung vorzulegen; würde dieser Aufforderung nicht fristgerecht nachgekommen, werde von der belangten Behörde in Aussicht genommen, von Amts wegen einen Hydranten-Flughafentarif von EUR 3,88 pro m³ zu erlassen, der mit Zustellung des diesbezüglichen Bescheides wirksam werde; dieser Tarif ergebe sich durch Reduktion der von den beschwerdeführenden Parteien vorgelegten Kostenbasis auf Grund der korrigierten Werte bei den Abschreibungskosten und kalkulatorischen Zinsen, wobei in Ermangelung des F-Jahresabschlusses 2007 der untere Rand der vom Gutachter ermittelten Bandbreite angenommen werde. Im Schreiben vom 11. Juli 2008 wird auch festgehalten, dass die belangte Behörde den mit Schreiben vom 30. Juni 2008 angeforderten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007 der F bislang noch nicht erhalten habe.

5. Innerhalb der von der belangten Behörde verlängerten Stellungnahmefrist erstatteten die beschwerdeführenden Parteien mit Schriftsatz vom 22. August 2008 eine umfangreiche Stellungnahme, in der sie (zusammengefasst) der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen und der Vorgangsweise der belangten Behörde insbesondere mit den auch in der vorliegenden Beschwerde vorgebrachten Argumenten entgegentraten. So erachteten sie etwa auf dem Boden ihres in § 10 Abs 2 FBG verankerten Gewinninteresses die Heranziehung der WACC-Methode für nicht zulässig. Hingewiesen wurde darauf, dass es sich bei dem vom Sachverständigen herangezogenen Working Paper der ICAO um ein rechtlich unverbindliches Arbeitspapier handle, ferner darauf, dass - da der Betrieb eines Hydrantensystems nicht mit dem Betrieb eines Strom- oder Gasleitungsnetzes vergleichbar sei - ein anderer, dh höherer, BETA-Faktor als der vom Gutachter angenommene Anwendung finden müsse. Die belangte Behörde habe in ihrem Schreiben vom 11. Juli 2008 die Versagung des Antrags im Wesentlichen auf den bisher nicht vorgelegten Jahresabschluss 2007 gestützt, das FBG fordere aber die Vorlage eines Jahresabschlusses nicht. Ferner bestehe für eine GesbR keine Verpflichtung zur Erstellung eines (geprüften) Jahresabschlusses, zudem seien der belangten Behörde mit Schreiben vom 11. März 2008 eine detaillierte Darstellung der operativen Kosten und mit Schreiben vom 10. Juni 2008 die vom Wirtschaftsprüfer testierten Jahresabschlussdaten über operative Kosten und Anschaffungskosten des Anlagevermögens vorgelegt worden. Dieser Stellungnahme waren beigegeben eine Stellungnahme der RB vom 3. Mai 2007 (Die Preisfestsetzung für den Zugang zur Jet-Fuel-Infrastruktur auf dem Flughafen W) und ein Gutachten von o. Univ.-Prof. Dr. H A und ao. Univ.-Prof. Dr. G S vom Mai 2007 (Ist der Vorwurf des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung durch überhöhte Preise gegenüber der F gerechtfertigt?).

5. Innerhalb der von der belangten Behörde verlängerten Stellungnahmefrist erstatteten die beschwerdeführenden Parteien mit Schriftsatz vom 22. August 2008 eine umfangreiche Stellungnahme, in der sie (zusammengefasst) der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen und der Vorgangsweise der belangten Behörde insbesondere mit den auch in der vorliegenden Beschwerde vorgebrachten Argumenten entgegentraten. So erachteten sie etwa auf dem Boden ihres in Paragraph 10, Absatz 2, FBG verankerten Gewinninteresses die Heranziehung der WACC-Methode für nicht zulässig. Hingewiesen wurde darauf, dass es sich bei dem vom Sachverständigen herangezogenen Working Paper der ICAO um ein rechtlich unverbindliches Arbeitspapier handle, ferner darauf, dass - da der Betrieb eines Hydrantensystems nicht mit dem Betrieb eines Strom- oder Gasleitungsnetzes vergleichbar sei - ein anderer, dh höherer, BETA-Faktor als der vom Gutachter angenommene Anwendung finden müsse. Die belangte Behörde habe in ihrem Schreiben vom 11. Juli 2008 die Versagung des Antrags im Wesentlichen auf den bisher nicht vorgelegten Jahresabschluss 2007 gestützt, das FBG fordere aber die Vorlage eines Jahresabschlusses nicht. Ferner bestehe für eine GesbR keine Verpflichtung zur Erstellung eines (geprüften) Jahresabschlusses, zudem seien der belangten Behörde mit Schreiben vom 11. März 2008 eine detaillierte Darstellung der operativen Kosten und mit Schreiben vom 10. Juni 2008 die vom Wirtschaftsprüfer testierten Jahresabschlussdaten über operative Kosten und Anschaffungskosten des Anlagevermögens vorgelegt worden. Dieser Stellungnahme waren beigegeben eine Stellungnahme der RB vom 3. Mai 2007 (Die Preisfestsetzung für den Zugang zur Jet-Fuel-Infrastruktur auf dem Flughafen W) und ein Gutachten von o. Univ.-Prof. Dr. H A und ao. Univ.-Prof. Dr. G S vom Mai 2007 (Ist der Vorwurf des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung durch überhöhte Preise gegenüber der F gerechtfertigt?).

6. Mit Bescheid vom 30. Oktober 2008 entschied die belangte Behörde über den gegenständlichen Antrag vom 31. März 2008 wie folgt:

"I.

Dem Antrag der F ... auf Bewilligung des Hydrantentarifs in Höhe von 5,72 EUR pro durchgeleitetem Kubikmeter Jet A-1 wird gemäß § 10 Abs. 2 des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes (FBG), BGBl. I Nr. 97/1998 idgF, nicht

stattgegeben. Dem Antrag der F ... auf Bewilligung des Hydrantentarifs in Höhe von 5,72 EUR pro durchgeleitetem Kubikmeter Jet A-1 wird gemäß Paragraph 10, Absatz 2, des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes (FBG), Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 97 aus 1998, idgF, nicht stattgegeben.

II. römisch zwei.

Die belangte Behörde setzt gemäß § 10 Abs. 2 des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes (FGB), BGBl. I Nr. 97/1998 idF BGBl. I Nr. 98/2007, ersatzweise einen Hydrantentarif in der Höhe von 4,02 EUR pro getankten m³ Flugzeugtreibstoff mit Wirksamkeit vom 1. November 2008 fest. "Die belangte Behörde setzt gemäß Paragraph 10, Absatz 2, des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes (FGB), Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 97 aus 1998, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 98 aus 2007,, ersatzweise einen Hydrantentarif in der Höhe von 4,02 EUR pro getankten m³ Flugzeugtreibstoff mit Wirksamkeit vom 1. November 2008 fest."

Begründend wurde im Wesentlichen Folgendes ausgeführt: Im vorliegenden Verwaltungsverfahren habe die Antragstellerin zwar eine luftfahrtübliche Methode, nämlich die von ICAO (Doc 9082/4) anerkannte Divisionskalkulation, angewendet, die beantragte Höhe des neuen Hydrantentarifs von EUR 5,72 pro m³ sei auf Grund des Ermittlungsverfahrens unter Beiziehung eines Sachverständigen nicht sachgerecht und könne bei objektiver Betrachtung nicht als nachvollziehbar und plausibel angesehen werden. Dies insbesondere deshalb, weil in der antragstellerseitig vorgelegten Kostenbasis die Positionen "AfA" und "kalkulatorische Zinsen" nach anerkannten betriebswirtschaftlichen Grundsätzen unrichtig bzw zu hoch kalkuliert worden seien. Dies könne der in Rede stehenden gutachterlichen Stellungnahme entnommen werden. Von der Antragstellerin sei auch keine sachgerechte und nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen vertretbare Begründung dafür gegeben worden, dass sie neben dem vollen Ersatz der Abschreibung ("AfA") und der Fremdkapitalkosten auf das gesamte eingesetzte Kapital (in Form der historischen Anschaffungskosten) im beantragten Tarif auch eine Eigenkapitalrendite auf das gesamte eingesetzte Kapital ersetzt haben wolle.

Aus diesem Grund seien die beiden Kostenpositionen "AfA" und "kalkulatorische Zinsen" von der belangten Behörde auf Grund der vorliegenden Unterlagen korrigiert worden, während die "operativen Kosten" sowie der "Gesamtdurchsatz" übernommen worden seien (jeweils Plan 2008). Dabei sei mangels vorgelegter Unterlagen (etwa des letzten Jahresabschlusses) zur Bestimmung der wesentlichen Parameter für die angemessenen Eigenkapital- und Fremdkapitalkosten sowohl auf empirisches Datenmaterial (etwa im Zusammenhang mit den Branchen-Beta-Faktoren) als auch auf vorliegende Gutachten und Stellungnahmen Bezug genommen worden. So finde etwa die für die F angenommene Kapitalstruktur ihre Rechtfertigung darin, dass wesentliche an der F beteiligte Erdölunternehmen eine ähnliche Finanzierungsstruktur aufwiesen, und im Übrigen auch das der Stellungnahme des Sachverständigen angeschlossene Gutachten von R und H, welches von der F in Auftrag gegeben worden sei, den angenommenen Verschuldungsgrad als "realistische Finanzierungshypothese" bezeichne. Zur Anwendung des WACC-Ansatzes verweise die belangte Behörde auf das von den beschwerdeführenden Parteien mit der Stellungnahme vom 22. August 2008 vorgelegte Gutachten der RB vom Mai 2007, welches den WACC-Ansatz im konkreten Fall als "solide" und "unter Umständen geeignet" ansehe.

Auf Grund der vorgenommenen Korrekturen ergebe sich der niedrigere Betrag von EUR 4,02 pro m³, der auf Basis der vorliegenden Unterlagen und der von der Antragstellerin erteilten Auskünfte im konkreten Fall als sachgerecht, objektiv, transparent und auch nicht diskriminierend anzusehen sei. Hinsichtlich näherer Details sei auf die in Rede stehende gutachterliche Stellungnahme des im Verwaltungsverfahren beigezogenen Sachverständigen zu verweisen, welche einen integrierenden Bestandteil der Bescheidbegründung darstelle. Zur schon erwähnten Stellungnahme vom 22. August 2008 sei anzumerken, dass diese nichts an der Nichtnachvollziehbarkeit der vorgelegten Kalkulation ändere und im Übrigen die Fehleinschätzung der beschwerdeführenden Parteien hinsichtlich des zu berücksichtigenden Risikos dokumentiere, weil etwa in Bezug auf die zitierten Beta-Faktoren von Flughäfen eine Verwechslung von verschuldeten und unverschuldeten Beta-Faktoren erfolge. Gerade die Beta-Faktoren von Flughäfen seien nach Auffassung der belangten Behörde zur Beurteilung des Branchenrisikos der beschwerdeführenden Parteien heranzuziehen. Auch dem argumentierten Ansatz der Wiederbeschaffungskosten ("Opportunitätskosten") des Anlagevermögens könne nicht gefolgt werden, weil die Vorfinanzierung ("Prefinancing") von Investitionen über die Flughafentarife grundsätzlich unzulässig sei (vgl para 24 ICAO-Doc 9082/7). 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. Die von Beschwerdeführerseite vorgelegte Bestätigung des Wirtschaftsprüfers vom 9. Juni 2008 bestätige nur die rechnerische Richtigkeit der vorgelegten Kalkulation, ermögliche aber nicht die inhaltliche Nachvollziehbarkeit und Überprüfung der Angemessenheit der einzeln angesetzten Kostenpositionen. Auf Grund der vorgenommenen Korrekturen ergebe sich der niedrigere Betrag von EUR 4,02 pro m³, der auf Basis der vorliegenden Unterlagen und der von der Antragstellerin erteilten Auskünfte im konkreten Fall als sachgerecht, objektiv, transparent und auch nicht diskriminierend anzusehen sei. Hinsichtlich näherer Details sei auf die in Rede stehende gutachterliche Stellungnahme des im Verwaltungsverfahren beigezogenen Sachverständigen zu verweisen, welche einen integrierenden Bestandteil der Bescheidbegründung darstelle. Zur schon erwähnten Stellungnahme vom 22. August 2008 sei anzumerken, dass diese nichts an der Nichtnachvollziehbarkeit der vorgelegten Kalkulation ändere und im Übrigen die Fehleinschätzung der beschwerdeführenden Parteien hinsichtlich des zu berücksichtigenden Risikos dokumentiere, weil etwa in Bezug auf die zitierten Beta-Faktoren von Flughäfen eine Verwechslung von verschuldeten und unverschuldeten Beta-Faktoren erfolge. Gerade die Beta-Faktoren von Flughäfen seien nach Auffassung der belangten Behörde zur Beurteilung des Branchenrisikos der beschwerdeführenden Parteien heranzuziehen. Auch dem argumentierten Ansatz der Wiederbeschaffungskosten ("Opportunitätskosten") des Anlagevermögens könne nicht gefolgt werden, weil die Vorfinanzierung ("Prefinancing") von Investitionen über die Flughafentarife grundsätzlich unzulässig sei (vergleiche, para 24 ICAO-Doc 9082/7). 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. Die von Beschwerdeführerseite vorgelegte Bestätigung des Wirtschaftsprüfers vom 9. Juni 2008 bestätige nur die rechnerische Richtigkeit der vorgelegten Kalkulation, ermögliche aber nicht die inhaltliche Nachvollziehbarkeit und Überprüfung der Angemessenheit der einzeln angesetzten Kostenpositionen.

Da es die beschwerdeführenden Parteien verabsäumt hätten, der Aufforderung der belangten Behörde auf Festlegung eines im Sinne des § 10 Abs 2 erster Satz FBG rechtmäßigen Infrastrukturtarifs nachzukommen (Schreiben vom 11. Juli 2008), 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 4,02 pro getanktem m³ Flugzeugtreibstoff ergebe sich aus den bereits erfolgten Darstellungen. Da es die beschwerdeführenden Parteien 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 11. Juli 2008), 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 4,02 pro getanktem m³ Flugzeugtreibstoff ergebe sich aus den bereits erfolgten Darstellungen.

Der Nutzerausschuss am Flughafen W sei am 8. April 2008 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 in voller Höhe zu genehmigen. Der Nutzerausschuss am Flughafen W sei am 8. April 2008 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 in voller Höhe zu genehmigen.

Zum beantragten Termin 1. Juli 2008 sowie innerhalb von sechs Monaten iSd § 73 AVG habe nicht entschieden werden können, weil weitere Unterlagen der beschwerdeführenden Parteien erst am 9. Juni und am 8. Oktober 2008 (?) nachgereicht worden und zu prüfen gewesen seien. Zum beantragten Termin 1. Juli 2008 sowie innerhalb von sechs Monaten iSd Paragraph 73, AVG habe nicht entschieden werden können, weil weitere Unterlagen der beschwerdeführenden Parteien erst am 9. Juni und am 8. Oktober 2008 (?) nachgereicht worden und zu prüfen gewesen seien.

Den beschwerdeführenden Parteien sei Parteiengehör und Gelegenheit zur Stellungnahme iSd § 45 AVG mit Schreiben vom 11. Juli 2008 gewährt worden; zudem sei den beschwerdeführenden Parteien Gelegenheit gegeben worden, ihre am 22. August 2008 abgegebene schriftliche Stellungnahme der belangten Behörde am 9. Oktober 2008 auch in einer

Besprechung darzulegen. B) Zum Beschwerdeverfahren Den beschwerdeführenden Parteien sei Parteigehör und Gelegenheit zur Stellungnahme iSd Paragraph 45, AVG mit Schreiben vom 11. Juli 2008 gewährt worden; zudem sei den beschwerdeführenden Parteien Gelegenheit gegeben worden, ihre am 22. August 2008 abgegebene schriftliche Stellungnahme der belangten Behörde am 9. Oktober 2008 auch in einer Besprechung darzulegen. B) Zum Beschwerdeverfahren

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Begehren, ihn wegen Rechtswidrigkeit seines Inhalts, in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben; darüber hinaus erfolgte seitens der beschwerdeführenden Parteien die Anregung, die gegenständliche Beschwerde mangels Bescheidcharakter der angefochtenen Entscheidung zurückzuweisen.

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

Zur Gegenschrift erstatteten die beschwerdeführenden Parteien im Juni 2009 eine Gegenäußerung, der ein im Dezember dJ von der RB erstelltes Gutachten zur Festlegung des "Hydrantentarif" für den Flughafen W beigeschlossen wurde.

C) Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

I. Zur maßgeblichen Rechtslage: römisch eins. Zur maßgeblichen Rechtslage:

1. Die relevanten Bestimmungen des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes, BGBl I Nr 97/1998 idF BGBl I Nr 98/2007, lauten wie folgt: 1. Die relevanten Bestimmungen des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 97 aus 1998, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 98 aus 2007,, lauten wie folgt:

"Begriffsbestimmungen

§ 1. Im Sinne dieses Gesetzes gilt: Paragraph eins, Im Sinne dieses Gesetzes gilt:

1. Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hiefür erforderlichen Einrichtungen verfügt, oder ein Militärflugplatz, der gemäß § 62 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt wird; 1. Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hiefür erforderlichen Einrichtungen verfügt, oder ein Militärflugplatz, der gemäß Paragraph 62, Absatz 3, des Luftfahrtgesetzes (LFG), Bundesgesetzblatt Nr. 253 aus 1957,, für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt wird;

2. Leitungsorgane sind der Zivilflugplatzhalter im Sinne des Luftfahrtgesetzes und Mitbenützungsberechtigte gemäß § 62 Abs. 3 LFG in der geltenden Fassung; 2. Leitungsorgane sind der Zivilflugplatzhalter im Sinne des Luftfahrtgesetzes und Mitbenützungsberechtigte gemäß Paragraph 62, Absatz 3, LFG in der geltenden Fassung;

3. Nutzer ist jede natürliche oder juristische Person, die auf Grund einer Beförderungsbewilligung oder Betriebsgenehmigung Fluggäste, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert;

4. Bodenabfertigungsdienste sind die einem Nutzer auf einem Flughafen erbrachten Dienste, die im Anhang aufgezählt sind;

5. Selbstabfertigung bezeichnet den Umstand, daß sich ein Nutzer unmittelbar selbst einen oder mehrere Abfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen. Im Sinne dieser Definition gelten nicht als Dritte in ihrem Verhältnis zueinander Nutzer,

6. a) von denen einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält,

7. b) bei denen ein und dieselbe Person an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;

8. Dienstleister ist jeder gemäß § 7 zugelassene Unternehmer (§ 1 Abs. 1 und 2 des Unternehmensgesetzbuches, BGBl. I Nr. 120/2005), der einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt; 8. Dienstleister ist jeder gemäß Paragraph 7, zugelassene Unternehmer (Paragraph eins, Absatz eins und 2 des Unternehmensgesetzbuches, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 120 aus 2005,,), der einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt;

9. Zentrale Infrastruktureinrichtungen sind 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;

10. Genehmigungsbehörde ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

...

Bodenabfertigungsdienste

§ 3. (1) Die Nutzer eines Flughafens dürfen die BodenabfertigungsdiensteParagraph 3, (1) Die Nutzer eines Flughafens dürfen die Bodenabfertigungsdienste

1. 1.Ziffer eins
entweder selbst durchführen oder
2. 2.Ziffer 2
von einem Dienstleister ihrer Wahl durchführen lassen.

...

Zentrale Infrastruktureinrichtungen

§ 5. (1) Die Errichtung und der Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind dem Leitungsorgan vorbehalten.Paragraph 5, (1) Die Errichtung und der Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind dem Leitungsorgan vorbehalten.

1. (2)Absatz 2,Der Betrieb der Anlagen gemäß Abs. 1 darf an einen Dritten übertragen werden, wenn dadurch die Betriebssicherheit des Flughafens nicht gefährdet wird.Der Betrieb der Anlagen gemäß Absatz eins, darf an einen Dritten übertragen werden, wenn dadurch die Betriebssicherheit des Flughafens nicht gefährdet wird.
2. (3)Absatz 3,Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehende zentrale Infrastruktureinrichtungen, welche nicht im Eigentum des Leitungsorganes stehen, sind von der Bestimmung des Abs. 1 ausgenommen. Der Betrieb dieser Anlagen darf an einen Dritten übertragen werden, wenn die Betriebssicherheit des Flughafens nicht gefährdet ist und das Leitungsorgan der Übertragung zugestimmt hat. Diese Zustimmung darf nur aus Gründen der Gefährdung der Betriebssicherheit verweigert werden. Die Bestimmung des § 2 Abs. 2 ist sinngemäß anzuwenden.Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bestehende zentrale Infrastruktureinrichtungen, welche nicht im Eigentum des Leitungsorganes stehen, sind von der Bestimmung des Absatz eins, ausgenommen. Der Betrieb dieser Anlagen darf an einen Dritten übertragen werden, wenn die Betriebssicherheit des Flughafens nicht gefährdet ist und das Leitungsorgan der Übertragung zugestimmt hat. Diese Zustimmung darf nur aus Gründen der Gefährdung der Betriebssicherheit verweigert werden. Die Bestimmung des Paragraph 2, Absatz 2, ist sinngemäß anzuwenden.

...

Zugang zu den Flughafeneinrichtungen

§ 10. (1) Der Zugang der zugelassenen Dienstleister oder Nutzer, die sich selbst abfertigen, zu Flughafeneinrichtungen einschließlich der zentralen Infrastruktureinrichtungen, soweit er für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist, darf nicht behindert werden. Die Aufteilung der Flächen sowie der Zugang zu den Flughafeneinrichtungen hat nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien zu erfolgen. Erforderlichenfalls hat die Genehmigungsbehörde durch Bescheid die notwendigen Maßnahmen vorzuschreiben.Paragraph 10, (1) Der Zugang der zugelassenen Dienstleister oder Nutzer, die sich selbst abfertigen, zu Flughafeneinrichtungen einschließlich der zentralen Infrastruktureinrichtungen, soweit er für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist, darf nicht behindert werden. Die Aufteilung der Flächen sowie der Zugang zu den Flughafeneinrichtungen hat nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien zu erfolgen. Erforderlichenfalls hat die Genehmigungsbehörde durch Bescheid die notwendigen Maßnahmen vorzuschreiben.

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 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. 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 Nutzausschusses 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.

2. (3) Absatz 3, Das Leitungsorgan kann von den Dienstleistern und den Selbstabfertigern ein Entgelt für die Nutzung seiner sonstigen Einrichtungen vorsehen. Die Höhe dieser Entgelte ist nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien nach Anhörung des Nutzausschusses festzulegen.
Nutzerausschuß

§ 11. (1) Die Nutzer eines Flughafens bilden den Nutzausschuß. Jeder Nutzer kann entscheiden, ob er im Ausschuß selbst teilnimmt oder sich durch eine von ihm damit betraute Organisation vertreten lassen möchte. Die Anzahl der Stimmen eines Nutzers berechnet sich nach dem Verhältnis seiner Verkehrseinheiten im abgelaufenen Kalenderjahr zur Gesamtzahl der Verkehrseinheiten des Flughafens. Die Zahl der sich ergebenden Stimmen ist vom Leitungsorgan des Flughafens der Genehmigungsbehörde mitzuteilen. Im Zweifelsfall hat die Genehmigungsbehörde zu entscheiden. Paragraph 11, (1) Die Nutzer eines Flughafens bilden den Nutzausschuß. Jeder Nutzer kann entscheiden, ob er im Ausschuß selbst teilnimmt oder sich durch eine von ihm damit betraute Organisation vertreten lassen möchte. Die Anzahl der Stimmen eines Nutzers berechnet sich nach dem Verhältnis seiner Verkehrseinheiten im abgelaufenen Kalenderjahr zur Gesamtzahl der Verkehrseinheiten des Flughafens. Die Zahl der sich ergebenden Stimmen ist vom Leitungsorgan des Flughafens der Genehmigungsbehörde mitzuteilen. Im Zweifelsfall hat die Genehmigungsbehörde zu entscheiden.

...

1. (4) Absatz 4, Die Genehmigungsbehörde und das Leitungsorgan sowie im Falle des § 10 Abs. 2 die jeweiligen Betreiber der zentralen Infrastruktureinrichtung sind berechtigt, an den Sitzungen des Nutzausschusses mit einem Vertreter als Beobachter teilzunehmen. Diese sind zu jeder Sitzung einzuladen. Die Genehmigungsbehörde und das Leitungsorgan sowie im Falle des Paragraph 10, Absatz 2, die jeweiligen Betreiber der zentralen Infrastruktureinrichtung sind berechtigt, an den Sitzungen des Nutzausschusses mit einem Vertreter als Beobachter teilzunehmen. Diese sind zu jeder Sitzung einzuladen.

...

Betriebsablauf und Aufsicht

§ 14a. (1) Die Betreiber der zentralen Infrastruktureinrichtungen sowie die Dienstleister und Selbstabfertiger haben ihren Betrieb so einzurichten und zu gestalten, dass der ordnungsgemäße Betriebsablauf auf dem Flughafen und das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt werden. Paragraph 14 a, (1) Die Betreiber der

zentralen Infrastruktureinrichtungen sowie die Dienstleister und Selbstabfertiger haben ihren Betrieb so einzurichten und zu gestalten, dass der ordnungsgemäße Betriebsablauf auf dem Flughafen und das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt werden.

1. (2) Absatz 2, Die in Abs. 1 genannten Unternehmen unterliegen hinsichtlich der ordnungsgemäßen Durchführung und Einhaltung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes der Aufsicht der Genehmigungsbehörde und haben dieser jede erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen sowie, falls erforderlich, den Zutritt zu allen Betriebsräumlichkeiten zu gewähren. Die Bestimmung des § 141 LFG bleibt unberührt, die Bestimmungen des § 136 Abs. 3 und 6 sowie des § 141a LFG sind anzuwenden. Die in Absatz eins, genannten Unternehmen unterliegen hinsichtlich der ordnungsgemäßen Durchführung und Einhaltung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes der Aufsicht der Genehmigungsbehörde und haben dieser jede erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen sowie, falls erforderlich, den Zutritt zu allen Betriebsräumlichkeiten zu gewähren. Die Bestimmung des Paragraph 141, LFG bleibt unberührt, die Bestimmungen des Paragraph 136, Absatz 3 und 6 sowie des Paragraph 141 a, LFG sind anzuwenden.
2. (3) Absatz 3, Die Genehmigungsbehörde hat den in Abs. 1 genannten Unternehmen mit Bescheid jene Maßnahmen aufzuerlegen, die zur Wahrung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Gewährleistung des ordnungsgemäßen Betriebsablaufes auf dem Flughafen erforderlich sind. Die Genehmigungsbehörde hat den in Absatz eins, genannten Unternehmen mit Bescheid jene Maßnahmen aufzuerlegen, die zur Wahrung des öffentlichen Interesses der Sicherheit der Luftfahrt oder zur Gewährleistung des ordnungsgemäßen Betriebsablaufes auf dem Flughafen erforderlich sind.

...

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 17a. Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 272 vom 23.10.1996 S. 36, umgesetzt." Paragraph 17 a, Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, Amtsblatt Nummer L 272 vom 23.10.1996 Seite 36, umgesetzt."

Der in § 1 Z 4 FBG genannte Anhang lautet auszugsweise: Der in Paragraph eins, Ziffer 4, FBG genannte Anhang lautet auszugsweise:

"ANHANG

VERZEICHNIS DER BODENABFERTIGUNGSDIENSTE

1.

Bereich administrative Abfertigung:

Die administrative Abfertigung am Boden/Überwachung umfaßt:

...

2.

Bereich Fluggastabfertigung:

...

3.

Bereich Gepäckabfertigung:

...

4.

Bereich Fracht- und Postabfertigung:

...

5.

Bereich Vorfelddienste:

...

6.

Bereich Reinigungsdienste und Flugzeugservice:

...

7.

Bereich Betankungsdienste:

Die Betankungsdienste umfassen:

7.1.

die Organisation und Durchführung des Be- und Enttankens einschließlich Lagerung, Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Lieferungen;

7.2.

das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten.

..."

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 dem Flughafen 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. 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 dem Flughafen 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 (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). 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

1. (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.
2. (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

3. (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.
4. (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 lauterer Wettbewerbs erforderlich ist.
5. (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."

3. 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: 3. 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."

4. Die Beschwerde bringt vor, der angefochtene Bescheid sei an die F gerichtet, eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts könne allerdings nicht Adressat eines Bescheides sein, sondern nur deren Gesellschafter. Der Bescheid sei nicht gegenüber den beschwerdeführenden Parteien erlassen worden. Dieser Einwand erweist sich als nicht zielführend. Gleiches gilt für die Anregung der beschwerdeführenden Parteien, die vorliegende Beschwerde (deshalb) mangels Bescheidcharakter der angefochtenen Entscheidung zurückzuweisen.

Nach der hg Rechtsprechung zu Art 131 Abs 1 Z 1 B-VG iVm § 34 Abs 1 und 3 VwGG muss der Adressat eines Bescheides eindeutig bezeichnet sein. Die Bezeichnung hat mit dem in der richtigen Form gebrauchten Namen zu erfolgen. Für die Gültigkeit eines Bescheides reicht es allerdings, dass der Adressat der Erledigung insgesamt eindeutig entnommen werden kann. Dieses Erfordernis ist erfüllt, wenn bei schriftlichen Ausfertigungen aus Spruch, Begründung und Zustellverfügung im Zusammenhang mit den anzuwendenden Rechtsvorschriften eindeutig erkennbar ist, welchem individuell bestimmten Rechtsträger gegenüber die Behörde einen Bescheid erlassen wollte. Entscheidend ist, dass für die Beteiligten des Verfahrens als Betroffene des Bescheides sowie für die Behörde und in weiterer Folge für den Verwaltungsgerichtshof die Identität des Bescheidadressaten zweifelsfrei feststeht. Ist aber der Bescheidadressat unklar, liegt überhaupt kein Bescheid vor (vgl etwa die hg Erkenntnisse vom 23. März 2006, Z I 2005/07/0091, mwH, sowie (unter Hinweis darauf) vom 27. Oktober 2008, ZI 2008/17/0100). Nach der hg Rechtsprechung kommen die Mitglieder einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts nur dann als Bescheidadressaten in Betracht, wenn sie im Bescheid hinreichend bestimmt sind (vgl das hg Erkenntnis ZI 2005/07/0091). Nach der hg Rechtsprechung zu Artikel 131, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG in Verbindung mit Paragraph 34, Absatz eins, und 3 VwGG muss der Adressat eines Bescheides eindeutig bezeichnet sein. Die Bezeichnung hat mit dem in der richtigen Form gebrauchten Namen zu erfolgen. Für die Gültigkeit eines Bescheides reicht es allerdings, dass der Adressat der Erledigung insgesamt eindeutig entnommen werden kann. Dieses Erfordernis ist erfüllt, wenn bei schriftlichen Ausfertigungen aus Spruch, Begründung und Zustellverfügung im Zusammenhang mit den anzuwendenden Rechtsvorschriften eindeutig erkennbar ist, welchem individuell bestimmten Rechtsträger gegenüber die Behörde einen Bescheid erlassen wollte. Entscheidend ist, dass für die Beteiligten des Verfahrens als Betroffene des Bescheides sowie für die Behörde und in weiterer Folge für den Verwaltungsgerichtshof die Identität des Bescheidadressaten zweifelsfrei feststeht. Ist aber der Bescheidadressat unklar, liegt überhaupt kein Bescheid vor (vergleiche , etwa die hg Erkenntnisse vom 23. März 2006, ZI 2005/07/0091, mwH, sowie (unter Hinweis darauf) vom 27. Oktober 2008, ZI 2008/17/0100). Nach der hg Rechtsprechung kommen die Mitglieder einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts nur dann als Bescheidadressaten in Betracht, wenn sie im Bescheid hinreichend bestimmt sind (vergleiche , das hg Erkenntnis ZI 2005/07/0091).

Im vorliegenden Fall ist es - vgl den oben wiedergegebenen Spruch des bekämpften Bescheides - nicht zweifelhaft, dass mit diesem Bescheid über den von den beschwerdeführenden Parteien als Gesellschaft nach bürgerlichem Recht eingebrachten Antrag aus März 2008 entschieden wurde. Wenn die belangte Behörde diese Parteien im angefochtenen Bescheid mit der Bezeichnung der Gesellschaft bürgerlichen Rechts, zu der sie unstrittig zusammengeschlossen sind, erfasst hat, lässt sich daher nicht ableiten, dass sich dieser Bescheid nicht an die beschwerdeführenden Parteien richtet. Zudem wurde der Bescheid der Rechtsvertreterin der beschwerdeführenden Parteien zugestellt, die diese auch im Verwaltungsverfahren (vgl die Stellungnahme der beschwerdeführenden Parteien vom 22. August 2008, S 2) vertreten hat. In der Adressierung des angefochtenen Bescheids wird weiters neben der F auch die von allen beschwerdeführenden Parteien für das Verwaltungsverfahren bevollmächtigte AF GmbH genannt, die in Vertretung der beschwerdeführenden Parteien den besagten Antrag stellte. Im vorliegenden Fall ist es - vergleiche , den oben wiedergegebenen Spruch des bekämpften Bescheides - nicht zweifelhaft, dass mit diesem Bescheid über den von den beschwerdeführenden Parteien als Gesellschaft nach bürgerlichem Recht eingebrachten Antrag aus März 2008 entschieden wurde. Wenn die belangte Behörde diese Parteien im angefochtenen Bescheid mit der Bezeichnung der Gesellschaft bürgerlichen Rechts, zu der sie unstrittig zusammengeschlossen sind, erfasst hat, lässt sich daher nicht

ableiten, dass sich dieser Bescheid nicht an die beschwerdeführenden Parteien richtet. Zudem wurde der Bescheid der Rechtsvertreterin der beschwerdeführenden Parteien zugestellt, die diese auch im Verwaltungsverfahren vergleiche, die Stellungnahme der beschwerdeführenden Parteien vom 22. August 2008, S 2) vertreten hat. In der Adressierung des angefochtenen Bescheids wird weiters neben der F auch die von allen beschwerdeführenden Parteien für das Verwaltungsverfahren bevollmächtigte AF GmbH genannt, die in Vertretung der beschwerdeführenden Parteien den besagten Antrag stellte.

5. Im vorliegenden Fall hat die belangte Behörde zum Antrag der beschwerdeführenden Parteien vom 31. März 2008 - wie oben dargestellt - (erkennbar) in ihrem Schreiben vom 11. Juli 2008 die Auffassung vertreten, dass diesem Antrag die Bewilligung zu versagen sei, weil die zur Festlegung des Infrastrukturtarifs in § 10 Abs 2 FBG vorgesehenen Kriterien nicht eingehalten wurden, wobei (unter Hinweis auf die oben wiedergegebene gutachterliche Stellungnahme des beigezogenen Sachverständigen) - auch betragsmäßig - konkretisiert wurde, dass die von den Beschwerdeführern geltend gemachten Abschreibungskosten und kalkulatorischen Zinsen nicht in voller Höhe in Anschlag gebracht werden dürften. Auf dem Boden des § 10 Abs 2 vierter Satz FBG wurden die beschwerdeführenden Parteien mit diesem Schreiben aufgefordert, innerhalb einer Frist von drei Wochen eine diesem Gutachten entsprechende Tarifordnung zur Genehmigung vorzulegen. Eine solche Vorlage erfolgte unstrittig nicht. Damit oblag es der belangten Behörde nach § 10 Abs 2 letzter Satz FBG, den Infrastrukturtarif mit Bescheid ersatzweise nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festzulegen. Aus dem Zusammenhalt dieses Satzes mit dem vierten Satz des § 10 Abs 2 FBG ergibt sich klar, dass die belangte Behörde - entgegen der Beschwerde - auch dazu gehalten war, schon in ihrer besagten Aufforderung die genannten Kriterien zu beachten und dies auch von den beschwerdeführenden Parteien zu verlangen. 5. Im vorliegenden Fall hat die belangte Behörde zum Antrag der beschwerdeführenden Parteien vom 31. März 2008 - wie oben dargestellt - (erkennbar) in ihrem Schreiben vom 11. Juli 2008 die Auffassung vertreten, dass diesem Antrag die Bewilligung zu versagen sei, weil die zur Festlegung des Infrastrukturtarifs in Paragraph 10, Absatz 2, FBG vorgesehenen Kriterien nicht eingehalten wurden, wobei (unter Hinweis auf die oben wiedergegebene gutachterliche Stellungnahme des beigezogenen Sachverständigen) - auch betragsmäßig - konkretisiert wurde, dass die von den Beschwerdeführern geltend gemachten Abschreibungskosten und kalkulatorischen Zinsen nicht in voller Höhe in Anschlag gebracht werden dürften. Auf dem Boden des Paragraph 10, Absatz 2, vierter Satz FBG wurden die beschwerdeführenden Parteien mit diesem Schreiben aufgefordert, innerhalb einer Frist von drei Wochen eine diesem Gutachten entsprechende Tarifordnung zur Genehmigung vorzulegen. Eine solche Vorlage erfolgte unstrittig nicht. Damit oblag es der belangten Behörde nach Paragraph 10, Absatz 2, letzter Satz FBG, den Infrastrukturtarif mit Bescheid ersatzweise nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festzulegen. Aus dem Zusammenhalt dieses Satzes mit dem vierten Satz des Paragraph 10, Absatz 2, FBG ergibt sich klar, dass die belangte Behörde - entgegen der Beschwerde - auch dazu gehalten war, schon in ihrer besagten Aufforderung die genannten Kriterien zu beachten und dies auch von den beschwerdeführenden Parteien zu verlangen.

Da nach Art 16 Abs 3 der Richtlinie dann, wenn der Zugang zu den Flughafeneinrichtungen mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden ist, dessen Höhe nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festgelegt werden muss, ist nicht zu sehen, dass § 10 Abs 2 FBG, wenn unter den dort genannten Voraussetzungen eine ersatzweise behördliche Festlegung vorsieht, gemeinschaftsrechtlich (nunmehr: unionsrechtlich) bedenklich wäre. Diese Vorgangsweise kann als ein Mittel angesehen werden, das sich "zur Gewährleistung der praktischen Wirksamkeit (effet utile) der Richtlinie ... unter Berücksichtigung des von ihr verfolgten" (in Art 16 Abs 3 zum Ausdruck kommenden) "Zwecks am besten eigne(t)" (vgl. Schweitzer/Hummer/Obwexer, Europarecht, 2007, Rz 2930, unter Hinweis auf das Urteil des EuGH in der Rs 48/75, Royer, Slg 1976, 497 ff, Rz 69/73, das hier in der entscheidenden Passage wörtlich wiedergegeben wird; zum effet utile allgemein vgl. auch Öhlinger/Potacs, EU-Recht und staatliches Recht, 4. Auflage, 2011, Da nach Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie dann, wenn der Zugang zu den Flughafeneinrichtungen mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden ist, dessen Höhe nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festgelegt werden muss, ist nicht zu sehen, dass Paragraph 10, Absatz 2, FBG, wenn unter den dort genannten Voraussetzungen eine ersatzweise behördliche Festlegung vorsieht, gemeinschaftsrechtlich (nunmehr: unionsrechtlich) bedenklich wäre. Diese Vorgangsweise kann als ein Mittel angesehen werden, das sich "zur Gewährleistung der praktischen Wirksamkeit (effet utile) der Richtlinie ... unter Berücksichtigung des von ihr verfolgten" (in Artikel 16, Absatz 3, zum Ausdruck kommenden) "Zwecks am besten eigne(t)" vergleiche, Schweitzer/Hummer/Obwexer, Europarecht, 2007, Rz 2930, unter Hinweis auf das Urteil des

EuGH in der Rs 48/75, Royer, Slg 1976, 497 ff, Rz 69/73, das hier in der entscheidenden Passage wörtlich wiedergegeben wird; zum effet utile allgemein vergleiche, auch Öhlinger/Potacs, EU-Recht und staatliches Recht, 4. Auflage, 2011,

S 114, mwH). Die oben wiedergegebenen Gesetzesmaterialien zur Novellierung des § 10 Abs 2 FBG legen dar, dass gerade praktische Erfahrungen mit der Umsetzung des Art 16 Abs 3 der Richtlinie bis zur Novellierung die ersatzweise behördliche Festlegung des Infrastrukturtarifes zur Sicherstellung der Wirksamkeit der Richtlinie unerlässlich erscheinen lassen. Wenn die Beschwerde demgegenüber die Auffassung vertritt, dass die "Methode der Entgeltberechnung" nicht durch die Behörde festgelegt werden dürfte, trägt sie daher der Rechtslage nicht Rechnung. An dieser Beurteilung vermag der Hinweis der beschwerdeführenden Parteien auf einen (bloßen) Entwurf für eine Richtlinie zu Flughafenentgelten, aus welcher diese ableiten, dass die Methoden der Entgeltberechnung nicht "durch die Regulierungsbehörde festgelegt" würden, nichts zu ändern. S 114, mwH). Die oben wiedergegebenen Gesetzesmaterialien zur Novellierung des Paragraph 10, Absatz 2, FBG legen dar, dass gerade praktische Erfahrungen mit der Umsetzung des Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie bis zur Novellierung die ersatzweise behördliche Festlegung des Infrastrukturtarifes zur Sicherstellung der Wirksamkeit der Richtlinie unerlässlich erscheinen lassen. Wenn die Beschwerde demgegenüber die Auffassung vertritt, dass die "Methode der Entgeltberechnung" nicht durch die Behörde festgelegt werden dürfte, trägt sie daher der Rechtslage nicht Rechnung. An dieser Beurteilung vermag der Hinweis der beschwerdeführenden Parteien auf einen (bloßen) Entwurf für eine Richtlinie zu Flughafenentgelten, aus welcher diese ableiten, dass die Methoden der Entgeltberechnung nicht "durch die Regulierungsbehörde festgelegt" würden, nichts zu ändern.

6. Wenn die Beschwerde - unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs - meint, dass der von der belangten Behörde festgelegte Tarif einer verfassungskonformen Interpretation des nach § 10 Abs 2 FBG maßgeblichen Kriteriums "sachgerecht" nicht entspreche, ist sie auf die Rechtsprechung des EuGH zu verweisen.

6. Wenn die Beschwerde - unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs - meint, dass der von der belangten Behörde festgelegte Tarif einer verfassungskonformen Interpretation des nach Paragraph 10, Absatz 2, FBG maßgeblichen Kriteriums "sachgerecht" nicht entspreche, ist sie auf die Rechtsprechung des EuGH zu verweisen.

Wie sich aus dem Urteil des EuGH (Große Kammer) vom 21. Dezember 2011, verb Rs C-424/10, C-425/10, Ziolkowski und Szeja, Rz 32 f, ergibt, folgt nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs aus dem Gebot der einheitlichen Anwendung des Rechts der Union "wie auch aus dem Gleichheitssatz", dass die Begriffe einer Vorschrift des Unionsrechts, die für die Ermittlung ihres Sinns und ihrer Tragweite nicht ausdrücklich auf das Recht des Mitgliedstaats verweisen, in der Regel in der gesamten Union eine autonome und einheitliche Auslegung erhalten müssen. Der EuGH führt dort Folgendes aus:

"32 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs aus dem Gebot der einheitlichen Anwendung des Rechts der Union wie auch aus dem Gleichheitssatz folgt, dass die Begriffe einer Vorschrift des Unionsrechts, die für die Ermittlung ihres Sinns und ihrer Tragweite nicht ausdrücklich auf das Recht der Mitgliedstaaten verweist, in der Regel in der gesamten Union eine autonome und einheitliche Auslegung erhalten müssen (Urteile vom 19. September 2000, Linster, C-287/98, Slg. 2000, I-6917, Randnr. 43, und vom 18. Oktober 2011, Brüstle, C-34/10, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 25).

33 Der Wortlaut von Art. 16 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie 2004/38 enthält zwar keinen Hinweis darauf, wie die Wendung "sich rechtmäßig" im Aufnahmemitgliedstaat "aufgehalten hat" zu verstehen ist, doch verweist diese Richtlinie in Bezug auf die Bedeutung dieser Wendung auch nicht auf die nationalen Rechtsvorschriften. Die Wendung ist daher für die Anwendung dieser Richtlinie als autonomer Begriff des Unionsrechts anzusehen, der in allen Mitgliedstaaten einheitlich auszulegen ist. 34 Insoweit ist zu beachten, dass Bedeutung und Tragweite von Begriffen, die das Recht der Union nicht definiert, insbesondere unter Berücksichtigung des Zusammenhangs, in dem sie verwendet werden, und der Ziele der Regelung, zu der sie gehören, zu bestimmen sind (vgl. u. a. Urteile vom 10. März 2005, easyCar, C- 336/03, Slg. 2005, I-1947, Randnr. 21, vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Slg. 2008, I-11061, Randnr. 17, vom 29. Juli 2010, UGT-FSP, C-151/09, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 39, und Brüstle, Randnr. 31). 33 Der Wortlaut von Artikel 16, Absatz eins, Satz 1 der Richtlinie 2004/38 enthält zwar keinen Hinweis darauf, wie die Wendung "sich rechtmäßig" im Aufnahmemitgliedstaat "aufgehalten hat" zu verstehen ist, doch verweist diese Richtlinie in Bezug auf die Bedeutung dieser Wendung auch nicht auf die nationalen Rechtsvorschriften.

Die Wendung ist daher für die Anwendung dieser Richtlinie als autonomer Begriff des Unionsrechts anzusehen, der in allen Mitgliedstaaten einheitlich auszulegen ist. 34 Insofern ist zu beachten, dass Bedeutung und Tragweite von Begriffen, die das Recht der Union nicht definiert, insbesondere unter Berücksichtigung des Zusammenhangs, in dem sie verwendet werden, und der Ziele der Regelung, zu der sie gehören, zu bestimmen sind (vergleiche, u. a. Urteile vom 10. März 2005, *easyCar*, C- 336/03, Slg. 2005, I-1947, Randnr. 21, vom 22. Dezember 2008, *Wallentin-Hermann*, C- 549/07, Slg. 2008, I-11061, Randnr. 17, vom 29. Juli 2010, *UGT-FSP*, C-151/09, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 39, und *Brüstle*, Randnr. 31)."

Da die Richtlinie in ihrem Art 16 in Bezug ua auf die Bedeutung des Kriteriums "sachgerecht" nicht auf nationale Rechtsvorschriften verweist, ist dieses als autonomer Begriff des Unionsrechts anzusehen, der in allen Mitgliedstaaten einheitlich auszulegen ist. Dasselbe gilt für § 10 Abs 2 FBG, wenn diese Bestimmung eine Festlegung des Infrastrukturtarifs ua nach sachgerechten Kriterien verlangt und dabei in Umsetzung der Richtlinie der insoweit wortgleichen unionsrechtlichen Regelung ihres Art 16 Abs 3 folgt. Da § 10 Abs 2 FBG Art 16 Abs 3 der Richtlinie umsetzt, kommt § 10 Abs 2 FBG, wenn diese Regelung auf das Kriterium der Sachgerechtigkeit abstellt, derselbe Sinn zu wie dem vergleichbar formulierten Art 16 Abs 3 der Richtlinie. Beide Bestimmungen weisen daher diesbezüglich denselben normativen Inhalt auf. Da die Richtlinie in ihrem Artikel 16, in Bezug ua auf die Bedeutung des Kriteriums "sachgerecht" nicht auf nationale Rechtsvorschriften verweist, ist dieses als autonomer Begriff des Unionsrechts anzusehen, der in allen Mitgliedstaaten einheitlich auszulegen ist. Dasselbe gilt für Paragraph 10, Absatz 2, FBG, wenn diese Bestimmung eine Festlegung des Infrastrukturtarifs ua nach sachgerechten Kriterien verlangt und dabei in Umsetzung der Richtlinie der insoweit wortgleichen unionsrechtlichen Regelung ihres Artikel 16, Absatz 3, folgt. Da Paragraph 10, Absatz 2, FBG Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie umsetzt, kommt Paragraph 10, Absatz 2, FBG, wenn diese Regelung auf das Kriterium der Sachgerechtigkeit abstellt, derselbe Sinn zu wie dem vergleichbar formulierten Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie. Beide Bestimmungen weisen daher diesbezüglich denselben normativen Inhalt auf.

Angesichts der somit unabhängig von der österreichischen Rechtsordnung - autonom nach dem Unionsrecht - vorzunehmenden Deutung des in Rede stehenden unionsrechtlichen Kriteriums "sachgerecht" ist für die Beschwerdeführerinnen daher mit einem am österreichischen Bundesverfassungsrecht orientierten, um eine verfassungskonforme Auslegung bemühtem Verständnis dieses Begriffes nichts zu gewinnen. Weder der Gleichheitssatz nach Art 7 B-VG noch das daraus vom Verfassungsgerichtshof abgeleitete Sachlichkeitsgebot vermögen auf das Verständnis des unionsrechtlichen Kriteriums der Sachgerechtigkeit durchzuschlagen. Der verfassungsrechtlich gewährleistete Gleichheitssatz kommt damit für die Auslegung des § 10 Abs 2 FBG - ebenso wie andere verfassungsrechtlich gewährleistete Rechte mit Grundrechtscharakter - nicht zum Tragen, weshalb insofern nicht davon gesprochen werden kann, dass § 10 Abs 2 FBG doppelt (nämlich durch das Unionsrecht sowie die österreichische Rechtsordnung) rechtlich bedingt wäre. Angesichts der somit unabhängig von der österreichischen Rechtsordnung - autonom nach dem Unionsrecht - vorzunehmenden Deutung des in Rede stehenden unionsrechtlichen Kriteriums "sachgerecht" ist für die Beschwerdeführerinnen daher mit einem am österreichischen Bundesverfassungsrecht orientierten, um eine verfassungskonforme Auslegung bemühtem Verständnis dieses Begriffes nichts zu gewinnen. Weder der Gleichheitssatz nach Artikel 7, B-VG noch das daraus vom Verfassungsgerichtshof abgeleitete Sachlichkeitsgebot vermögen auf das Verständnis des unionsrechtlichen Kriteriums der Sachgerechtigkeit durchzuschlagen. Der verfassungsrechtlich gewährleistete Gleichheitssatz kommt damit für die Auslegung des Paragraph 10, Absatz 2, FBG - ebenso wie andere verfassungsrechtlich gewährleistete Rechte mit Grundrechtscharakter - nicht zum Tragen, weshalb insofern nicht davon gesprochen werden kann, dass Paragraph 10, Absatz 2, FBG doppelt (nämlich durch das Unionsrecht sowie die österreichische Rechtsordnung) rechtlich bedingt wäre.

7.1. Im zitierten Urteil der Großen Kammer vom 21. Dezember 2011 (vgl Rz 34) hat der EuGH ausgesprochen, dass Bedeutung und Tragweite von Begriffen, die - wie hier die von der Beschwerde angesprochenen "sachgerechten Kriterien" - 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". 7.1. Im zitierten Urteil der Großen Kammer vom 21. Dezember 2011 (vergleiche, Rz 34) hat der EuGH ausgesprochen, dass Bedeutung und Tragweite von Begriffen, die - wie hier die von der Beschwerde angesprochenen "sachgerechten Kriterien" - 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".

Betrachtet man im Interesse der Auslegung des in Art 16 Abs 3 der Richtlinie vorgegebenen und durch § 10 Abs 2 FBG umgesetzten Kriteriums "sachgerecht" im Sinn des Urteils des EuGH vom 21. Dezember 2011 die Ziele der Richtlinie, kommt es diesbezüglich - wie auch von der Beschwerde eingeräumt - vor allem auf deren Erwägungsgrund 5 an. 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. Betrachtet man im Interesse der Auslegung des in Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie vorgegebenen und durch Paragraph 10, Absatz 2, FBG umgesetzten Kriteriums "sachgerecht" im Sinn des Urteils des EuGH vom 21. Dezember 2011 die Ziele der Richtlinie, kommt es diesbezüglich - wie auch von der Beschwerde eingeräumt - vor allem auf deren Erwägungsgrund 5 an. 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.

Die Beschwerde räumt idS ferner zutreffend ein, dass die in § 10 Abs 2 FBG vorgesehene "Preisregulierung des Infrastrukturtarifs für die Inanspruchnahme einer Hydrantenanlage durch Nutzer iSd § 1 Z 3 FBG" (im Sinn des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes) grundsätzlich zur Erreichung des dem § 10 Abs 2 leg cit nach dem besagten Erwägungsgrund der Richtlinie zugrunde liegenden Zielsetzung, nämlich der Senkung der Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften, "geeignet und adäquat" erscheint. Die Beschwerde räumt idS ferner zutreffend ein, dass die in Paragraph 10, Absatz 2, FBG vorgesehene "Preisregulierung des Infrastrukturtarifs für die Inanspruchnahme einer Hydrantenanlage durch Nutzer iSd Paragraph eins, Ziffer 3, FBG" (im Sinn des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes) grundsätzlich zur Erreichung des dem Paragraph 10, Absatz 2, leg cit nach dem besagten Erwägungsgrund der Richtlinie zugrunde liegenden Zielsetzung, nämlich der Senkung der Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften, "geeignet und adäquat" erscheint.

7.2. Weiters ergeben sich aus der Rechtsprechung des EuGH betreffend die Berücksichtigung des normativen Zusammenhanges und die Zielsetzung der Richtlinie einige Hinweise. Aus dem zitierten Urteil des EuGH vom 16. Oktober 2003, Rs C-363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Slg 2003, I-11893 (vgl Rz 59) lässt sich ableiten, dass sich aus der Richtlinie für den 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. 7.2. Weiters ergeben sich aus der Rechtsprechung des EuGH betreffend die Berücksichtigung des normativen Zusammenhanges und die Zielsetzung der Richtlinie einige Hinweise. Aus dem zitierten Urteil des EuGH vom 16. Oktober 2003, Rs C-363/01, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Slg 2003, I-11893 vergleiche , Rz 59) lässt sich ableiten, dass sich aus der Richtlinie für den 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 im Beschwerdefall va relevierten 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. Hinsichtlich des im Beschwerdefall va relevierten 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 55 - worauf die beschwerdeführenden Parteien hinweisen - 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". 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 55 - worauf die beschwerdeführenden Parteien hinweisen - 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".

7.3. Damit bedeutet, was das (von der Beschwerde ebenfalls relevierte) "Eigentumsrecht" betrifft, Art 16 Abs 3 der Richtlinie nicht, dass der Betreiber einer Infrastruktureinrichtung mit seinen wirtschaftlichen Leistungen im Zusammenhang mit der Einrichtung keinen Gewinn erzielen könnte (vgl Rz 55 des eben genannten Urteils). 7.3. Damit bedeutet, was das (von der Beschwerde ebenfalls relevierte) "Eigentumsrecht" betrifft, Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie nicht, dass der Betreiber einer Infrastruktureinrichtung mit seinen wirtschaftlichen Leistungen im Zusammenhang mit der Einrichtung keinen Gewinn erzielen könnte vergleiche , Rz 55 des eben genannten Urteils).

Wenn die belangte Behörde nach § 10 Abs 2 FBG aber für einen angemessenen Gewinn des Infrastruktureinrichtungsbetreibers nicht - wie dies die beschwerdeführenden Parteien (offenbar im Lichte des auf Basis vertraglicher Vereinbarungen bisher verrechneten Hydrantentarifs in der Höhe von EUR 6,20 pro m3 aus der Hydrantenanlage bezogenem Flugzeugtreibstoff, wie vorgebracht) verlangen - die Wiederbeschaffungskosten betreffend aufgewendete Investitionen in Anschlag bringen, so entspricht dies der von der Richtlinie nach ihrem 5. Erwägungsgrund intendierten Zielsetzung, die Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften, die das Entgelt für den Zugang zur zentralen Infrastruktureinrichtung zu entrichten haben, zu senken. Bei einem richtlinienkonformen Verständnis lässt sich daher auch aus den Gesetzesmaterialien zur Stammfassung des § 10 Abs 2 FBG, die auch die aufgewendeten Investitionen als Maßstab für die Höhe des Infrastrukturtarifs ansetzen, nicht ableiten, dass diese (ausschließlich) auf die Höhe der Wiederbeschaffungskosten abstellten. Damit erweist sich auch die Auffassung der beschwerdeführenden Parteien als nicht zielführend, dass § 10 Abs 2 FBG keine Beschränkung auf einen Gewinn erlaube, der unter dem im Wettbewerbsmarkt üblichen liege. Dass die Festlegung seitens der Behörde (überhaupt) einen Gewinn ausschließen würde, wurde von den beschwerdeführenden Parteien nicht (konkret) dargetan; von daher stehen dem bekämpften Bescheid auch die Ausführungen im schon zitierten Urteil des EuGH vom 16. Oktober 2003 (vgl Rz 56), wonach gemäß Art 16 Abs 3 der Richtlinie das Entgelt so festgelegt werden kann, dass auch eine Gewinnspanne erzielt wird, nicht entgegen. Der Gesichtspunkt, dass die beschwerdeführenden Parteien als Betreiber der zentralen Infrastruktureinrichtung iSd § 5 FBG einer Betriebspflicht unterlägen, vermag am Vorgesagten nichts zu ändern. Wenn die belangte Behörde nach Paragraph 10, Absatz 2, FBG aber für einen angemessenen Gewinn des Infrastruktureinrichtungsbetreibers nicht - wie dies die beschwerdeführenden Parteien (offenbar im Lichte des auf Basis vertraglicher Vereinbarungen bisher verrechneten Hydrantentarifs in der Höhe von EUR 6,20 pro m3 aus der Hydrantenanlage bezogenem Flugzeugtreibstoff, wie vorgebracht) verlangen - die Wiederbeschaffungskosten betreffend aufgewendete Investitionen in Anschlag bringen, so entspricht dies der von der Richtlinie nach ihrem 5. Erwägungsgrund intendierten Zielsetzung, die Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften, die das Entgelt für den Zugang zur zentralen Infrastruktureinrichtung zu entrichten haben, zu senken. Bei einem richtlinienkonformen Verständnis lässt sich daher auch aus den Gesetzesmaterialien zur Stammfassung des Paragraph 10, Absatz 2, FBG, die auch die aufgewendeten Investitionen als Maßstab für die Höhe des Infrastrukturtarifs ansetzen, nicht ableiten, dass diese (ausschließlich) auf die Höhe der Wiederbeschaffungskosten abstellten. Damit erweist sich auch die Auffassung der beschwerdeführenden Parteien als nicht zielführend, dass Paragraph 10, Absatz 2, FBG keine Beschränkung auf einen Gewinn erlaube, der unter dem im Wettbewerbsmarkt üblichen liege. Dass die Festlegung seitens der Behörde (überhaupt) einen Gewinn ausschließen würde, wurde von den beschwerdeführenden Parteien nicht (konkret) dargetan; von daher stehen dem bekämpften Bescheid auch die Ausführungen im schon zitierten Urteil des EuGH vom 16. Oktober 2003 vergleiche , Rz 56), wonach gemäß Artikel 16, Absatz 3, der Richtlinie das Entgelt so festgelegt werden kann, dass auch eine Gewinnspanne erzielt wird, nicht entgegen. Der Gesichtspunkt, dass die beschwerdeführenden Parteien als Betreiber der zentralen Infrastruktureinrichtung iSd Paragraph 5, FBG einer Betriebspflicht unterlägen, vermag am Vorgesagten nichts zu ändern.

Ebenso wenig kann es als rechtswidrig erkannt werden, wenn die belangte Behörde unter Hinweis auf die gutachterliche Stellungnahme des von ihr beigezogenen Sachverständigen in diesem Sinne den Infrastrukturtarif unter Zugrundelegung der WACC-Methode (gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostenzinssatz für die Ermittlung der Finanzierungskosten heranzog. Der Sachverständige hat in seinem (oben wiedergegebenen) Gutachten - insbesondere unter Hinweis auf die aus dem Bereich der ICAO stammende Unterlage - nachvollziehbar dargelegt, dass diese Methode "internationale(n) Vergleichswerte(n)" - darauf stellen auch die erwähnten Gesetzesmaterialien ab -

entspricht. Dass diese Unterlage aus dem Bereich der ICAO keine rechtsverbindliche Normierung darstellt, tut der sich daraus ergebenden (oben wiedergegebenen und nicht konkret in Abrede gestellten) Information, dass die WACC-Methode - bei einer Durchsicht der Erfahrungen der Staaten und ihrer Finanzmodelle - einen häufig verwendeten Ansatz darstellt, keinen Abbruch.

Wenn die Beschwerde gegen die Ermittlung des durchschnittlichen Kapitalkostenzinssatzes WACC einwendet, die F sei zu über 60 % von einem einzigen Abnehmer abhängig, welchen Umstand der beigezogene Sachverständige angesichts des damit nicht mit dem Betrieb eines Strom- oder Gasleitungsnetzes vergleichbaren Geschäftsrisikos nicht Rechnung trage und von zu konservativen Annahmen ausgehe, und es infolge dessen "wahrscheinlich" erscheine, dass der WACC von 7,24 % (in der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen wird der WACC (vor Steuern) mit einer Untergrenze von 7,24 % und einer Obergrenze von 8,19 % ausgewiesen) nicht hinreichend Anreiz schaffe, um einen repräsentativen hypothetischen Investor als Kapitalgeber der F zu gewinnen, zeigt die Beschwerde nicht hinreichend konkret auf, dass die vom Sachverständigen für den WACC festgelegte beschriebene Bandbreite unschlüssig wäre. Der Sachverständige hat in seiner gutachterlichen Stellungnahme weiters in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise für eine Berechnung der angemessenen Finanzierungskosten den Beta-Faktor (Maß für nicht diversifizierbares Risiko) mit einer Untergrenze von 0,325 und einer Obergrenze von 0,500 festgehalten. Wenn die beschwerdeführenden Parteien mit ihrer Gegenäußerung zur Gegenschrift der belangten Behörde (nämlich in dem diese Gegenäußerung untermauernden Gutachten der RB aus dem Dezember 2008) bezüglich der Messung des Beta-Faktors der F davon ausgehen, dass das Flughafenrisiko als Indikator des Risikos der F herangezogen werden könne, und bezüglich des unverschuldeten Beta-Koeffizienten auf einen Vergleich der Risikoprofile der Flughäfen von K, L, W und Z abstellen, um zum Ergebnis zu gelangen, dass das durchschnittliche unverschuldete Beta der vier Flughäfen sich auf 0,54 belaufe, wird nicht dargetan, dass die diesbezüglich vom Sachverständigen in Anschlag gebrachten, bezüglich der Obergrenze ganz ähnlichen Werte, unschlüssig wäre. Damit geht auch der Einwand in der Beschwerde fehl, dass die Sachverständigenstellungnahme insofern nicht nachvollziehbar sei, als auf der in der Stellungnahme genannten Homepage Beta-Faktoren in der Höhe von 0,81 bzw 0,7 ausgewiesen seien, der Sachverständige aber davon abgewichen sei, weil im Internet abrufbare Entscheidungen und Studien Beta-Faktoren für europäische Flughäfen im Bereich von 0,5 nennen würden. Mit der Kritik, bei der genannten Homepage würde es sich um eine private handeln, wird im Übrigen nicht dargetan, dass sich die daraus ergebenden vom Sachverständigen verwendeten Informationen unrichtig wären. Es ist auch nicht zu erkennen, dass die Berechnung des Beta-Faktors intransparent wäre und daher nicht dem Kriterium der Transparenz nach § 10 Abs 2 FBG entspreche, zumal der Sachverständige die Berechnungsart präzise und schlüssig dargelegt hat (vgl zum Kriterium der Transparenz in diesem Sinne das Urteil des EuGH vom 5. Juli 2007, Rz 27). Wenn die Beschwerde gegen die Ermittlung des durchschnittlichen Kapitalkostenzinssatzes WACC einwendet, die F sei zu über 60 % von einem einzigen Abnehmer abhängig, welchen Umstand der beigezogene Sachverständige angesichts des damit nicht mit dem Betrieb eines Strom- oder Gasleitungsnetzes vergleichbaren Geschäftsrisikos nicht Rechnung trage und von zu konservativen Annahmen ausgehe, und es infolge dessen "wahrscheinlich" erscheine, dass der WACC von 7,24 % (in der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen wird der WACC (vor Steuern) mit einer Untergrenze von 7,24 % und einer Obergrenze von 8,19 % ausgewiesen) nicht hinreichend Anreiz schaffe, um einen repräsentativen hypothetischen Investor als Kapitalgeber der F zu gewinnen, zeigt die Beschwerde nicht hinreichend konkret auf, dass die vom Sachverständigen für den WACC festgelegte beschriebene Bandbreite unschlüssig wäre. Der Sachverständige hat in seiner gutachterlichen Stellungnahme weiters in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise für eine Berechnung der angemessenen Finanzierungskosten den Beta-Faktor (Maß für nicht diversifizierbares Risiko) mit einer Untergrenze von 0,325 und einer Obergrenze von 0,500 festgehalten. Wenn die beschwerdeführenden Parteien mit ihrer Gegenäußerung zur Gegenschrift der belangten Behörde (nämlich in dem diese Gegenäußerung untermauernden Gutachten der RB aus dem Dezember 2008) bezüglich der Messung des Beta-Faktors der F davon ausgehen, dass das Flughafenrisiko als Indikator des Risikos der F herangezogen werden könne, und bezüglich des unverschuldeten Beta-Koeffizienten auf einen Vergleich der Risikoprofile der Flughäfen von K, L, W und Z abstellen, um zum Ergebnis zu gelangen, dass das durchschnittliche unverschuldete Beta der vier Flughäfen sich auf 0,54 belaufe, wird nicht dargetan, dass die diesbezüglich vom Sachverständigen in Anschlag gebrachten, bezüglich der Obergrenze ganz ähnlichen Werte, unschlüssig wäre. Damit geht auch der Einwand in der Beschwerde fehl, dass die Sachverständigenstellungnahme insofern nicht nachvollziehbar sei, als auf der in der Stellungnahme genannten Homepage Beta-Faktoren in der Höhe von 0,81 bzw 0,7 ausgewiesen seien, der Sachverständige aber davon abgewichen sei, weil im Internet abrufbare

Entscheidungen und Studien Beta-Faktoren für europäische Flughäfen im Bereich von 0,5 nennen würden. Mit der Kritik, bei der genannten Homepage würde es sich um eine private handeln, wird im Übrigen nicht dargetan, dass sich die daraus ergebenden vom Sachverständigen verwendeten Informationen unrichtig wären. Es ist auch nicht zu erkennen, dass die Berechnung des Beta-Faktors intransparent wäre und daher nicht dem Kriterium der Transparenz nach Paragraph 10, Absatz 2, FBG entspreche, zumal der Sachverständige die Berechnungsart präzise und schlüssig dargelegt hat vergleiche, zum Kriterium der Transparenz in diesem Sinne das Urteil des EuGH vom 5. Juli 2007, Rz 27).

Das Vorbringen, der Sachverständige hätte nicht den Buchwert als Bewertungsgrundlage heranziehen dürfen, weil dies zu einer Situation führen könne, in der dem regulierten Unternehmen verzerrte Anreize gegeben würden und der Buchwert einer Anlage sich in der Realität sehr stark von den Wiederbeschaffungskosten bzw dem Verkehrswert unterscheiden könne, sowie die darauf aufbauenden Überlegungen der beschwerdeführenden Parteien (in der besagten Gegenäußerung samt Gutachten), vermögen angesichts der Ausführungen zu den Wiederbeschaffungskosten die Schlüssigkeit der Ausführungen des Sachverständigen nicht in Zweifel zu ziehen. Wenn die beschwerdeführenden Parteien bemängeln, dass der Sachverständige einen Gesamtdurchsatz (die Nachfrage) mit 770.000 m3 bei seinen Berechnungen angenommen habe, sind sie darauf hinzuweisen, dass in ihrer Berechnung im Antrag der Gesamtdurchsatz mit derselben Höhe ausgewiesen wird, weshalb diese Kritik nicht geeignet ist, eine Unschlüssigkeit der Ausführungen des Sachverständigen darzutun.

Mit der Kritik, "angesichts der gemeinsamen Währung und des Stabilitätspakts sowie der politischen Beziehungen innerhalb der Europäischen Union" hätte die Marktrisikoprämie bei der Berechnung des WACC vom Sachverständigen nicht mit (Untergrenze wie Obergrenze) 4,79 %, sondern angesichts der für Griechenland und Italien ausgewiesenen Werte mit einem höheren Wert angesetzt werden müssen, übersieht die Beschwerde, dass sich die Festsetzung des Infrastrukturtarifs auf den Flughafen W und damit die Gegebenheiten in Österreich bezieht; dass diese für den Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides mit 0,47 % unzutreffend angenommen worden wäre, zeigen die beschwerdeführenden Parteien nicht auf.

8. Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. 8. Die Beschwerde war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

9. Der Spruch über den Aufwandsatz gründet sich - im Rahmen des gestellten Begehrens - auf §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455. 9. Der Spruch über den Aufwandsatz gründet sich - im Rahmen des gestellten Begehrens - auf Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, Bundesgesetzblatt, römisch zwei Nr 455.

Wien, am 24. Mai 2012

Gerichtsentscheidung

EuGH 61975CJ0048 Royer VORAB

EuGH 62010CJ0424 Ziolkowski VORAB

EuGH 62006CJ0181 Deutsche Lufthansa VORAB

EuGH 62001CJ0363 Flughafen Hannover-Langenhagen VORAB

EuGH 62001CJ0363 Flughafen Hannover-Langenhagen VORAB

Schlagworte

Einhaltung der Formvorschriften Gemeinschaftsrecht Richtlinie EURallg4 Spruch und Begründung Inhalt des Spruches
Anführung des Bescheidadressaten Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Verhältnis der wörtlichen
Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2
Gemeinschaftsrecht Auslegung Allgemein EURallg3 Anforderung an ein Gutachten Individuelle Normen und
Parteienrechte Auslegung von Bescheiden und von Parteierklärungen VwRallg9/1

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2012:2008030173.X00

Im RIS seit

10.07.2012

Zuletzt aktualisiert am

18.01.2013

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at