BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

III ZR 277/06

Verkündet am:
18. Oktober 2007
Freitag
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja
BGHR: ja

Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABlEG Nr. L 272 S. 36) Art. 8; Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (Bodenabfertigungsdienst-Verordnung - BADV) vom 10. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2885) § 6, § 1 Abs. 2; Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABlEG Nr. L 240 S. 8) Art. 8 Abs. 1; BGB § 315

a) § 6 Abs. 3 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (Bodenabfertigungsdienst-Verordnung - BADV) vom 10. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2885) betrifft nur das Verhältnis des Flugplatzunternehmers zu Dienstleistern und Selbstabfertigern und schließt es nicht aus, von Luftfahrtunternehmen in ihrer Eigenschaft als Flughafennutzer Entgelte für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen eines Flughafens zu erheben.

b) Eine solche Entgelterhebung ist auch mit Art. 8 der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABlEG Nr. L 272 S. 36) vereinbar, der mit Blick auf den Zweck der Richtlinie, den Zugang

zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zu öffnen, ebenfalls allein das Verhältnis zwischen Flughafenunternehmern und Abfertigern einschließlich der Selbstabfertiger betrifft und Luftfahrtunternehmen als Flughafennutzer nicht erfasst.

c) Eine gemeinsame Betrachtung der Kosten- und Erlössituation aller zu einem Vertragskonzern verbundenen Flughäfen eines Flughafensystems hält sich im Rahmen des von § 315 BGB eingeräumten Spielraums.

d) Eine derartige Gesamtkostenbetrachtung ohne Erschwerung oder Vereitelung des Marktzugangs stellt keine Maßnahme der Verkehrsaufteilung im Sinne des Art. 8 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABlEG Nr. L 240 S. 8) dar.

e) § 1 Abs. 2 BADV gebietet nicht die gesonderte Festsetzung von Nutzungsentgelten für jeden einzelnen Flughafen eines Flughafensystems.

BGH, Urteil vom 18. Oktober 2007 - III ZR 277/06 - KG Berlin
LG Berlin

Matthias Prinz
Rechtsanwalt www.prinz.law

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. Oktober 2007 durch den Vorsitzenden Richter Schlick, die Richter Dr. Kapsa, Dörr, Dr. Herrmann und die Richterin Harsdorf-Gebhardt

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Kammergerichts vom 19. Oktober 2006 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte hat die Kosten des Revisionsrechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

1 Die Parteien streiten über die Erhöhung des Entgelts für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen des Flughafens Berlin-Tegel.

2 Die Klägerin betreibt diesen Flughafen und den Flughafen Berlin-Tempelhof. Beide bilden zusammen mit dem Flughafen Berlin-Schönefeld, der von der Berlin-Schönefeld GmbH betrieben wird, das Berliner Flughafensystem. Alleinige Gesellschafterin und Muttergesellschaft der Klägerin ist die Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH, deren Anteile zu je 37 % von den Ländern Berlin und Brandenburg sowie zu 26 % von der Bundesrepublik Deutschland gehalten werden. Diese Holding-Gesellschaft hat sowohl mit der Klägerin als auch mit der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH einen Beherrschungs- und

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen. Die Beklagte ist ein Luftfahrtunternehmen und fliegt regelmäßig den Flughafen Berlin-Tegel an.

3 Die Klägerin erhebt seit dem 1. August 1999 nach Maßgabe ihrer Entgeltordnung für die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof von den diese Flughäfen anfliegenden Fluggesellschaften Flughafenentgelte, darunter Entgelte für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen, zu denen unter anderem Flugabfertigungspositionen, Warteräume, Entsorgungssysteme, Fluggastbrücken und ein Gepäckfördersystem gehören. Mit Wirkung vom 1. April 2002 erhöhte die Klägerin die Entgelte um insgesamt 1,24 € pro einsteigendem und pro aussteigendem Passagier. Die Beklagte rechnete die Erhöhungen aus den von der Klägerin gestellten Rechnungen heraus und zahlte lediglich die Beträge, die aufgrund der alten Entgeltordnung geschuldet waren. Mit der Klage verlangt die Klägerin einbehaltene Beträge in Höhe von insgesamt 193.936 € betreffend den Zeitraum Juni bis September 2002.

4 Die Beklagte wendet ein, zwischen ihr und der Klägerin sei kein Vertrag über die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen zustande gekommen. Außerdem hält sie die Erhöhung der Entgelte für unbillig, weil die Klägerin nicht berechtigt sei, ihrer Entgelterhöhung für den Flughafen Berlin-Tegel die Kosten und Erlössituation bezüglich der Zentralen Infrastruktureinrichtungen aller drei Flughäfen im Berliner Flughafensystem zugrunde zu legen, denn der Flughafen Berlin-Tegel weise einen deutlich höheren Kostendeckungsgrad auf als die beiden anderen Berliner Flughäfen. Zudem habe die Klägerin keine auch nur annähernd ausreichenden Unterlagen vorgelegt, aus denen sich der Kostenbezug oder eine Kostenunterdeckung der streitgegenständlichen Entgelte auf dem Flughafen Berlin-Tegel ergebe.

5 Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Kammergericht hat ihr auf die Berufung der Klägerin stattgegeben. Hiergegen wendet sich die Beklagte mit ihrer vom Kammergericht zugelassenen Revision.

Entscheidungsgründe

6 Die Revision ist unbegründet.

I.

7 Das Berufungsgericht hat der Klägerin den geltend gemachten Anspruch auf der Grundlage der ab dem 1. April 2002 geltenden Entgeltordnung zuerkannt. Die Beklagte könne ihre Passivlegitimation nicht mit der Begründung in Abrede stellen, nach dem Gemeinschaftsrecht und den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften könne ein Entgelt für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen nur von den die Bodenabfertigungsdienste ausübenden Dienstleistern und Selbstabfertigern verlangt werden. Art. 16 Abs. 3 der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (BAD-Richtlinie, ABlEG Nr. L 272 S. 36) betreffe nur den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen. Dieser Begriff sei ein weiterer als derjenige der Zentralen Infrastruktureinrichtungen, denn er umschließe die gesamten Einrichtungen des Flugplatzes, die für die Ausübung der Bodenabfertigungsdienste benutzt würden. Daraus könne nicht gefolgert werden, dass der Flughafenbetreiber Entgelte für vorgehaltene Zentrale Infrastruktureinrichtungen nur von Dienstleistern und Selbstabfertigern, nicht aber von Luftfahrtgesellschaften verlangen könne. Das gelte

umso mehr, als die Entgelte passagier- bzw. landungsbezogen seien, was der Zuordnung zu den Dienstleistern und Selbstabfertigern entgegenstehe. Die BAD-Richtlinie diene dem Zweck, den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Gemeinschaft zu liberalisieren. Gerade die Zentralen Infrastruktureinrichtungen nähmen eine besondere Stellung ein und seien nicht Gegenstand des Liberalisierungsprogramms. Auch aus § 6 Abs. 2 und 3 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (Bodenabfertigungsdienst-Verordnung - BADV) vom 10. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2885) könne nicht geschlossen werden, dass ein Entgelt ausschließlich von Dienstleistern und Selbstabfertigern verlangt werden könne.

8 Die streitige Entgelterhöhung entspreche der Höhe nach der Billigkeit im Sinne von § 315 Abs. 1, 3 Satz 1 BGB. Es sei nicht unbillig, dass die Klägerin bei der Erhöhung des Entgelts für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen auf dem Flughafen Tegel die Kosten- und Erlössituation aller drei Flughäfen des Berliner Flughafensystems zugrunde gelegt habe. Sie sehe sich einerseits bezüglich der Nutzung der Infrastruktureinrichtungen auf den drei Flughäfen mit deutlich unterschiedlichen defizitären Kostendeckungsgraden konfrontiert. Andererseits bedienten diese Flughäfen aber als Einheit das Ballungsgebiet Berlin/Brandenburg. Die Muttergesellschaft der Klägerin trage die gesamten Lasten der Anbindung des Ballungsraums an den Flugverkehr, die sie mit dem Betrieb der drei Flughäfen gewährleiste. Diese seien für die Luftfahrtgesellschaften von ganz unterschiedlicher wettbewerblicher Attraktivität, wobei der Flughafen Tegel wegen seiner günstigen innerstädtischen Anbindung eine Spitzenposition einnehme. Da die Klägerin die beiden anderen Flughäfen dennoch bewirtschaften müsse, sei es nicht unbillig, für die Vorhaltung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen und höhere Defizite auf den weniger attraktiven Flughäfen durch eine Gesamtlösung

in einem bestimmten Umfang zu kompensieren. Nach § 6 Abs. 3 BADV sei es prinzipiell nicht zu beanstanden, dass die Klägerin ihrer Entscheidung isoliert die Kosten-Erlöslage im Bereich der Zentralen Infrastruktureinrichtungen zugrunde gelegt habe. Die Klägerin habe substanziiert dargelegt, dass im Jahr 2001 ihren den Zentralen Infrastruktureinrichtungen zuzuordnenden Erlösen von 19.401.000 € Gesamtkosten von 28.241.000 € gegenübergestanden hätten. Diesem Vorbringen sei die Beklagte nicht mit der gebotenen Substanziierung entgegengetreten, so dass es als zugestanden zu behandeln sei.

II.

9 Diese Beurteilung hält der rechtlichen Nachprüfung stand.

10 1. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsfehler eine Verpflichtung der Beklagten zur Entrichtung der von der Klägerin geforderten Entgelte für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen auf dem Flughafen Berlin-Tegel angenommen.

11 a) Es hat sich an der ständigen Rechtsprechung des Senats orientiert, wonach die Rechtsbeziehungen zwischen Flugplatzunternehmer und Luftfahrtunternehmen privatrechtlicher Natur und nach bürgerlichem Recht zu beurteilen sind (z.B. Senatsurteile vom 24. November 1977 - III ZR 27/76 - ZLW 1979, 140, 142 unter A. I. 1.; vom 23. Januar 1997 - III ZR 27/96 - NJW-RR 1997, 1019 unter 2. a); jew. m.w.N.). Ein Vertragsverhältnis kommt allein durch die Benutzung eines Flughafens zustande (Senatsurteil vom 23. Januar 1997 aaO). So liegt der Fall hier. Die Beklagte hat den Flughafen Berlin-Tegel - auch nach der Entgelterhöhung - angeflogen.

12 b) Der Flugplatzunternehmer hat grundsätzlich das Recht, für die den Benutzern zur Verfügung gestellten Leistungen durch einseitig festgesetzte Allgemeine Geschäftsbedingungen Benutzungsentgelte zu regeln (Senatsurteil vom 23. Januar 1997 aaO). Die Klägerin erhebt solche Benutzungsentgelte unter anderem für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen nach der ab dem 1. April 2002 gültigen Entgeltordnung für die Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld.

13 aa) Die Entgeltordnung widerspricht nicht § 6 Abs. 3 BADV. Die Bodenabfertigungsdienst-Verordnung ist aufgrund der Ermächtigungsnorm des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3a LuftVG in der Fassung des Gesetzes über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen vom 11. November 1997 (BGBl. I S. 2694) ergangen. Nach § 6 Abs. 3 Satz 1 BADV kann die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden werden. Die Höhe dieses Entgelts ist gemäß § 6 Abs. 3 Satz 2 BADV nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien festzulegen. Diese Entgeltregelung betrifft indes nur das Verhältnis des Flugplatzunternehmers zu Dienstleistern und Selbstabfertigern, denen er nach § 3 Abs. 1 BADV die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zu ermöglichen hat. Die Zentralen Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität oder aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in mehrfacher Ausfertigung geschaffen werden können (vgl. auch Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BAD-Richtlinie; 13. Begründungserwägung der BAD-Richtlinie Satz 1), werden nach § 6 Abs. 1 Satz 1 BADV in der Flughafenbenutzungsordnung festgelegt. In dieser kann gem. § 6 Abs. 2 BADV geregelt werden, dass die Dienstleister und Selbstabfertiger die Zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen haben. Die-

ser Regelungszusammenhang lässt darauf schließen, dass § 6 Abs. 3 BADV die Erhebung eines Entgelts von Luftfahrtunternehmen in ihrer Eigenschaft als Nutzer im Sinne von § 2 Nr. 3 BADV nicht erfasst, jedenfalls nicht ausschließt.

14 bb) Eine solche Entgelterhebung ist entgegen der Auffassung der Revision auch mit der BAD-Richtlinie vereinbar.

15 (1) § 6 BADV dient der Umsetzung von Art. 8 BAD-Richtlinie (BR-Drucks. 807/97 S. 2 unter B., S. 53 zu § 6). Die BAD-Richtlinie bezweckt, externen Unternehmen den Zugang zum Markt für Bodendienstleistungen zu öffnen und durch den Wettbewerb die Qualität dieser Dienste zu verbessern und die Kosten zu senken (vgl. fünfte Begründungserwägung der BAD-Richtlinie; EuGH, Beschluss vom 16. Oktober 2003 - Rs. C-363/01 - NVwZ 2004, 84, 86 Rn. 43 - Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH/Deutsche Lufthansa AG). Der Gemeinschaftsgesetzgeber hat allerdings den Marktzugang bei den Bodenabfertigungsdiensten im Bereich der Zentralen Infrastruktureinrichtungen Schranken unterworfen. Die Verwaltung und der Betrieb solcher Einrichtungen können gemäß Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BAD-Richtlinie dem Leitungsorgan des Flughafens oder einer anderen Stelle vorbehalten bleiben. Damit ist die Liberalisierung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft in Bezug auf die Zentralen Infrastruktureinrichtungen nicht vollkommen verwirklicht. Gleichwohl haben die Mitgliedstaaten für eine transparente, objektive und nichtdiskriminierende Verwaltung dieser Infrastruktureinrichtungen und vor allem dafür zu sorgen, dass der gemäß der BAD-Richtlinie vorgesehene Zugang der Dienstleister und Selbstabfertiger durch sie nicht behindert wird (Art. 8 Abs. 2 BAD-Richtlinie). Daraus lässt sich nicht schließen, dass aufgrund der BAD-Richtlinie eine Entgeltregelung nur im Hinblick auf diejenigen Dienstleister in Betracht kommt, denen überhaupt behinderungsfreier Zugang zu den Zentra-

len Infrastruktureinrichtungen zu gewährleisten ist. Die Regelungen des Art. 8 BAD-Richtlinie beziehen sich mit Blick auf den Zweck, externen Unternehmen den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zu öffnen, allein auf das Rechtsverhältnis zwischen Flugplatzunternehmen und Abfertigern einschließlich der Selbstabfertiger. Hingegen wird von der BAD-Richtlinie das Verhältnis zwischen Flugplatzunternehmern und Luftfahrtunternehmen in ihrer Eigenschaft als Flughafennutzer im Sinne von Art. 2 lit. d) BAD-Richtlinie nicht erfasst. Im Übrigen soll Art. 8 der BAD-Richtlinie verhindern, dass die Öffnung der Märkte für Bodendienstleistungen am Monopol der Zentralen Infrastruktureinrichtungen scheitert. Vor diesem Hintergrund spricht nichts dafür, dass den Flughafenbetreibern untersagt werden sollte, den Luftfahrtunternehmen Entgelte für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen in Rechnung zu stellen. Dies wird dadurch bestätigt, dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaften in ihrem Vorschlag für eine "Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu Flughafenentgelten" vom 24. Januar 2007 (KOM [2006] 820 endgültig) davon ausgeht, dass die Bepreisung der Flughafeninfrastruktur derzeit auf nationaler Ebene erfolgt und es auf diesem Gebiet noch keine europäischen Rechtsvorschriften gibt.

16 (2) Daraus, dass in Art. 8 BAD-Richtlinie eine ausdrückliche Bestimmung zu den Entgelten für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen fehlt, ergibt sich entgegen der Auffassung der Revision nicht, dass das Gemeinschaftsrecht einer entsprechenden Verpflichtung von Luftfahrtunternehmen als Flughafennutzer entgegensteht. Insbesondere kann weder aus der BAD-Richtlinie noch aus ihren Begründungserwägungen der Schluss gezogen werden, dass die in Art. 16 Abs. 3 BAD-Richtlinie genannte Entgelterhebung die einzig mögliche sein sollte. Art. 16 BAD-Richtlinie gewährleistet den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen für die Dienstleister und die Selbstabfertiger, soweit

dieser Zugang für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist. Hierfür sieht Art. 16 Abs. 3 BAD-Richtlinie ebenso wie deren 25. Begründungserwägung die Möglichkeit vor, den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen mit der Entrichtung eines Entgelts zu verbinden. Damit die Zugangsrechte nicht durch die Preisgestaltung indirekt vereitelt werden können, bestimmt Art. 16 Abs. 3 BAD-Richtlinie ausdrücklich, nach welchen Kriterien die Höhe des Entgelts für die Nutzung der betriebsnotwendigen Flughafeneinrichtungen festzulegen ist. Demgegenüber ist bei den Zentralen Infrastruktureinrichtungen, für die nach Art. 8 Abs. 1 Satz 2 BAD-Richtlinie ein Benutzungszwang statuiert werden darf, nicht in gleichem Maße eine Behinderung des Zugangs zu besorgen, auch wenn Art. 8 Abs. 2 BAD-Richtlinie den Mitgliedstaaten aufgibt, dafür zu sorgen, dass der Zugang der Dienstleister und Selbstabfertiger nicht behindert wird. Allerdings ist nicht ersichtlich, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber den Mitgliedstaaten untersagen wollte, Regelungen über die - schon immer seitens der Flughafenunternehmer erhobenen - Entgelte für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen zu treffen und die bisherige feste Praxis abzuändern (vgl. hierzu: Giesberts/Geisler, Bodenabfertigungsdienste auf deutschen Flughäfen, Kommentar zur Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen S. 101; dies., ZLW 1998, 35, 41). Die Erhebung eines Entgelts ist der ebenfalls in Art. 8 Abs. 2 BAD-Richtlinie vorgesehenen Verwaltung der Infrastruktureinrichtungen zuzurechnen und bedurfte daher keiner gesonderten Erwähnung.

17 (3) Eine Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften gemäß Art. 234 EG ist nicht angezeigt. Nach Absatz 3 dieser Vorschrift besteht eine Vorlagepflicht dann nicht, wenn das letztinstanzliche nationale Gericht in dem bei ihm schwebenden Verfahren feststellt, dass die richtige Anwendung des Gemeinschaftsrechts derart offenkundig ist, dass keinerlei Raum für einen vernünftigen Zweifel an der Entscheidung der gestellten Frage bleibt (EuGH,

Urteil vom 6. Oktober 1982 - C 283/81 - NJW 1983, 1257, 1258 - C.I.L.F.I.T./ Ministero della sanità; BGHZ 109, 29, 35). So liegt der Fall hier. Vernünftige Zweifel an der Vereinbarkeit der Entgeltpflicht für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen mit dem Gemeinschaftsrecht sind aus den dargelegten Gründen nicht gegeben. Der Senat ist davon überzeugt, dass die gleiche Gewissheit für die Gerichte der übrigen Vertragsstaaten des Übereinkommens und den Europäischen Gerichtshof selbst besteht, und zwar auch und gerade, wenn man zu dieser Beurteilung das gesamte Gemeinschaftsrecht, seine Ziele und seinen derzeitigen Entwicklungsstand - der sich insbesondere aus dem oben genannten Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Richtlinie zu Flughafenentgelten ergibt - heranzieht.

18 2. Ohne Erfolg macht die Revision geltend, die von der Klägerin getroffene Entgeltregelung entspreche nicht billigem Ermessen.

19 a) Das Recht des Flugplatzunternehmers, für die den Benutzern zur Verfügung gestellten Leistungen durch einseitig festgesetzte Allgemeine Geschäftsbedingungen Benutzungsentgelte zu bestimmen, steht unter dem Vorbehalt, dass die Bestimmung der (Gegen-)Leistung der Billigkeit entspricht. Unbeschadet der behördlichen Genehmigung der Flughafenbenutzungsordnung nach § 43 LuftVZO unterliegt die Entgeltregelung der richterlichen Inhaltskontrolle nach § 315 BGB (Senatsurteile vom 24. November 1977 aaO S. 143 unter A. I.; vom 23. Januar 1997 aaO S. 1019 unter 2. a); BGH, Urteil vom 17. Juni 1993 - VII ZR 243/91 - NVwZ 1993, 914, 915 unter II. m.w.N.).

20 aa) Dem Inhaber des Bestimmungsrechts verbleibt für die rechtsgestaltende Leistungsbestimmung ein nach billigem Ermessen auszufüllender Spielraum, der Voraussetzung der richterlichen Billigkeitskontrolle gemäß § 315 Abs. 3 BGB ist (Senatsurteil BGHZ 115, 311, 319). Innerhalb des Spielraums stehen dem Bestimmungsberechtigten mehrere Entscheidungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Prüfung, ob die Bestimmung der Höhe des Entgelts der Billigkeit entspricht, erfordert die Abwägung der objektiven wirtschaftlichen Interessen beider Vertragspartner und eine umfassende Würdigung des Vertragszwecks, in die weitere Gesichtspunkte einfließen können (Senatsurteil vom 24. November 1977 aaO S. 143 unter A. II. 2.; BGHZ 41, 271, 279; BGH, Urteil vom 2. Oktober 1991 - VIII ZR 240/90 - NJW-RR 1992, 183, 184 unter III. 1. m.w.N.; Clausen, Zivilgerichtliche Preiskontrolle über die Landeentgelte der Verkehrsflughäfen in Deutschland S. 76; Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts 3. Aufl. S. 581; jew. m.w.N.). Ziel dieser Prüfung ist nicht die Ermittlung eines "gerechten Preises" von Amts wegen. Vielmehr geht es darum, ob sich die getroffene Bestimmung in den Grenzen hält, die durch die Vorschrift des § 315 Abs. 3 Satz 1 BGB gezogen werden (Senatsurteil vom 24. November 1977 aaO S. 143 unter A. II. 2.). Damit dient die anzustellende Billigkeitskontrolle der Sicherung elementarer Vertragsgerechtigkeit (Landgericht Berlin, ZLW 2001, 475, 481).

21 bb) Die Ermessens- oder Billigkeitskontrolle der privatautonomen Leistungsbestimmung obliegt grundsätzlich dem Tatrichter, weil sie tatsachenabhängig ist und einen entsprechenden tatrichterlichen Beurteilungsspielraum verlangt (Soergel/Wolf, BGB 12. Aufl. § 315 Rn. 48; Staudinger/Rieble, BGB [2004] § 315 Rn. 301). Die tatrichterlichen Ausführungen zur Anwendung des § 315 Abs. 3 BGB im konkreten Fall können vom Revisionsgericht nur daraufhin überprüft werden, ob das Berufungsgericht den Begriff der Billigkeit verkannt hat,

ob es die gesetzlichen Grenzen seines Ermessens überschritten oder von dem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht hat und ob es von einem rechtlich unzutreffenden Ansatz ausgegangen ist, der ihm den Zugang zu einer fehlerfreien Ermessensübung versperrt hat (Senat, BGHZ 115 aaO S. 321; BGH, Urteile vom 24. November 1995 - V ZR 174/94 - NJW 1996, 1054, 1055 m.w.N.; vom 21. September 2005 - VIII ZR 7/05 - NJW-RR 2006, 133, 134 unter II. 2.; vom 13. Juni 2007 - VIII ZR 36/06 - NJW 2007, 2540, 2542 Rn. 20; Staudinger/ Rieble aaO Rn. 302).

22 b) Derartige Fehler zeigt die Revision nicht auf.

23 aa) Bei der gebotenen Würdigung der wirtschaftlichen Interessenlage ist es aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, dass die Klägerin ihrer Entgeltordnung die Kosten- und Erlössituation aller drei Flughäfen des Berliner Flughafensystems zugrunde gelegt hat.

24 (1) Dabei ist es im Ergebnis unerheblich, dass die Klägerin lediglich die Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel bewirtschaftet, nicht aber den Flughafen Berlin-Schönefeld, den die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH betreibt. Dies steht einer Gesamtbetrachtung der wirtschaftlichen Situation aller drei Flughäfen des Flughafensystems Berlin nicht entgegen, weil innerhalb des Vertragskonzerns ein einheitliches übergeordnetes unternehmerisches Interesse anzuerkennen ist. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts besteht zwischen der Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH als alleiniger Gesellschafterin und Muttergesellschaft und ihren Tochtergesellschaften jeweils ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Der Beherrschungsvertrag führt zu einer Änderung der Interessenausrichtung der abhängigen GmbH. Die

Statusänderung der beherrschten Gesellschaft durch den Unternehmensvertrag bedeutet insbesondere, dass der Gesellschaftszweck am Konzerninteresse ausgerichtet wird (vgl. BGHZ 103, 1, 5 f; 105, 324, 331; jew. m.w.N.). Mit Blick darauf kann von einem eigenständigen unternehmerischen Interesse der Klägerin innerhalb des Vertragskonzerns keine Rede sein. Im Übrigen hat das Berufungsgericht bei der gebotenen Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls in die Billigkeitsprüfung einbezogen, dass die Muttergesellschaft der Klägerin die Anbindung des Großraums Berlin-Brandenburg an den Flugverkehr mit dem Betrieb aller drei Flughäfen des Systems gewährleistet. Auf die unterschiedlich defizitäre Kosten- und Erlössituation der verschiedenen Flughäfen kann die Muttergesellschaft nicht mit Schließungen reagieren, weil sie unverzichtbare Einrichtungen der Daseinsvorsorge unterhält. Vor diesem Hintergrund hält sich eine wirtschaftliche Gesamtbetrachtung aller drei Flughäfen in den Grenzen des von § 315 BGB eingeräumten Spielraums.

25 (2) Die Gestaltung der Entgelte für die Nutzung der Flughäfen des Berliner Flughafensystems im Wege einer Gesamtkostenbetrachtung verletzt auch nicht Art. 8 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABlEG Nr. L 240 S. 8; im Folgenden: EG-Streckenzugangsverordnung). Diese auf der Grundlage des Art. 84 Abs. 2 EGV (jetzt Art. 80 Abs. 2 EG) erlassene Verordnung legt die Bedingungen für die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf dem Gebiet des Luftverkehrs fest, damit sämtliche Fragen des Marktzugangs in ein und derselben Verordnung behandelt werden (erste, zweite und 19. Begründungserwägung; EuGH, Urteil vom 18. Januar 2001 - Rs. C-361/98- EuZW 2001, 285, 286 Rn. 32 - Italienische Republik/Kommission). Aus der Verordnung folgt, dass grundsätzlich alle Fluggesellschaften mit Sitz in einem

Mitgliedstaat Inlandsstrecken in allen anderen Mitgliedstaaten bedienen dürfen. Diese Gewährleistung sogenannter Kabotagerechte lässt allerdings nach Art. 8 Abs. 1 EG-Streckenzugangsverordnung das Recht eines Mitgliedstaats unberührt, ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens die Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Flughäfen eines Flughafensystems - so des Berliner Flughafensystems (Art. 2 lit. m) in Verbindung mit Anhang II EG-Streckenzugangsverordnung) - zu regeln. Soweit die Revision daraus herleiten will, dass alle Maßnahmen der Verkehrsaufteilung im Sinne von Art. 8 Abs. 1 EG-Streckenzugangsverordnung lediglich den Mitgliedstaaten vorbehalten seien und nicht einzelnen juristischen Personen, die Flughäfen betreiben, hilft ihr das nicht weiter, weil - wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat - die streitige Entgeltordnung bereits keine Regelung zur Aufteilung des Verkehrs darstellt. Eine Maßnahme der Verkehrsaufteilung im Sinne des Art. 8 Abs. 1 der EG-Streckenzugangsverordnung liegt angesichts des von der Verordnung verfolgten Zwecks qualitativ erst dann vor, wenn der Marktzugang für die Luftfahrtunternehmen erschwert oder vereitelt wird. Dafür hat das Berufungsgericht hier zu Recht keinen Anhaltspunkt gesehen. Mit dem Begriff der Aufteilung ist die Vorstellung verbunden, dass ein Gesamtaufkommen in Teile aufgespalten wird und diese Maßnahme Beschränkungen des Zugangs zur Gesamtheit oder zu Teilen der zu dem Flughafensystem gehörenden Flughäfen mit sich bringt (Giemulla, in: ders./Schmid, Luftverkehrsgesetz, Kommentar § 6 Rn. 129 f). Derartige Zugangsbeschränkungen sind hier nicht erkennbar. Die Gestaltung der Entgelthöhen kann demgegenüber allenfalls ein Mittel der indirekten Verkehrssteuerung darstellen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts drängen die Luftfahrtunternehmen zum Flughafen Tegel, der aufgrund seiner guten innerstädtischen Anbindung eine wettbewerbliche Spitzenposition innerhalb des Berliner Flughafensystems einnimmt. Wenn in einem solchen Fall das Leitungsorgan eines Flughafensystems

über unterschiedliche Entgelte auf den einzelnen Flughäfen verkehrslenkende Anreize setzt, liegt darin keine Aufteilung des Verkehrs - schon gar nicht bezogen auf die Herkunft der Luftfahrtunternehmen - im Sinne des Art. 8 Abs. 1 EG-Streckenzugangsverordnung. Denn jedes Luftfahrtunternehmen kann nach wie vor selbst entscheiden, ob es trotz höherer Kosten den innenstadtnahen Flughafen benutzt oder stattdessen auf einen billigeren, weiter vom Zentrum entfernten Flughafen innerhalb des Flughafensystems ausweicht. Eine verkehrslenkende Entgeltfestsetzung muss allerdings im Rahmen einer legitimen Anreizbildung zu einem erwünschen Verhalten bleiben und darf keine grundsätzliche Ausschlusswirkung für einzelne Benutzer entfalten (Zielke, Verkehrsaufteilung in Flughafensystemen S. 151). Es ist nichts dafür ersichtlich, dass die Klägerin diese Grenze überschreitet.

26 Auch insoweit sieht der Senat keine Veranlassung zu einer Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften.

27 (3) Der gemeinsamen Betrachtung der Kosten- und Erlössituation aller drei Flughäfen des Berliner Flughafensystems steht auch nicht § 1 Abs. 2 Satz 1 BADV entgegen. Diese Vorschrift dient der Umsetzung des Art. 1 Abs. 1 - 3 der BAD-Richtlinie (BR-Drucks. 807/97 S. 50 zu Artikel 1 § 1) und regelt die Anwendbarkeit der Verordnung bei Flughafensystemen. Danach sind die Bestimmungen der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung innerhalb eines Flughafensystems gesondert auf jeden einzelnen Flughafen anzuwenden. Diese Bestimmung zwingt indes nicht zu der Annahme, die Festsetzung eines Entgelts für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen habe für jeden Flughafen eines Flughafensystems gesondert und daher nur unter Berücksichtigung der für diesen Flughafen bestehenden Kosten- und Erlössituation zu erfolgen. Die Vorschrift stellt klar, dass für jeden einzelnen Flughafen des Systems ge-

trennt zu entscheiden ist, ob die Anwendungsvoraussetzungen der Verordnung, insbesondere die Fracht- und Passagierschwellen erreicht werden (Giesberts/ Geisler, BADV-Kommentar aaO § 1 BADV Anm. 2 S. 28). § 1 Abs. 2 BADV knüpft an den in Absatz 1 dieser Norm geregelten Anwendungsbereich der Verordnung an. Danach gilt die Bodenabfertigungsdienst-Verordnung für den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auch auf Flugplätzen der Bundesrepublik Deutschland. Das besagt nichts dazu, welches Entgelt den Fluggesellschaften für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen eines Flughafens innerhalb eines Flughafensystems billigerweise in Rechnung gestellt werden kann; insoweit ist nicht der Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste betroffen. Gleiches gilt für die Vorschriften der BAD-Richtlinie, die - wie bereits dargelegt - ebenfalls die Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zum Ziel haben. Für ihren gegenteiligen Standpunkt beruft sich die Revision ohne Erfolg auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften. Dieser hat vor dem Hintergrund der beabsichtigten Marktöffnung für Bodendienstleistungen ausgesprochen, dass das fragliche Entgelt eine Gegenleistung darstellen müsse, die exakt der Nutzung der Flughafeneinrichtungen entspreche und deren Höhe nach den in Art. 16 Abs. 3 der BAD-Richtlinie genannten Kriterien sowie unter Berücksichtigung des Gewinninteresses des betreffenden Flugplatzunternehmers festzusetzen sei (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2005 - C-386/03 - EuZW 2005, 530, 531 Rn. 36 - Kommission/Bundesrepublik Deutschland m.w.N.). Jedoch betrifft diese Entscheidung nur das Verhältnis zu den Dienstleistern und Selbstabfertigern, nicht aber zu den Luftfahrtunternehmen in ihrer Eigenschaft als Flughafennutzer. Im Übrigen verhält sie sich nicht zur Frage einer Gesamtbetrachtung mehrerer Flughäfen innerhalb eines Flughafensystems.

28 bb) Entgegen der Auffassung der Revision hat das Berufungsgericht die Darlegungslast nicht verkannt.

29 (1) Es ist zutreffend davon ausgegangen, dass der Klägerin als Bestimmungsberechtigter nach allgemeinen prozessualen Grundsätzen die Darlegungs- und Beweislast für die Billigkeit der getroffenen Bestimmung obliegt (vgl. BGHZ 41, 271, 279; Senat, BGHZ 115 aaO S. 322; BGH, Urteil vom 30. April 2003 - VIII ZR 279/02 - NJW 2003, 3131, 3132 unter II. 2. a); Clausen aaO S. 126 ff; Giesberts/Sieberg, ZLW 2005, 181, 183 f; jew. m.w.N.).

30 (a) Ihrer Darlegungslast ist die Klägerin mit den in den Prozess eingeführten Unterlagen zu den Flughafenentgelten und den ergänzenden Erläuterungen gerecht geworden. Sie hat in der "Betriebsabrechnung Aviation - Zentrale Infrastruktur 2001" und den zugrunde liegenden Kostenaufstellungen im Einzelnen dargetan, dass ihren den Zentralen Infrastruktureinrichtungen zuzuordnen Erlösen von 19.401.000 € Gesamtkosten von 28.241.000 € im Jahre 2001 gegenüberstanden und sie durch die Entgelterhöhung eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades von 68,7 % auf 98,5 % anstrebte.

31 (b) Die Revision überspannt die an die Darlegungslast der Klägerin zu stellenden Anforderungen, wenn sie unter Hinweis auf § 6 Abs. 3 Satz 2 BADV sowie Art. 16 Abs. 3 BAD-Richtlinie und die hierzu ergangene Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (Urteil vom 14. Juli 2005 aaO S. 531 Rn. 36) meint, die Klägerin habe darlegen müssen, dass das von ihr festgesetzte Entgelt exakt dem Wert der Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen entspreche und nach den Kriterien der Sachgerechtigkeit, Objektivität, Transparenz und Nichtdiskriminierung gebildet sei. Mit der Forderung, das fragliche Entgelt müsse eine Gegenleistung darstellen, die exakt der Nut-

zung der Flughafeneinrichtungen entspreche und deren Höhe nach den in Art. 16 Abs. 3 der BAD-Richtlinie genannten Kriterien festzusetzen sei, wollte der Gerichtshof der Gefahr vorbeugen, dass der Flugplatzbetreiber mittels seiner Entgeltgestaltung den Zugang der Dienstleister und Selbstabfertiger zum Markt der Bodenabfertigungsdienste erschwert oder verhindert und dadurch das Ziel der Marktöffnung vereitelt. Diese Erwägung lässt sich nicht auf das Verhältnis zu den Luftfahrtunternehmen als Flughafennutzer übertragen; zu diesen steht der Flugplatzbetreiber - anders als zu den Dienstleistern und Selbstabfertigern - nicht in einem Konkurrenzverhältnis.

32 (2) Weiterhin wendet sich die Revision ohne Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, das Vorbringen der Klägerin sei nach allgemeinen prozessualen Grundsätzen als zugestanden zu behandeln, weil die Beklagte dem von der Klägerin vorgelegten Datenmaterial nicht mit der gebotenen Substanzierung entgegengetreten sei.

33 (a) Die Anforderungen an die Substanziierungslast des Bestreitenden hängen davon ab, wie substanziiert der darlegungsbelastete Gegner - hier die Klägerin - vorgetragen hat. In der Regel genügt gegenüber einer Tatsachenbehauptung des darlegungsbelasteten Klägers das einfache Bestreiten des Beklagten. Ob und inwieweit die nicht darlegungsbelastete Partei ihren Sachvortrag substanziieren muss, lässt sich nur aus dem Wechselspiel von Vortrag und Gegenvortrag bestimmen, wobei die Ergänzung und Aufgliederung des Sachvortrags bei hinreichendem Gegenvortrag immer zunächst Sache der darlegungs- und beweisbelasteten Partei ist (BGH, Urteile vom 30. September 1993 -VII ZR 178/91 - NJW 1993, 3196 unter III. 1.; vom 11. Juli 1995 - X ZR 42/93 - NJW 1995, 3311, 3312 unter II. 3.; vom 3. Februar 1999 - VIII ZR 14/98 - NJW 1999, 1404, 1405 unter II. 2. b) aa); jew. m.w.N.).

34 (b) Bei Anlegung dieser Maßstäbe hat das Berufungsgericht das einfache Bestreiten der Beklagten zu Recht als nicht ausreichend erachtet. Angesichts des von der Klägerin vorgelegten Zahlenmaterials durfte sich die Beklagte nicht auf pauschales Bestreiten beschränken. Vielmehr war sie als mit dem betrieblichen Rechnungswesen vertraute Handelsgesellschaft imstande, zu den von der Klägerin vorgelegten Einzelheiten ihrer Kalkulation substanziiert Stellung zu nehmen, und daher zu eingehender und differenzierter Erwiderung verpflichtet. Auch wenn die Beklagte der Betriebsführung der Klägerin fern steht, wurde sie durch die Vorlage der Betriebsabrechnung und der dazugehörigen Kostenaufstellungen in die Lage versetzt, die behauptete Kostenunterdeckung sowie die beabsichtigte Erhöhung des Kostendeckungsgrades auf ihre Plausibilität hin zu überprüfen und hiergegen konkrete Einwendungen zu erheben. Ein derart substanziiertes Bestreiten hat die Beklagte nicht nur in der ersten Instanz, sondern auch in der Berufungsinstanz unterlassen. Soweit sie die ergänzenden Zahlenangaben zum Flughafen Berlin-Tegel in der Berufungsbegründung der Klägerin bestritten hat, hat das Berufungsgericht auch dieses Bestreiten mangels einer detaillierten Auseinandersetzung mit den Unterlagen und Erläuterungen der Klägerin rechtsfehlerfrei als unzureichend angesehen.

35 (c) Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe nicht beachtet, dass die Beklagte die Richtigkeit der Vergleichsangaben der Klägerin betreffend andere Flughafenentgelte bestritten habe, greift nicht durch. Diesem Gesichtspunkt hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler keinen erheblichen Stellenwert eingeräumt. Zwar kann eine einseitige Preisbestimmung unter Umständen als billig im Sinne von § 315 Abs. 3 Satz 1 BGB anzusehen sein, wenn das verlangte Entgelt im Rahmen des Marktüblichen liegt und dem entspricht, was regelmäßig als Preis für eine vergleichbare Leistung verlangt wird (BGH, Urteil

vom 2. Oktober 1991 aaO S. 184 unter III. 1.). Das Berufungsgericht hat jedoch festgestellt, dass es auf deutschen Flughäfen keine einheitliche Definition der Zentralen Infrastruktureinrichtungen gibt, sondern diese ganz unterschiedlich festgelegt werden und zudem die einzelnen Preise auf den unterschiedlichen Flughäfen eine große Bandbreite aufweisen. Im Übrigen geht es hier um die Billigkeit einer Preiserhöhung im einzigen Flughafensystem in der Bundesrepublik Deutschland, dessen einzelne Flughäfen zudem unterschiedlich hohe Defizite aufweisen. Damit fehlt es an gleichen Verhältnissen in zahlreichen Einzelfällen, die Voraussetzung für die Anerkennung der Üblichkeit von Entgelten sind (vgl. BGH, Urteil vom 26. Oktober 2000 - VII ZR 239/98 - NJW 2001, 151, 152 unter III. 2).

36 (d) Keinen Erfolg hat auch der Einwand der Revision, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, dass die Beklagte die Angaben der Klägerin über die angebliche Abgrenzung des nach § 9 Abs. 3 BADV zu erhebenden Gestattungsentgelts vom Entgelt für die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen gemäß § 6 Abs. 3 BADV bestritten habe. Mit diesem Vorbringen der Beklagten hat sich das Berufungsgericht eingehend auseinandergesetzt. Es hat den von ihm festgestellten Kostenumlageschlüssel, nach dem die Klägerin die Nutzung der Vorfeldflächen durch die Bodenabfertigungsdienste auf 25 % bemisst und die der Luftfahrtgesellschaften mit 75 %, als nicht willkürlich angesehen. Soweit die Beklagte mangelnde Transparenz bei der Abgrenzung zwischen Positions- und Abstellentgelt bemängelt hat, ist dem das Berufungsgericht mit dem Hinweis entgegengetreten, dass als Schuldner des Abstellentgelts nur die Luftfahrtgesellschaften als Halter der Flugzeuge in Frage kommen. Schließlich hat das Berufungsgericht festgestellt, dass eine eventuelle doppelte Inanspruchnahme sowohl der Fluggesellschaften als auch der Bodenabfertigungsdienste hinsichtlich des Basisentgelts für die Gepäckbeförderung nicht zu

besorgen sei, weil die Klägerin von den Fluggesellschaften für die Nutzung des Gepäckfördersystems ein Basisentgelt verlange und den Bodenabfertigungsdiensten lediglich die von ihnen in Anspruch genommene Nutzung von Räumlichkeiten sowie den dadurch verursachten Verbrauch von Strom und Heizenergie in Rechnung stelle. Alle diese Erwägungen halten sich im Rahmen zulässiger tatrichterlicher Würdigung und lassen Rechtsfehler nicht erkennen.

37 (e) Weiterhin weist die Revision ohne Erfolg darauf hin, dass die Beklagte das Fehlen der Sachgerechtigkeit der Entgeltbemessung mit einer Vorfinanzierung des geplanten Großflughafens Berlin-Brandenburg International durch die Entgelterhöhung für die Inanspruchnahme der Fluggastbrücken begründet habe. Diesen Verdacht hat das Berufungsgericht in revisionsrechtlich nicht zu beanstandender Weise als nicht erhärtet angesehen.

38 (3) Schließlich rügt die Revision erfolglos, das Berufungsgericht habe erheblichen Sachvortrag der Beklagten zur Frage der Abschreibungen und der kalkulatorischen Zinsen übergangen. Mit dieser Problematik hat sich das Berufungsgericht befasst und die Abschreibungen sowie die kalkulatorischen Zinsen im Rahmen zulässiger tatrichterlicher Würdigung für billig erachtet.

39 (a) Bei der Billigkeitskontrolle der in Rede stehenden Entgeltanhebung kommt dem Grundsatz der Kostendeckung besondere Bedeutung zu. Die Preiskontrolle der von der Klägerin einseitig festgesetzten Flughafenentgelte hat sich - ähnlich wie bei anderen Entgelten im Bereich der Daseinsvorsorge - am Kostenbezug der geforderten Entgelte zu orientieren (vgl. Senatsurteil BGHZ 115 aaO S. 318; BGH, Urteile vom 2. Oktober 1991 aaO S. 185 unter III 2. a); vom 21. September 2005 aaO S. 135 unter II. 2. b); Landgericht Berlin aaO S. 480; ZLW 2006, 475, 478; Clausen aaO S. 90 ff m.w.N.; von Einem, Die

Liberalisierung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen in Europa S. 201; Giesberts/Sieberg aaO ZLW 2005 S. 183; Hoffmann/ Grabherr, Luftverkehrsgesetz Stand Mai 2006 § 6 Rn. 173 zur Prüfung des Antrags auf Genehmigung der Entgelte nach § 43 Abs. 1, § 53 Abs. 1 LuftVZO). Im Rahmen der Leistungsbestimmungsbefugnis des Flughafenbetreibers ist es prinzipiell hinzunehmen, dass die Klägerin für die Berechnung der Flughafenentgelte die einzelnen Geschäftsbereiche des Flughafens unterscheidet und ihrer Entscheidung isoliert die Erlös- und Kostensituation im Bereich der Zentralen Infrastruktureinrichtungen zugrunde gelegt hat (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 18. Juni 2003 - VI U (Kart) 64/01 - juris Rn. 22; Giesberts/Sieberg aaO S. 188). Die Begrenzung auf den Geschäftsbereich der Zentralen Infrastruktureinrichtungen ist dadurch gerechtfertigt, dass die Fluggesellschaften gerade diese Einrichtungen in Anspruch nehmen. Somit ist der notwendige Kostenbezug grundsätzlich gewahrt. Über die Deckung der Kosten der Leistung sowie der Vorhaltung der dazu notwendigen Anlagen hinaus steht dem Flughafenbetreiber auch ein Gewinn zu, aus dem er die erforderlichen Rücklagen bilden und Investitionen tätigen kann (EuGH, Beschluss vom 16. Oktober 2003 aaO S. 86 f Rn. 56; Senatsurteil vom 24. November 1977 aaO S. 147 unter A. II. 5.; vgl. BGH, Urteil vom 2. Oktober 1991 aaO S. 185 unter III. 2. a) m.w.N.; Landgericht Berlin, ZLW 2001 aaO S. 481; Clausen aaO S. 91).

40 (b) Dem Grundsatz der Kostendeckung widerspricht die Anerkennung der kalkulatorischen Abschreibungen nicht. Bei solchen Berechnungsverfahren werden die Anschaffungs- und Herstellungskosten einer abnutzbaren Anlage auf Zeiteinheiten verteilt. Die kalkulatorische Abschreibung erfasst den betriebsbedingten Wertverzehr des abgenutzten Anlagevermögens und zielt darauf ab, dass der Unternehmer bei Nutzungsende das erforderliche Kapital für die Erneuerung des abgeschriebenen Anlagegutes zur Verfügung hat. Gegen

die Berücksichtigung derartiger Faktoren bei der Kostenermittlung bestehen grundsätzlich keine Bedenken (BVerwG, NVwZ 1985, 496, 497; OVG Münster, NVwZ 1995, 1233, 1234 f; Landgericht Berlin, ZLW 2001 aaO S. 480). Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts schreibt die Klägerin gemäß den von ihr überreichten ADV-AfA-Tabellen ab, d.h. sie orientiert sich an den in diesen Tabellen vorgegebenen Zeitspannen für die jeweiligen Abschreibungsgüter. Die tatsächlichen Abschreibungen im Geschäftsfeld der Zentralen Infrastruktureinrichtungen im Jahre 2001 hat das Berufungsgericht der weiteren von der Klägerin vorgelegten Auflistung entnommen. Der von der Klägerin überreichten Stellungnahme der von ihr beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, auf die sich auch die Revision bezieht, lässt sich entnehmen, dass der Ansatz von kalkulatorischen Abschreibungen durch die Klägerin grundsätzlich anerkannten betriebswirtschaftlichen Grundsätzen entspricht. Wenn der die Leistung bestimmende Unternehmer betriebswirtschaftlich vertretbare Regeln, Grundsätze und Methoden richtig angewandt hat, entspricht seine Festsetzung der Billigkeit (OLG Oldenburg, RdE 1998, 154, 156; OLG Düsseldorf, Urteil vom 18. Juni 2003 aaO Rn. 24). Insbesondere ist nichts dagegen einzuwenden, dass die Klägerin auf der Grundlage betriebswirtschaftlich vertretbarer Regeln die baulichen Anlagen auf der Basis des Wiederbeschaffungswertes abschreibt, weil sie auf diese Weise ihr Ziel erreicht, bei Nutzungsende das erforderliche Kapital für die Erneuerung des abgeschriebenen Anlagegutes zur Verfügung zu haben. Insoweit rügt die Revision ohne Erfolg, dass eine solche Abschreibung über die geschätzte Nutzungsdauer hinaus zu einem Gewinn führe, der unter Verstoß gegen das Transparenzgebot des § 6 Abs. 3 Satz 2 BADV in der Deckungsbeitragsrechnung der Klägerin verschleiert werde. Die Entgeltbestimmung durch die Klägerin ist nicht bereits dann intransparent, wenn die Kosten der Wertminderung so lange in die Kalkulation einfließen, wie das Wirtschaftsgut tatsächlich genutzt wird. Ziel der Fortführung der Abschreibung ist es, Preissteigerungen

für die entsprechend später fällige Erneuerung aufzufangen, die dadurch entstehen, dass das Wirtschaftsgut infolge der überplanmäßig langen Nutzung erst zu einem späteren Zeitpunkt als ursprünglich kalkuliert erneuert werden muss. Vor diesem Hintergrund hält sich die kalkulatorische Abschreibung über den ursprünglich kalkulierten Zeitpunkt hinaus innerhalb des Spielraums, der der Klägerin bei der Festlegung der Entgelte zuzubilligen ist.

41 (c) Außerdem ist der Klägerin eine angemessene Verzinsung zuzugestehen, ohne die sie Fremdkapital nicht aufnehmen und Anlagekapital nicht gewinnen kann (vgl. BGH, Urteil vom 2. Oktober 1991 aaO S. 185 unter III. 2.a); Clausen aaO S. 91). Mit Blick darauf ist es nicht zu beanstanden und wird dem Grunde nach auch von der Revision hingenommen, dass das Berufungsgericht neben der kalkulatorischen Abschreibung auch kalkulatorische Zinsen bei der Kostenermittlung für berücksichtigungsfähig gehalten hat. Ohne Erfolg wendet die Revision ein, der Ansatz eines in der Stellungnahme der Wirtschaftsprüfer angegebenen Zinssatzes von 10 % auf das Eigenkapital verstoße gegen das Äquivalenzprinzip. Das Berufungsgericht ist - den Aufstellungen sowie dem Vorbringen der Klägerin folgend - von einem kalkulatorischen Zinssatz von nur 4 % auf jedes noch nicht abgeschriebene Anlagegut ausgegangen. Zugleich hat es deutlich gemacht, dass die Höhe der Entgeltanhebung nach den gesamten Umständen selbst bei Eliminierung der angesetzten kalkulatorischen Zinsen den zu tolerierenden Ermessensbereich noch nicht verließe. Im Ergebnis hat das Berufungsgericht der Höhe der kalkulatorischen Verzinsung des Eigen- bzw. Fremdkapitals keinen entscheidenden Einfluss für die Überprüfung der

Billigkeit der Entgeltfestsetzung beigemessen. Diese tatrichterliche Würdigung begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Schlick Kapsa Dörr

Herrmann Harsdorf-Gebhardt

Vorinstanzen:
LG Berlin, Entscheidung vom 30.07.2003 - 100 O 162/02 -
KG Berlin, Entscheidung vom 19.10.2006 - 2 U 169/03 -