



# Bescheid

Die Kommunikationsbehörde Austria (KommAustria) hat durch Senat I, bestehend aus dem Vorsitzenden Mag. Michael Ogris als Senatsvorsitzenden und den weiteren Mitgliedern Dr. Katharina Urbanek und Mag. Thomas Petz, LL.M., im Rahmen ihrer Rechtsaufsicht über den Österreichischen Rundfunk (ORF) über die Beschwerden 1. der Flughafen Wien Aktiengesellschaft und 2. des Österreichischen Luftfahrtverbands wie folgt entschieden:

## I. Spruch

1. Die Beschwerde der Erstbeschwerdeführerin wird gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a iVm § 37 Abs. 1 ORF-G, BGBl. Nr. 379/1984 idF BGBl. I Nr. 84/2022, als unbegründet abgewiesen.

2. Die Beschwerde des Zweitbeschwerdeführers wird gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a und c ORF-G als unzulässig zurückgewiesen.

## II. Begründung

### 1. Gang des Verfahrens

#### 1.1. Beschwerde

Mit Schreiben vom 27.10.2021 erhob die Flughafen Wien Aktiengesellschaft (in der Folge: Erstbeschwerdeführerin) und der österreichische Luftfahrtverband (in der Folge: Zweitbeschwerdeführer; gemeinsam in der Folge: Beschwerdeführer) wegen der am 16.09.2021 um 13:00 Uhr in der Sendereihe „Punkt eins“ im Hörfunkprogramm „Ö1“ des ORF gesendeten und anschließend für die Dauer von sieben Tagen in der „ORF-Radiothek“ ([radiothek.orf.at](http://radiothek.orf.at)) sowie im „Ö1-Player“ ([oe1.orf.at/player](http://oe1.orf.at/player)) abrufbar gehaltenen Sendung mit dem Titel „*Fliegen und Emittieren*“ Beschwerde gegen den ORF (in der Folge: Beschwerdegegner).

Die Beschwerdeführer brachten im Wesentlichen vor, die Erstbeschwerdeführerin sei eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Schwechat, deren Geschäftsgegenstand unter anderem der Betrieb des Flughafens Wien – des mit Abstand größten Flughafens Österreichs – sei. Der Zweitbeschwerdeführer sei ein gemeinnütziger Verein ebenfalls mit Sitz in Schwechat. Sein Zweck sei die Förderung des Luftfahrtgedankens und die Stärkung der Sicherheit und des Interesses an der Luftfahrt. Seit seiner Gründung im Jahr 1957 habe er mit zahlreichen Aktivitäten zur Pflege der Luftfahrtentwicklung in Österreich beigetragen. Zu seinen Mitgliedern würden neben der Erstbeschwerdeführerin unter anderem die Austrian Airlines und die Austro Control zählen.

Der Beschwerdegegner habe mit der beschwerdegegenständlichen Sendung eine rund einstündige Sendung zum Thema „Fliegen und flugbedingte Emissionen“ ausgestrahlt, in der Mira Kapfinger als Vertreterin der Non-governmental Organisation (NGO) „Stay Grounded“ als einziger Studiogast geladen gewesen sei. Dadurch sei dieser eine etwa einstündige Bühne gewährt worden, um ihre persönliche Einschätzung zum, und ihre subjektiven Kritikpunkte am, Fliegen zu äußern und zu verbreiten. Dabei habe der Beschwerdegegner mit keinem Wort dargelegt, worin die fachliche Kompetenz des Studiogasts liege, sich als Expertin zum äußerst komplexen Thema „Luftfahrt und Klimaschutz“ zu äußern. Sie werde als Vertreterin von „Stay Grounded“ präsentiert, ohne dass näher dargelegt werde, worum es sich bei dieser NGO konkret handle. So bleibe etwa unerwähnt, dass deren Gründung unter anderem ein Zusammenschluss von Gruppen von Flughafengegnern zugrunde liege. Vertretern der Luftfahrt – sei es Vertretern von österreichischen Fluglinien oder von österreichischen Flughäfen – sei hingegen weder vor noch während der Sendung die Möglichkeit gegeben worden, Stellungnahmen zum Sendungsthema abzugeben. Dies wäre aber indiziert gewesen, denn wer, wenn nicht der Luftfahrtsektor, habe eine fachliche Kompetenz zu diesem Thema und könne Einblicke in die Praxis gewähren.

Der Moderator der Sendung, Dr. Andreas Obrecht, habe im Sendungsverlauf seinem Studiogast größtenteils nur Stichworte geliefert, damit diese ihre Argumente vortragen könne. Er habe nicht kritisch hinterfragt, sondern stets versucht, die gegebenen Antworten durch seine Anmerkungen weiter zu verstärken. Es habe weder kritische Rückfragen des Moderators gegeben, noch seien von ihm Belege für die vom Studiogast aufgestellten Behauptungen eingefordert worden. Darin zeige sich, dass der Moderator sich schlicht nicht näher auf das Thema vorbereitet habe, denn andernfalls hätte er eine Vielzahl der falschen Behauptungen umgehend widerlegen können bzw. zumindest kritisch hinterfragen müssen. Viele der Aussagen des Studiogasts würden nicht stimmen, so etwa, dass die Luftfahrt für etwa 3,5 % der jährlichen weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich sei. Das sei jedenfalls zu hoch gegriffen: Laut den Zahlen der Internationalen Energieagentur (IEA), einer unabhängigen Organisation mit 30 Mitgliedsstaaten, dem Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und dem Umweltbundesamt (UBA) verursache der Flugverkehr etwa 2,7 % des weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, im innereuropäischen Flugverkehr etwa 0,52 %, und der Anteil der Luftfahrt an den österreichischen CO<sub>2</sub>-Emissionen liege bei 0,16 %. Weiters erhebe der Studiogast ohne jegliche Faktenbasis den Vorwurf des „Greenwashing“ im Zusammenhang mit dem Zertifikatehandel. Wahr sei vielmehr, dass durch CO<sub>2</sub>-Zertifikate der CO<sub>2</sub>-Ausstoß tatsächlich und in absoluten Zahlen weltweit gesenkt werde. Das gelte nicht nur für die Luftfahrt, sondern generell.

Weiters brachten die Beschwerdeführer vor, dass in der Sendung den Zuhörern zwar die Möglichkeit gewährt worden sei, sich telefonisch zu Wort zu melden. Dabei entstehe aber der Eindruck, dass diese Anrufer aus dem Umfeld des Studiogasts stammen würden und diesem – ebenso wie der Moderator – bloß Stichworte für weitere Ausführungen geben würden. Als Beispiel sei jener der Luftfahrt sehr kritisch gegenüberstehende Bio-Landwirt erwähnt, dessen Wortmeldung dem Studiogast die Möglichkeit geben würde, anschließend dem Produktlaunch des „Dritte-Piste-Mehl“ Sendezeit einzuräumen. Dabei handle es sich im Übrigen um nicht gekennzeichnete Werbung; dies stelle einen Verstoß gegen § 13 Abs. 1 ORF-G dar.

Die völlig einseitige und unausgewogene Berichterstattung habe schließlich darin gegipfelt, dass der Moderator in der Abmoderation noch die Website von „Stay Grounded“ bewerbe und dem Studiogast viel Erfolg wünsche („*Viel Glück in dem, was Sie machen und vorhaben.*“). Dies zeige, dass dem Moderator für das Sendungsthema nicht nur jedwede Objektivität fehle, sondern er sich völlig offen und kritiklos mit den Anliegen seines Studiogasts solidarisiere.

Zur Beschwerdelegitimation brachten die Beschwerdeführer vor, dass die gegenständliche Berichterstattung kreditschädigende Behauptungen im Sinne des § 1330 Abs. 2 ABGB über die Luftfahrt beinhalte und somit auch über die Erstbeschwerdeführerin, die Betreiberin des größten österreichischen Flughafens, sowie über den Zweitbeschwerdeführer, einen traditionsreichen und anerkannten Verein, zu dessen Zielen die Stärkung und Förderung des Luftfahrtstandorts Österreich, aber auch die nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Luftfahrt zähle. Damit liege eine materielle oder immaterielle Schädigung der Beschwerdeführer zumindest im Bereich der Möglichkeit, weshalb die Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G gegeben sei. Im Übrigen seien auch die wirtschaftlichen sowie rechtlichen Interessen der Beschwerdeführer berührt, weshalb auch die Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G gegeben sei.

In rechtlicher Hinsicht führten die Beschwerdeführer aus, dass der Beschwerdegegner durch diese Berichterstattung die Grundsätze der Objektivität, Unparteilichkeit, Pluralität und Ausgewogenheit gemäß § 4 ORF-G iVm § 10 Abs. 7 ORF-G verletzt habe. Nach der Spruchpraxis der KommAustria und des Bundeskommunikationssenats (BKS) sei der Begriff der Objektivität gemäß § 4 Abs. 5 Z 1 und Z 3 sowie § 10 Abs. 5 und Abs. 7 ORF-G als Sachlichkeit unter Vermeidung von Einseitigkeit, Parteinahme und Verzerrung der Ereignisse zu verstehen. Nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs (VfGH) beziehe sich das im ORF-G festgelegte Objektivitäts- und Unparteilichkeitsgebot auf alle vom Beschwerdegegner gestalteten Sendungen. Den Beschwerdegegner würden je nach konkreter Art der Sendung unterschiedliche Anforderungen treffen, dem Objektivitätsgebot Rechnung zu tragen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (VwGH) bemesse sich die Objektivität grundsätzlich nach dem vorgegebenen Thema der Sendung. Die Prüfung habe jeweils anhand des Gesamtkontextes der Sendung zu erfolgen. Polemische oder unangemessene Formulierungen seien als solche mit dem Objektivitätsgebot niemals vereinbar. Ob ein Beitrag dem Grundsatz der Objektivität entspreche, sei nach dem Eindruck des Durchschnittskonsumenten im Gesamtkontext des (Dar-)Gebotenen zu beurteilen. Dabei sei vom Wissens- und Bildungsstand des Durchschnittsmenschen auszugehen. Nicht mit dem Objektivitätsgebot vereinbar seien einzelne Aussagen oder Formulierungen eines Beitrags, die eine hervorstechende und den Gesamtzusammenhang in den Hintergrund drängende Wirkung derart entfalten, dass beim Durchschnittsbetrachter unweigerlich ein verzerrter Eindruck des behandelten Themas entstehe.

Das Objektivitätsgebot verpflichte, Pro- und Contra-Standpunkte voll zur Geltung gelangen zu lassen. Dies werde in der inkriminierten Sendung zur Gänze unterlassen. Es mag zwar in einem Format wie der gegenständlichen Sendung grundsätzlich zulässig sein, durch Schilderungen subjektiv erlebter Eindrücke persönlich Betroffener eine emotionale Betroffenheit beim Zuseher zu erzeugen, dass jedoch den Kommentaren und Aussagen des Studiogasts keine differenzierten Ansichten gegenübergestellt würden lasse eine ausgewogene Darstellung der zu diesem Thema vorhandenen Meinungen im Sinne der Rechtsprechung vermissen. Der Beschwerdegegner verstoße daher, da er Mira Kapfinger eine Plattform gebe, um ihr Ansinnen darzustellen und keine Contra-Standpunkte zu der völlig einseitigen Darstellung zur Geltung kommen lasse, indem er unwahre Behauptungen unwidersprochen lasse und nicht nur einseitig berichte, sondern sich sogar mit seinem Studiogast und ihrem Anliegen solidarisiere, gegen das Objektivitätsgebot.

Mit Schreiben vom 09.11.2021 forderte die KommAustria den Zweitbeschwerdeführer zur Vorlage seiner Verbandsstatuten auf. Zudem übermittelte sie mit Schreiben vom selben Tag die Beschwerde an den Beschwerdegegner zur Stellungnahme und forderte diesen zur Vorlage der Aufzeichnungen der gegenständlichen Sendung auf. Darüber hinaus ersuchte sie diesen um

Bekanntgabe der Identitäten der in dieser Sendung neben dem Moderator und dem Studiogast zu Wort kommenden Personen.

Mit Schreiben vom 22.11.2021 übermittelte der Beschwerdegegner die angeforderten Aufzeichnungen.

Mit Schreiben vom 23.11.2021 legte der Zweitbeschwerdeführer seine Verbandsstatuten vor und verwies dabei für seine Beschwerdelegitimation insbesondere auf § 2 Abs. 2 derselben.

Mit Schreiben vom 25.11.2021 übermittelte die KommAustria die vorlegten Statuten samt den begleitenden Ausführungen des Zweitbeschwerdeführers an den Beschwerdegegner.

## **1.2. Stellungnahme des Beschwerdegegners**

Mit Schreiben vom 07.12.2021 nahm der Beschwerdegegner zu den ihm übermittelten Schreiben Stellung und führte im Wesentlichen aus:

Auf Grund der immer bedrohlicher werdenden Entwicklungen in Bezug auf den Klimawandel und der damit einhergehenden rechtlichen sowie politischen Maßnahmen sei es in letzter Zeit vermehrt auch zu Diskussionen rund um das Thema der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt gekommen. Aus diesem Grund habe sich „Ö1“ am 16.09.2021 in der Sendung „Punkt eins“ mit dem Titel „Haben Szenarien zur Reduktion flugbedingter Emissionen Chancen auf Verwirklichung?“ mit diesem Thema auseinandergesetzt. „Fliegen und Emittieren“ sei der Teaser online gewesen.

„Punkt eins“ sei eine interaktive Hörfunk-Sendereihe mit der Möglichkeit, anzurufen oder sich per E-Mail zu Wort zu melden („Call-in“ oder „Phone-in“-Sendung), montags bis freitags von 13:00 bis 13:55 Uhr live im Hörfunkprogramm „Ö1“. Angesprochen werde in dieser Sendereihe eine große Bandbreite von zumeist aktuellen Themen: politische oder soziale Fragen, Kultur, Zeitgeschichte, Alltagsleben, Familie und Beziehungen, Sport etc. Zu Gast würden Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen oder andere Fachleute sein, aber auch Vertreter und Vertreterinnen der Zivilgesellschaft (wie von Bürgerinitiativen oder NGOs), Künstler und Künstlerinnen oder Autoren und Autorinnen. Anrufe und E-Mails mit Fragen, Beobachtungen und Kommentaren würden – in Ergänzung und manchmal auch im Widerspruch zu den Eingeladenen – ein breites Meinungsspektrum herstellen. Die Sendung habe im Mai 2017 die Nachfolge der jahrzehntelang bestehenden Reihe „Von Tag zu Tag“ angetreten. Neuerungen seien die Verlängerung auf eine knappe Stunde, der Einsatz von Musik während der Sendung und die Berücksichtigung von E-Mails.

Studiogast in der Sendung am 16.09.2021 sei Mira Kapfinger gewesen als Vertreterin von „Stay Grounded“, einem globalen Netzwerk, welches sich für eine Verringerung der negativen Auswirkungen der Luftfahrt einsetze. Über 170 Mitgliedsorganisationen, in erster Linie lokale Flughafengegner- und Klimagerechtigkeitsgruppen, NGOs, Gewerkschaften und diverse Initiativen und Organisationen seien Teil von „Stay Grounded“.

Erörtert worden seien in der Sendung Aspekte wie die Auswirkung von Langstreckenflügen auf den ökologischen Fußabdruck von Reisenden, die Notwendigkeit und Ausweitung des Frachtflugverkehrs in jüngster Zeit angesichts der Schwierigkeiten in der internationalen Schifffahrt etwa durch die Blockade des Suezkanals sowie die Bedeutung von Geschäftsreisen und das Konzept „Green Mobility“. Gegenstand des Gesprächs seien weiters soziale Aspekte gewesen, etwa die Frage, ein wie großer Anteil der Weltbevölkerung fliegt bzw. fliegen kann. Angesprochen worden

sei aber auch der soziale Aspekt, wie Arbeitsplätze in der Luftfahrt und die Abhängigkeit von Regionen im globalen Süden vom Ferntourismus.

Es sei – wie auch vom Moderator betont worden sei – keineswegs darum gegangen, das Flugzeug bzw. das Fliegen zu diskreditieren, sondern im aktuellen Kontext der Klimadiskussion Möglichkeiten zu beleuchten und konstruktiv mit dem Thema „Fliegen und Flugverkehr“ umzugehen. Dies ergebe sich insbesondere aus den folgenden Ausführungen des Moderators Dr. Andreas Obrecht: *„Zu den Flügen, die wir brauchen oder vielleicht nicht brauchen, das ist natürlich eine große Diskussion. Da gibt es sehr viele unterschiedliche Standpunkte.“* [...] *„Das ist interessant, was Sie sagen, den ersten Flug nicht belasten, also es geht da nicht um eine grundsätzliche jetzt Verteufelung, wenn ich das dazu sagen darf, sondern um ... einfach, dass man an vielen verschiedenen Schrauben auch drehen kann, dass das Fliegen nicht so in der Weise selbstverständlich ist, wie es einfach ist oder wie es uns jetzt scheint [...].“* [...] *„Danke vielmals, Herr [...], ich möchte das betonen, es reisen nicht acht Milliarden. Wir haben es eingangs gesagt, 80 % der Weltbevölkerung sind noch nie in einem Flugzeug gesessen und ein Prozent emittieren die Hälfte aller flugbedingten Emissionen im ... sozusagen im Jahr, also, das ist ein ganz ... sozusagen starke Ungleichverteilung der Nutzen und auch der Kosten und nur zum Wording dazu zu sagen, also, wir verteufeln hier nicht das Flugzeug, sondern wir überlegen uns, wie sehr viele andere Organstationen, mit Ihrer Organisation in dieser Sendung auch Möglichkeiten anders mit der Tatsache des Fliegens und auch Fliegenmüssens teilweise umgehen zu lernen.“* [...] *„Es gibt auch Szenarien, die sagen, mit Biofuels, also mit Biotreibstoff und mit synthetischen Treibstoffen wird sich in absehbarer Zeit die Zeit, die Angelegenheit verändern, weil dann Fliegen klimafreundlicher ist. Umweltorganisationen sagen, dass noch der Aufwand an dann erneuerbarer Energien zur Herstellung dieser Treibstoffe enorm ist. Insofern finde ich sehr interessant, dass uns Herr [...] angerufen hat, denn er ist Privatpilot und will was zu alternativen Fliegereiskonzepten sagen. Herr [...] bitte, Sie sind auf Sendung.“*

Zudem habe der Moderator in Zusammenhang mit der Sendung bei unterschiedlichen Stellen nachgefragt, so etwa beim Verkehrsclub Österreich, bei einem Universitätsprofessor der Technischen Universität Wien und einem Energieexperten und Buchautor, die aber alle ihre Teilnahme abgesagt hätten. Der Verkehrsclub Österreich habe schließlich als kompetente Ansprechpersonen zwei Expertinnen vom „Stay Grounded“-Netzwerk empfohlen, von denen eine, Mira Kapfinger, zugesagt habe und in die Sendung gekommen sei.

Darüber hinaus brachte der Beschwerdegegner vor, dass es notorisch sei, dass die Themen „Klima“ und „Umweltschutz“ ständig Gegenstand in seinen Sendungen und Berichten seien. Es sei auch notorisch, dass die Situation des Flughafens Wien, der Austrian Airlines und insgesamt der Luftfahrtbranche mehrmals Gegenstand von Berichten in unterschiedlichen Sendungen bzw. Sendereihen des Beschwerdegegners gewesen ist. Der Zweitbeschwerdeführer sei erst vor zwei Jahren ausführlich zu Wort gekommen, als einziger Gesprächspartner in der Sendung „Saldo – das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ am 01.02.2019 um 09:42 Uhr mit dem Thema: *„Der Preiskampf über den Wolken“*. Eingeladen gewesen sei der Präsident des Österreichischen Luftfahrtverbands, Peter Malanik.

Zur Beschwerdelegitimation brachte der Beschwerdegegner vor, dass für Beschwerden nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G über die bloße Behauptung einer zumindest im Bereich der Möglichkeit liegenden materiellen bzw. immateriellen Schädigung hinaus die Schädigung die Beschwerdeführer auch „unmittelbar“, somit diese selbst, betreffen müsse, und außerdem eine unmittelbare Folge einer Verletzung des Gesetzes sein müsse. Immaterielle Schäden würden dann eine

Beschwerdelegitimation begründen, wenn der Schaden aus der Rechtsordnung unmittelbar ableitbare rechtliche Interessen betreffe, denen der Gesetzgeber Rechtsschutz zuerkenne. Als mögliche immaterielle Schäden im Sinne des § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G könnten ausschließlich solche angesehen werden, die insbesondere aufgrund ihrer Individualisierbarkeit hinsichtlich der Person des Geschädigten an objektivierbaren Kriterien festgemacht werden können, wie zum Beispiel die Beeinträchtigung des Rufes einer bestimmten Person oder beleidigende Äußerungen.

Mit ihrem Vorbringen, die gegenständliche Sendung beinhalte kreditschädigende Äußerungen über die Luftfahrt und somit über sie, würden die Beschwerdeführer eine immaterielle Schädigung behaupten. Die Beschwerdeführer hätten gegenständlich jedoch nicht dargelegt, woraus sich ihre Individualisierbarkeit ergeben sollte. Allein aus den Tätigkeiten der Beschwerdeführer, nämlich dem Betrieb eines österreichischen Flughafens und eines Vereins mit der Zielsetzung, den Luftfahrtstandort Österreich zu stärken und zu fördern, sei nichts für die Beschwerdelegitimation abzuleiten. Es gebe keine Bestimmung, die ein individuelles rechtliches Interesse begründen würde, durch eine Beeinträchtigung des Vereinszwecks gegen Sendungen über die Luftfahrt aufzutreten.

Ein subjektives Empfinden als bloßes Resultat individuell unterschiedlicher evaluativer Kognition von Sachverhalten sei jedenfalls nicht Maßstab dessen, was als Beschwerdelegitimation zur Behauptung einer unmittelbaren Schädigung im Sinne von § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G ausreiche. Andernfalls würde geradezu jeder Äußerung im Rundfunk eine Schädigungseignung innewohnen und es würde die bloße Behauptung einer Störung des persönlichen Empfindens als Beschwerdelegitimation genügen. Immaterielle Schäden im Sinne von § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G seien ausschließlich solche, die insbesondere auf Grund ihrer Individualisierbarkeit hinsichtlich der Person des Geschädigten an objektivierbaren Kriterien festgemacht werden können.

Im vorliegenden Fall sei eine Individualisierbarkeit der Beschwerdeführer nicht gegeben. In der gegenständlichen Sendung sei über das Fliegen bzw. den Flugverkehr und seine Folgen weltweit berichtet worden, und nicht über die Beschwerdeführer. Es möge weltweit unzählige Flughäfen bzw. Flughafenbetreiber und Luftfahrtverbände geben, dennoch sei keiner dieser im vorliegenden Verfahren beschwerdelegitimiert. Auch aus den vorgelegten Statuten des Zweitbeschwerdeführers werde nicht ersichtlich, woraus sich eine Beschwerdelegitimation für die vorliegende Beschwerde ergeben solle.

Auch die Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G sei gegenständlich nicht gegeben. Beschwerdevoraussetzung dieser „Konkurrentenbeschwerde“ sei – zusätzlich zum Nachweis des spezifischen Wettbewerbsverhältnisses – die Darlegung der rechtlichen oder wirtschaftlichen Auswirkungen der Rechtsverletzung. Zu denken sei hier etwa an wirtschaftliche Einbußen oder eine Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Fortkommens aufgrund der Berichterstattung. Dazu würden sich in der Beschwerde überhaupt keine Anhaltspunkte finden. Hinzu komme, dass von den Beschwerdeführern nicht vorgebracht worden sei, welches spezifische Wettbewerbsverhältnis im gegenständlichen Fall vorliege.

Die gegenständliche Beschwerde sei damit bereits mangels Beschwerdelegitimation zurückzuweisen. Doch auch in der Sache liege keine Verletzung des Objektivitätsgebots vor.

Nach ständiger Rechtsprechung des VfGH hätten alle Sendungen des Beschwerdegegners dem Objektivitätsgebot zu entsprechen. Je nach konkreter Art der Sendung würden jedoch unterschiedliche Anforderungen gestellt, um dem Gebot Rechnung zu tragen. Ob dem Gebot

entsprochen werde, sei nach dem Gesamtkontext der Sendung zu beurteilen und eine Gesamtbetrachtung der Berichterstattung zu dem Thema anzustellen. Die Programmgestaltung, und hierbei die Auswahl und Gewichtung der Berichterstattung, sei allein Sache des Beschwerdegegners. Bei einer Gesamtbetrachtung der Berichterstattung des Beschwerdegegners über Klimaschutz und Emissionen aufgrund des Flugverkehrs gelange man zu dem Ergebnis, dass eine Call-in Sendung zu diesem Thema innerhalb des verfassungsrechtlichen Rahmens liege.

Dem Beschwerdegegner komme bei der Auswahl und Gewichtung der Berichterstattung über bestimmte Ereignisse, Vorkommnisse oder Meinungen ein weiter Spielraum zu. Jede Darbietung sei gemäß Art. 1 Abs. 2 BVG-Rundfunk und § 1 Abs. 3 ORF-G den grundsätzlichen Geboten der Objektivität, Unparteilichkeit, Pluralität und Ausgewogenheit unterworfen. Das Objektivitätsgebot verpflichte den Beschwerdegegner auch, Pro- und Contra-Standpunkte voll zur Geltung kommen zu lassen („audiatur et altera pars“). Daher habe ein Flughafenbetreiber oder eine Interessensvertretung wie der Zweitbeschwerdeführer grundsätzlich keinen Anspruch auf Präsenz in einer bestimmten Sendung.

Die Sachlichkeit einer Sendung bzw. eines Beitrages bemesse sich grundsätzlich nach ihrem Thema, das festlegt, was „Sache“ ist. Bei der Beurteilung der Sachlichkeit müsse im Sinne einer gebotenen Gesamtbetrachtung stets der Gesamtzusammenhang in Betracht gezogen werden, der das Thema der Sendung bestimmt. Dieser Gesamtkontext und der für die Durchschnittsbetrachter daraus zu gewinnende Gesamteindruck gebe der Beurteilung, ob eine Gestaltung einer Sendung dem Objektivitätsgebot entsprochen habe, die Grundlage. Thema der gegenständlichen Sendung sei der Flugverkehr gewesen, die durch ihn verursachten Emissionen, und die Suche nach Alternativen, mit oder ohne Fliegen.

Die Sachlichkeit der gegenständlichen Sendung ergebe sich aus der Sendung selbst. So habe der Moderator gleich zu Beginn darauf hingewiesen, dass es unterschiedliche Ergebnisse verschiedener Studien zum Beitrag des Fliegens zum Treibhauseffekt gebe. An dieser Stelle sei von ihm auch darauf hingewiesen worden, dass oftmals von einem geringeren Beitrag gesprochen werde, als von „Stay Grounded“ behauptet wird. Der Moderator habe den Studiogast diesbezüglich ausdrücklich gefragt, wie ihre Organisation zu den behaupteten 3,5 % gelange. Diese Einschätzung sei vom Studiogast erläutert und in weiterer Folge durch den Moderator nicht nochmals thematisiert worden. Die Behauptung der Beschwerdeführer, der Beitrag der Luftfahrt an den jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen würde nur 2,7 % betragen, bleibe somit nur eines von zahlreichen Ergebnissen, die bereits zu Beginn der Sendung deutlich klargestellt worden seien.

Weiters habe der Moderator auch darauf hingewiesen, dass es diverse Schwierigkeiten dabei gebe, Flüge durch Bahnreisen zu ersetzen, was in erster Linie daran liege, dass Alternativen zum Fliegen oftmals zu teuer oder unzuverlässig bzw. unsicher seien. In diesem Zusammenhang seien auch mehrere E-Mails von Hörern zitiert worden. Mit verschiedenen Anrufern habe es außerdem Diskussionen bezüglich der Notwendigkeit und den Vorteilen von Flugreisen gegeben, welche nicht durch Bahnreisen ersetzt werden könnten. Zudem habe der Moderator in der Sendung ausdrücklich betont, dass es nicht darum gehe, das Flugzeug bzw. das Fliegen generell zu „verteufeln“, sondern Möglichkeiten zu finden, anders mit dem Fliegen umzugehen. Dass also, wie von den Beschwerdeführern vorgebracht worden sei, jede Aussage des Studiogasts durch den Moderator bestärkt worden sei, sei falsch.

Die Anrufer würden nach Einlangen der Anrufe und einer kurzen Information für den Moderator in die Sendung zugeschaltet. Gegenständlich weise ein Anrufer auf die ökologischen Vorteile des Fliegens gegenüber Fernreisen per Auto hin. Ein weiterer Hörer habe auch technische Alternativen zu Flugbenzin – wie Bio-Treibstoffe, elektrischer Antrieb oder Zeppeline – als mögliche Alternativen genannt, wodurch Flugreisen weniger klimaschädlich werden könnten. Sogar die vom Flugverkehr nicht benötigten Straßen und Parkplätze seien von einem Hörer als Vorteil des Flugzeugs als Transportmittel genannt worden.

Einem Studiogast, welcher sich aktiv für den Klimaschutz einsetze, schließlich in der Abmoderation „*viel Erfolg*“ in ihrem Vorhaben zu wünschen, sei mit Sicherheit nicht ungewöhnlich oder verwerflich und schon gar keine Verletzung des Objektivitätsgebots. Daraus zu schließen, dass der Moderator hiermit seine eigene Meinung zu diesem Thema ausdrücken und Stellung beziehen habe wollen bzw. es sogar getan habe, sei geradezu absurd. Personen „*viel Glück*“ zu wünschen sei keine Solidarisierung, sondern eine höfliche Formulierung zur Verabschiedung.

Aus diesen Gründen liege gegenständlich weder – wie von den Beschwerdeführern vorgebracht – eine einseitige Darstellung, noch eine unrichtige Behauptung, noch eine einseitige Solidarisierung vor, und damit auch keine Verletzung des Objektivitätsgebotes.

Sollten im Übrigen die Beschwerdeführer auch die Feststellung einer Verletzung werberechtlicher Bestimmungen beantragen – wobei, abgesehen von einem nicht weiter begründeten Hinweis im Sachverhalt der Beschwerde, dieses Vorhaben von diesen nicht weiterverfolgt worden sei – sei darauf hinzuweisen, dass das Vorbringen, es werde ein „Produktlaunch“ beworben, nicht mit den Tatsachen übereinstimme: Der Studiogast habe ein Produkt, nämlich das „Dritte-Piste-Mehl“ lediglich genannt, um einem Anrufer, welcher Biolandwirt sei und seine Bedenken geäußert habe, zu zeigen, dass es bereits diverse Projekte gebe, um Landwirte und deren Sorgen sichtbar zu machen – nicht aber, um den Absatz des Produkts zu fördern.

Mit Schreiben vom 10.12.2021 übermittelte der Beschwerdegegner die ihm bekannten Identitäten der Anrufer sowie jener Personen, die sich in der gegenständlichen Sendung per E-Mail zu Wort gemeldet hatten.

Mit Schreiben vom 17.12.2021 übermittelte die KommAustria den Beschwerdeführern die Stellungnahme des Beschwerdegegners vom 07.12.2021 und dessen Schreiben vom 10.12.2021 zur Stellungnahme.

### **1.3. Replik der Beschwerdeführer**

Mit Schreiben vom 27.01.2022 replizierten die Beschwerdeführer auf die ihnen übermittelten Schreiben des Beschwerdegegners.

Zur Beschwerdelegitimation brachten sie im Wesentlichen vor, dass sich ihre für die Legitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G erforderliche Individualisierbarkeit daraus ergebe, dass die gegenständliche Berichterstattung – wie in der Beschwerde ausgeführt – kreditschädigende Behauptungen im Sinne des § 1330 Abs. 2 ABGB über die Luftfahrt bzw. deren Auswirkungen beinhalte. Zur Geltendmachung von Ansprüchen nach § 1330 Abs. 1 und 2 ABGB sei nach der zivilgerichtlichen Rechtsprechung der von der ehrenrührigen Behauptung Betroffene, also derjenige legitimiert, dessen Ehre angegriffen wurde. Richte sich die Ehrenbeleidigung gegen ein Kollektiv mit einem überschaubaren Kreis von Angehörigen, dann sei jedes einzelne Mitglied dieses



Kollektivs davon betroffen. Für die persönliche Betroffenheit des Einzelnen sei die Namensnennung nicht erforderlich.

In Österreich gebe es nur wenige „Big Player“ im Bereich der Luftfahrt. Dazu könne man etwa die Austrian Airlines als Österreichs größte Fluggesellschaft zählen und jedenfalls die Erstbeschwerdeführerin, welche den mit Abstand größten Flughafen Österreichs betreibe. Im Jahr 2019 etwa habe die Erstbeschwerdeführerin eine Gesamtpassagierzahl von 31.661.727 Passagieren gehabt, während der zweitgrößte Flughafen Österreichs, der Flughafen Salzburg, bei nur 1.717.991 Passagieren gelegen sei. Der von der Erstbeschwerdeführerin betriebene Flughafen Wien-Schwechat sei somit „der“ österreichische Flughafen. Überdies folge die Betroffenheit der Erstbeschwerdeführerin auch daraus, dass sie in der gegenständlichen Sendung wiederholt namentlich erwähnt worden sei.

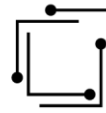
Durch die Berichterstattung in der gegenständlichen Sendung sei die Erstbeschwerdeführerin unmittelbar in ihrem Erwerb und wirtschaftlichen Fortkommen gefährdet bzw. beeinträchtigt worden, da die in dieser verbreiteten einseitigen Ausführungen des Studiogasts, die unwidersprochen geblieben seien, auf die möglichen Kunden der Erstbeschwerdeführerin abschreckend wirken würden und sich dadurch negativ auf ihre Passagierzahlen und ihren Umsatz auswirken würden. Jedenfalls sei dadurch der wirtschaftliche Ruf und die Reputation der Erstbeschwerdeführerin geschädigt worden.

Als Beispiele für kreditschädigende Äußerungen könnten folgende angeführt werden:

*„Genau, es ist so, dass die Flugindustrie sehr gerne die schädlichen Effekte auf das Klima kleingeredet und eben von 2,5 Prozent menschengemachter Klimawirkung durch die Flugindustrie spricht. Tatsächlich zeigen neueste, wissenschaftliche Ergebnisse, dass pro Jahr, also, dass 2018 zum Beispiel die Klimawirkung des Flugverkehrs sechs Prozent der Erderhitzung waren. Weil Fliegen hat andere Effekte aufs Klima als nur das CO<sub>2</sub>. Die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte entstehen dadurch, dass in großer Höhe Emissionen frei werden, Cirrus-Bewölkung, Stickoxide, und andere klimawirksame Stoffe werden freigesetzt, die auch direkt aufs Klima wirken und die eine stärkere Wirkung noch als das CO<sub>2</sub> selbst haben. Jetzt sagen wir, diese sechs Prozent, das klingt vielleicht gar nicht so viel. Wenn man das aber in Relation setzt, ist es extrem viel, wenn man weiß, dass ein Prozent der Weltbevölkerung für 50 Prozent der Emissionen aus der kommerziellen Luftfahrt verantwortlich ist.“*

*„Es gibt wirklich spannende Initiativen von Unternehmern, zum Beispiel in Großbritannien gibt es einen Zusammenschluss von Unternehmen, die ihren Beschäftigten mehr Urlaub geben, wenn sie im Urlaub mit der Bahn fahren und eben nicht ins Flugzeug steigen. Das sind sehr positive Anzeichen. Zum Beispiel in der Corona-Krise haben viele einfach zwangsweise umgestellt auf Online-Konferenzen. Das ist aber ein Trend, der sich fortsetzen wird. Das sagt sogar, sagen sogar Top-Managerinnen, dass sich das weiter durchsetzen wird. Natürlich ist es wichtig zu schauen, werden wirklich Flüge reduziert oder wird auf ‚Greenwashing‘ wie zum Beispiel Kompensationszahlungen gesetzt. Die, zeigen sich nämlich, reduzieren Emissionen nicht effektiv, das zeigen mehrere Studien. Und außerdem, dass die Idee hinter Kompensationszahlungen ist ja, dass jemand anderes zusätzlich reduziert, damit ich oder mein Unternehmen oder eben ganze Industriesektoren wie die Flugindustrie zusätzlich emittieren können. Das heißt im Optimalfall kommt man dann auf null.“*

*„Danke, dass Sie das aufbringen, ein sehr wichtiges Thema, diese ungerechten Steuerprivilegien für die Flugindustrie, die dringend abgeschafft gehören. Es ist nicht nur diese Ausnahme auf Kerosin,*

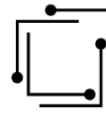


*sondern oft sind auch internationale Flugtickets nicht besteuert. Man zahlt weniger Steuer auf Flugtickets als auf Lebensmittel. Das ist absurd und das ist ein Mindestmaß an erster Schritte auf jeden Fall sofort gesetzt werden muss. Zusätzlich ist es aber natürlich wichtig, dass eben vor allem die, die besonders viel verursachen, besonders in Verantwortung gezogen werden. Deswegen finde ich eine Steuer auf Vielfliegen, also eine progressive Ticketsteuer, die den ersten Flug nicht belastet, aber dann wirklich sehr stark ansteigt, wichtig, weil wir ja schon ...“*

*„Ja, vielen Dank für diesen drastischen Aufruf. Es tut mir leid, falls ich missverstanden wurde, ich würde auch auf keinen Fall einen Flug nicht besteuern, also, wie gesagt die bestehenden Steuerprivilegien auf jeden Fall sowieso abschaffen. Was ich aber auch wichtig finde zu sagen, es ist unmöglich, die Schäden der Klimakrise komplett einzupreisen. Es wird nicht möglich sein, es nur über Preismechanismen zu regeln, weil dann kommen wir sehr schnell auch in diese Problematik von ‚Können sich dann nur wenige Reiche das Fliegen leisten?‘. Also, deswegen fände ich einen sehr spannenden anderen Ansatz auch, der dringend notwendig ist, einfach gewisse Kurzstreckenflüge, Inlandsflüge, die durch nichts zu rechtfertigen sind in der Klimakrise, einfach zu streichen, dann kann sie niemand mehr fliegen. Das geht natürlich nur einher, wenn Privatjets zum Beispiel auch nicht mehr eingesetzt werden können, sonst können sich die Superreichen wieder ein Schlupfloch bilden. Ich fand es auch sehr interessant, dass Sie aus Ihrer direkten Betroffenheit gesprochen haben, als Biolandwirt. Die Extremwetterereignisse des letzten Sommers haben ja auch gezeigt, dass wir schon mitten in der Klimakrise angekommen sind und unsere Mitgliedsorganisation ‚System Change, not Climate Change!‘ und Bürgerinitiativen in der Region rund um den Flughafen Wien haben da ein super Projekt gestartet, nämlich das ‚3. Piste-Mehl‘. Das ist ein Mehl aus Bioweizen, der auf Feldern wächst, die der Flughafen Wien zubetonieren möchte für seinen Ausbau. Und einfach um auch zu zeigen, was sozusagen erhalten bleiben wird, wenn dieses Projekt nie kommt. Ich glaube, solche greifbaren kleinen Beispiele der Hoffnung braucht es auch.“*

*„Ja, Fliegen ist billig, aber Fliegen wird billig gemacht. Fliegen ist nicht von Haus aus billig. Wir haben es ja eingangs schon erwähnt: Fliegen genießt sehr viele ungerechte Steuerprivilegien, Subventionen für Flughafenbauten – und die Alternativen sind einfach zu teuer. Gleichzeitig hat durch die zunehmenden Billigflüge diese Demokratisierung von Flügen, über die oft gesprochen wird von der Flugindustrie, nicht stattgefunden. Das zeigen uns Zahlen aus Großbritannien, wo sehr genau erhoben wird, welches Einkommenssegment fliegt. Es ist weiterhin so, dass ein kleiner und sehr wohlhabender Teil der Bevölkerung einfach mehr fliegt, weil man muss sich ja die gesamte Reise auch leisten können, nicht nur das Flugticket. Das heißt, ja, der Preis ist auf jeden Fall falsch, aber wie schon gesagt, es geht ja auch darum, generell sich zu überlegen, welche Art von Flügen sind denn noch wünschenswert. Das hat der Kollege von ‚Opus‘ vorher auch schon kurz angesprochen: Ein Shopping-Trip von einer europäischen Metropole in die andere über das Wochenende, ist das ein gerechtfertigter Flug? In meinen Augen nicht.“*

*„Ein Verzicht auf solche Kurzstreckenflüge, oder, sagen wir es anders: solche Kurzstreckenflüge angesichts der Klimakrise sind durch nichts zu rechtfertigen. Es sind die Flüge, die am leichtesten erst jetzt sofort beendet werden können. Es stimmt, dass von den fünf Top-Destinationen vom Flughafen Wien alle in Europa liegen und fast alle mit direkten Zugverbindungen erreichbar sind. Also, da spreche ich von Destinationen wie Berlin, Zürich oder Amsterdam – und Paris wird jetzt auch Ende des Jahres einen neuen Nachtzug bekommen. Natürlich, was die Klimawirkung insgesamt angeht, fallen Langstreckenflüge mehr ins Gewicht. Allerdings, bei Kurzstreckenflügen, da bei der Start und Landung besonders viel Emissionen verursacht werden, ist sozusagen die Effizienz nochmal schlechter für die Strecke, die geflogen wird.“*



*„Und was wir bisher noch gar nicht angesprochen haben, ist, dass diese billigen Preise ja nicht nur durch die ungerechten Steuerprivilegien der Flugindustrie zustande kommen, sondern auch auf dem Rücken der Beschäftigten zustande kommen, nämlich durch, ja, schlechte Arbeitsbedingungen, schlechte, geringe Löhne. Und der Airlinemarkt, der Fluglinienmarkt ist einfach extrem übersättigt und führt dazu, dass Fluglinien Dumpingpreise anbieten, um irgendwie weiter am Leben zu bleiben. Das ist ein System, das nicht so weitergeführt werden darf. Gleichzeitig braucht es bessere Zugverbindungen, da bin ich bei den Hörerinnen und Hörern, die sich gemeldet haben. Ein kleines positives Beispiel ist, dass jetzt der Nachtzug nach Split zum Beispiel eingeführt wurde. Wenn man nach Kroatien von, zumindest von Wien aus fahren möchte, dann ist das jetzt auch mit dem Zug direkt möglich, sozusagen sogar im Schlaf kann man dann dort ankommen.“*

Aus denselben Gründen wie die Erstbeschwerdeführerin sei auch der Zweitbeschwerdeführer nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G beschwerdelegitimiert. Er sei ein traditionsreicher und anerkannter Verein, zu dessen Zielen die Stärkung und Förderung des Luftfahrtstandorts Österreich, aber auch die nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Luftfahrt zählen. Seine Beschwerdelegitimation ergebe sich eindeutig aus seinen vorlegten Statuten, insbesondere aus deren § 2 Abs. 2, der unter anderem die soeben angeführten Ziele festlege. Der Zweitbeschwerdeführer sei zudem ein Sprachrohr, um die Öffentlichkeit für die volkswirtschaftliche Bedeutung und Wichtigkeit des Luftfahrtsektors zu sensibilisieren, das Verständnis zu fördern und damit einen wesentlichen Beitrag zur öffentlichen Meinungs- und Entscheidungsbildung zu leisten, und sei ein kompetenter Ansprechpartner für zentrale Fragen der Luftfahrt. Zu seinen Mitgliedern würden die „Big Player“ der österreichischen Luftfahrt zählen, neben der Erstbeschwerdeführerin etwa auch die Austrian Airlines, die Austro Control und weitere Fluglinien. Um es kurz zu formulieren, sei der Zweitbeschwerdeführer ein Zusammenschluss der wesentlichen Unternehmen der österreichischen Luftfahrt. Es sei daher evident, dass die gegenständliche Berichterstattung sowohl in Bezug auf seine Mitglieder als auch auf ihn selbst, wenngleich er in der Sendung nicht namentlich genannt werde – was jedoch nicht von Bedeutung sei –, kreditschädigend im Sinne des § 1330 Abs. 2 ABGB wirke.

Die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführer bestehe weiters auch nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G, da die gegenständliche Sendung ihre wirtschaftlichen sowie rechtlichen Interessen berühre. Der diesbezüglich vom Beschwerdegegner in seiner Stellungnahme angeführte Begriff der „Konkurrentenbeschwerde“ suggeriere fälschlicherweise, dass die Beschwerdelegitimation nach lit. c nur für Konkurrenten des Beschwerdegegners bestehe. Dies sei unrichtig, da der Gesetzeswortlaut eindeutig dagegenspreche. Nach der Rechtsprechung sei die Legitimation nach lit. c jedenfalls auch dann gegeben, wenn ein Wettbewerbsverhältnis zu anderen von der Berichterstattung betroffenen Unternehmen bestehe. Dies sei hier gegeben, da die Beschwerdeführer im Wettbewerb zu anderen Mobilitätsbranchen, etwa dem Bahnverkehr oder dem Individualverkehr, stehen würden. Ihr Wettbewerb werde durch die gegenständliche Berichterstattung beeinträchtigt, während jener ihrer Konkurrenten gefördert werde. Die gegenständliche Sendung stelle die Luftfahrt pauschal als schlechte und umweltschädigende Form der Mobilität dar, während das Bahnfahren beworben werde. Hinsichtlich der weiteren Punkte der Beschwerdelegitimation werde auf die Ausführungen zu § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G verwiesen.

In der Sache brachten die Beschwerdeführer im Wesentlichen vor, dass der Beschwerdegegner in seiner Stellungnahme versuche, die gegenständliche Sendung als angeblich objektive Diskussion zum Thema „Fliegen und Emittieren“ darzustellen. Dies würde allerdings nicht überzeugen. Die Ausführungen zur angeblich ausgewogenen Berichterstattung würden vom Gegenstand der

Beschwerde ablenken. Dass die Themen „Klima“ und „Umweltschutz“ ständig Gegenstand der Berichterstattung des Beschwerdegegners seien, oder dass die Situation der Luftfahrtbranche sowie im Speziellen des Flughafens Wien Gegenstand diverser Berichte gewesen sei, sei für die gegenständliche Rechtsverletzung ohne Relevanz. Genauso wenig von Relevanz sei, dass der Zweitbeschwerdeführer vor etwa zwei Jahren in einer Sendung des „Ö1“-Wirtschaftsmagazins zu Wort gekommen sei.

Soweit der Beschwerdegegner vorbringe, dass für die gegenständliche Sendung vorab bei diversen Stellen nachgefragt worden sei, ergebe sich bereits aus der Liste der kontaktierten Personen, dass hier einseitig und einschlägig recherchiert worden sei. Von den aufgelisteten Personen sei kein einziger ein Vertreter der Luftfahrtbranche. Hinzu komme, dass der Beschwerdegegner sogar zugestehen würde, dass es sich bei der Organisation „Stay Grounded“ um eine Organisation handle, in der in erster Linie lokale Flughafengegner- und Klimagerechtigkeitsgruppen versammelt seien. Wenn man zum Thema „Fliegen und Emittieren“ bzw. – wie der Beschwerdegegner in seiner Stellungnahme es formuliert: „Haben Szenarien zur Reduktion flugbedingter Emissionen Chancen auf Verwirklichung?“ – als einzigen Studiogast eine Vertreterin einer Organisation einlade, die unter anderem aus Flughafengegnern bestehe, so lege bereits dieser Umstand nahe, dass damit gegen das Objektivitätsgebot verstoßen werde.

Weiters würden die konkrete Ausgestaltung der Sendung und die in dieser getätigten Äußerungen eindeutig zeigen, dass der Beschwerdegegner durch die gegenständliche Sendung die Grundsätze der Objektivität, Unparteilichkeit, Pluralität und Ausgewogenheit gemäß § 4 ORF-G iVm § 10 Abs. 7 ORF-G verletzt habe. Die Sendung sei völlig einseitig und es werde für die Interessen von „Stay Grounded“ ganz eindeutig Partei genommen.

Zuzustimmen sei dem Beschwerdegegner bloß insoweit, dass eine Berichterstattung über Klimaschutz und Emissionen aufgrund des Flugverkehrs im Rahmen einer Call-In-Sendung grundsätzlich innerhalb des verfassungsrechtlichen Rahmens liege. Dies sei von den Beschwerdeführern freilich nie in Frage gestellt worden. Die Beschwerde richte sich gegen die konkrete Ausgestaltung der Sendung, und zwar, dass der Beschwerdegegner Mira Kapfinger – und somit einer dezidierten Flughafengegnerin – als einzigem Studiogast eine etwa einstündige Bühne gegeben habe, um ihre persönliche Einschätzung und ihre subjektiven Kritikpunkte am Fliegen zu äußern und zu verbreiten, es dabei unerwähnt geblieben sei, worin die fachliche Kompetenz dieses Studiogasts liege, und dass der vertretenen Organisation „Stay Grounded“ ein Zusammenschluss von Flughafengegnergruppen zugrunde liege, sowie der Moderator die Aussagen des Studiogasts nicht kritisch hinterfragt, sondern diese letztlich sogar bestärkt habe.

Das Objektivitätsgebot verpflichte, Pro- und Contra-Standpunkte voll zur Geltung gelangen zu lassen. Dies werde in der gegenständlichen Sendung zur Gänze unterlassen. Es mag zwar in einem Format wie diesem grundsätzlich zulässig sein, durch Schilderungen subjektiv erlebter Eindrücke persönlich Betroffener eine emotionale Betroffenheit beim Zuseher zu erzeugen, dass jedoch den Kommentaren und Aussagen des Studiogasts keine differenzierten Ansichten gegenübergestellt werden, lasse im Sinne der Rechtsprechung eine ausgewogene Darstellung der zu diesem Thema vorhandenen Meinungen vermissen. Indem demnach in dieser Sendung Pro- und Contra-Standpunkte nicht ausgewogen zur Geltung gelangt seien, sei beim Durchschnittsbetrachter ein verzerrter Eindruck des behandelten Themas entstanden. Dadurch seien die Bestimmungen des § 4 Abs. 5 Z 1 und Z 3 iVm § 10 Abs. 5 und Abs. 7 ORF-G verletzt worden.

Mit Schreiben vom 08.02.2022 übermittelte die KommAustria dem Beschwerdegegner die Replik der Beschwerdeführer zur Stellungnahme.

Bis zum heutigen Tag langte seitens des Beschwerdegegners keine weitere Stellungnahme ein.

## **2. Sachverhalt**

Auf Grund der Beschwerde sowie des durchgeführten Ermittlungsverfahrens steht folgender entscheidungswesentlicher Sachverhalt fest:

### **2.1. Beschwerdeführer**

Die Erstbeschwerdeführerin ist eine zu FN 42984m protokollierte Aktiengesellschaft mit Sitz in Schwechat. Ihr Geschäftsgegenstand besteht unter anderem im Betrieb des Flughafens Wien.

Der Zweitbeschwerdeführer ist ein zu ZVR 725127641 eingetragener gemeinnütziger Verein mit Sitz in Schwechat. Seine Statuten lauten auszugsweise:

#### **„§ 2 Tätigkeitsbereich und Zweck:**

- (1) *Der Tätigkeitsbereich des Vereines erstreckt sich auf die ganze Welt.*
- (2) *Der Verein, dessen Tätigkeit nicht auf Gewinn ausgerichtet ist, verfolgt ausschließlich und unmittelbar folgende gemeinnützige Zwecke:*
  - a. *Stärkung und Förderung des Luftfahrtstandorts Österreich*
  - b. *Einsatz für nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Luftfahrt*
  - c. *Stärkung des Dialogs und der Vernetzung unter den Mitgliedern*
  - d. *Erstellung von Positionspapieren, Fachpublikationen und Expertisen zu luftfahrtrelevanten Themen*
  - e. *Organisation und Durchführung von Fachveranstaltungen, Expertenvorträgen, Workshops, Seminaren und Kongressen um den Wissensaustausch und die Kommunikation innerhalb des Luftfahrtsektors nachhaltig zu fördern*
  - f. *Darstellung der Leistungsfähigkeit und Innovationskraft der Luftfahrtindustrie durch Organisation und Durchführung von luftfahrtspezifischen Ausstellungen und Messen*
  - g. *Aktives Einsetzen für das Ziel wirtschaftliches Wachstum, Klimaschutz und sichere Mobilität im Einklang zu bringen*
  - h. *Erweiterung des Wissenstands der Mitglieder und der Öffentlichkeit zu luftfahrtrelevanten Themen*
  - i. *Sprachrohr um die Öffentlichkeit für die volkswirtschaftliche Bedeutung und Wichtigkeit des Luftfahrtsektors zu sensibilisieren, das Verständnis zu fördern und damit einen wesentlichen Beitrag zur öffentlichen Meinungs- und Entscheidungsbildung zu leisten*
  - j. *Funktion als kompetenter Ansprechpartner für zentrale Fragen der Luftfahrt*
  - k. *Bündeln von Fachwissen i.S. eines Luftfahrt-Kompetenzzentrums*

- l. Förderung der Weiterbildung und beruflichen Laufbahn von Nachwuchstalenten im Luftfahrt-Sektor*
- m. Vernetzung und inhaltliche Zusammenarbeit mit internationalen Verbänden der Luftfahrt*
- n. Kommunikation der zentralen Anliegen des Luftfahrtsektors an die politischen Entscheidungsträger*
- o. Förderung der wissenschaftlichen Tätigkeiten rund um die Weiterentwicklung der Luftfahrt in wirtschaftlicher, operativer, technologischer und sozialer Hinsicht*
- p. Koordinationsrolle beim Erarbeiten gemeinsamer Lösungsansätze der Luftfahrt-Stakeholder im Sinne des Erhalts und der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftfahrt*
- q. Förderung des branchenübergreifenden Dialogs zwischen den wesentlichen Infrastrukturträgern Österreichs*

### **§ 3 Mittel zur Erreichung des Vereinszweckes:**

*(1) Als ideelle Mittel dienen:*

- a. Organisation und Durchführung von Fachveranstaltungen, Vorträgen und Podiumsdiskussionen*
- b. Erstellen und Veröffentlichung von Fachpublikationen und regelmäßigen Informationsbroschüren (auch elektronisch)*
- c. Abhalten von regelmäßigen ‚Round Tables‘ für die Mitglieder zur Förderung des Austausches zu branchenrelevanten Themen*
- d. Erstellung von Positionspapieren zu luftfahrtrelevanten Themenstellungen*
- e. Durchführen von einschlägigen Exkursionen zu luftfahrtrelevanten Unternehmen*
- f. Mitwirkung bei luftfahrtrelevanten Projekten*
- g. Organisation und Durchführung von Workshops und Seminaren*
- h. Organisation und Durchführung von Ausstellungen und Messen*
- i. Durchführung (bzw. Beauftragung) & Publikation von Umfragen (Mafo)*
- j. Beauftragung von Studien zu luftfahrtrelevanten Themen*
- k. Sonstige Aktivitäten i.S. der in § 2 genannten Zwecke sind geplant*
- l. Öffentlichkeitsarbeit in Form von Pressemitteilungen, Pressekonferenzen, Mediengesprächen, etc.“*

## **2.2. Beschwerdegegner**

Der Beschwerdegegner ist gemäß § 1 Abs. 1 iVm Abs. 2 ORF-G eine Stiftung, deren Zweck die Erfüllung des öffentlich-rechtlichen Auftrags gemäß den §§ 3 bis 5 ORF-G ist. Im Rahmen dieses Auftrags veranstaltet er unter anderem das österreichweite Hörfunkprogramm „Ö1“.

### 2.3. Sendung „Punkt eins“ am 16.09.2021

Am 16.09.2021 wurde im Hörfunkprogramm „Ö1“ des Beschwerdegegners von ca. 13:00 Uhr bis ca. 13:55 Uhr die Sendung „Punkt eins“ mit dem Titel „*Fliegen und Emittieren*“ ausgestrahlt. Diese Sendung war anschließend sieben Tage in der „ORF-Radiothek“ unter [radiothek.orf.at](http://radiothek.orf.at) sowie im „Ö1-Player“ unter [oe1.orf.at/player](http://oe1.orf.at/player) abrufbar.

Die Sendung hatte folgenden Ablauf:

Sprecherin: *„Punkt eins. Mit Andreas Obrecht.“*

Dr. Andreas Obrecht (ORF): *„Herzlich Willkommen zur heutigen Sendung ‚Punkt eins‘, in der es um das Fliegen beziehungsweise um das Auf-dem-Boden-Bleiben geht. Letztes Jahr während den Corona-Lockdowns gab es in vielen europäischen Ländern Einbrüche im Flugverkehr, bis über neunzig Prozent. Dutzende Milliarden wurden von den europäischen Regierungen lockergemacht um die Fluggesellschaften zu stützen. Mittlerweile hat sich das Geschäft mit dem Fliegen ein wenig, sagen wir so, stabilisiert. Manche Prognosen gehen davon aus, dass es eine Steigerung über das nächste Jahrzehnt von jeweils drei bis vier Prozent pro annum geben wird. Das ist ein Alarmzeichen für viele Umweltorganisationen, die darauf drängen, dass flugbedingte Emissionen drastisch reduziert werden müssen, um auch den Flugverkehr an die Pariser Klimaziele anzupassen. Eine dieser Organisationen ist ‚Stay Grounded‘, was so viel heißt wie ‚Bleib am Boden‘. Und mein heutiger Gast ist Mira Kapfinger, sie ist Mitbegründerin und Mitarbeiterin dieser Organisation. Haben Sie Dank für das Kommen ins Studio, Frau Kapfinger.“*

Mira Kapfinger: *„Guten Tag, vielen Dank für die Einladung.“*

Dr. Andreas Obrecht: *„Mira Kapfinger, Ihre Organisation spricht davon, dass die Fliegerei etwa 3,5 Prozent für die jährlichen weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich ist. Pressedienste von Fluggesellschaften sprechen von 2,5 bis maximal 3 Prozent. Zudem unterscheiden Sie in Ihren Publikationen zwischen kontinuierlichen und kumulativen Emissionen. Was hat es mit diesen Zahlen auf sich und warum erscheint Ihnen die Fliegerei trotz der vergleichsweise geringen jährlichen Gesamtemissionswerte als zentral klimabedrohend?“*

Mira Kapfinger: *„Na ja, das waren jetzt schon einige Zahlen. Genau, es ist so, dass die Flugindustrie sehr gerne die schädlichen Effekte auf das Klima kleingeredet und eben von 2,5 Prozent menschengemachter Klimawirkung durch die Flugindustrie spricht. Tatsächlich zeigen neueste, wissenschaftliche Ergebnisse, dass pro Jahr, also, dass 2018 zum Beispiel die Klimawirkung des Flugverkehrs sechs Prozent der Erderhitzung waren. Weil, Fliegen hat andere Effekte aufs Klima als nur das CO<sub>2</sub>. Die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte entstehen dadurch, dass in großer Höhe Emissionen frei werden, Cirrus-Bewölkung, Stickoxide, und andere klimawirksame Stoffe werden freigesetzt, die auch direkt aufs Klima wirken und die eine stärkere Wirkung noch als das CO<sub>2</sub> selbst haben. Jetzt sagen wir, diese sechs Prozent, das klingt vielleicht gar nicht so viel. Wenn man das aber in Relation setzt, ist es extrem viel, wenn man weiß, dass ein Prozent der Weltbevölkerung für 50 Prozent der Emissionen aus der kommerziellen Luftfahrt verantwortlich sind. Also, ich kann zusammenfassen, Fliegen ist nicht normal, vor allem nicht für jene 80 Prozent der Weltbevölkerung, die noch nie in einem Flugzeug gesessen sind.“*

Dr. Andreas Obrecht: *„Zu dieser ungleichen Verteilung von den Kosten und von den Nutzen der Fliegerei kommen wir sicherlich noch. Diese sechs Prozent, von dem Sie gesagt haben, das wären*

*eben dann diese kumulativen Emissionen, kann man dazu sagen, oder Schädigungen durch den Flugbetrieb.“*

*Mira Kapfinger: „Ganz genau, das sind die insgesamt, es ist die insgesamt Klimawirkung, die durchs CO<sub>2</sub> und die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte entstehen. Das Positive an den Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten ist, dass die auch sehr schnell reduziert werden können, wenn aufgehört wird, oder wenn das Fliegen reduziert wird, weil das CO<sub>2</sub> ...“*

*Dr. Andreas Obrecht: „Was ist sehr schnell?“*

*Mira Kapfinger: „... ist ein Treibhausgas, was sich über lange Zeit in der Atmosphäre hält. Während die Reduktion von Flügen auf die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte sofort eintritt.“*

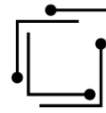
*Dr. Andreas Obrecht: „Was ist sehr schnell, wenn Sie sagen, diese Effekte gehen schnell wieder weg?“*

*Mira Kapfinger: „Sofort. Also innerhalb von einem Tag, wenn ein Flugzeug am Boden bleibt, dann sind diese Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte teilweise auch direkt. Deswegen ist es so wichtig, dass die auch berücksichtigt werden und möglichst reduziert.“*

*Dr. Andreas Obrecht: „Die Pandemie hat ja nicht nur gesamtgesellschaftliche, sondern auch konkret physische Entschleunigungen bewirkt, in sehr vielen Bereichen und ganz konkret auch in der Mobilität und jetzt viele klimaengagierte Menschen, so wie Sie einer sind, haben darin auch eine Möglichkeit gesehen oder vielleicht auch eine Chance gesehen, dass jetzt grundsätzliche Verhaltensänderungen stattfinden werden, insbesondere auch im Mobilitätsbereich, insbesondere auch im Flugbereich. Ich habe es eingangs schon gesagt, jetzt steigen die Zahlen wieder langsam kontinuierlich an, gehen in Richtung Vor-Corona-Niveau. Es gibt da auch von Seiten eben der Industrie und der Wirtschaft Prognosen, dass dieses um 2024, bitte korrigieren Sie mich, erreicht werden sein wird. Offenbar ist es nix mit dieser Verhaltensänderung. Es geht wahrscheinlich eher in Richtung eines nachholenden Konsums. Kann man das so sagen?“*

*Mira Kapfinger: „Was man sagen kann ist, Corona hat den Flugverkehr ganz stark eingedämmt. Und das hat auch direkt zu einem Rückgang der Emissionen geführt. Das hat aber auch eine Erleichterung gebracht für Anrainerinnen rund um Flughäfen, die von Lärm und Schadstoffbelastungen extrem betroffen sind. Gleichzeitig hat es gezeigt, dass bei Geschäftsreisen zum Beispiel plötzlich Möglichkeiten und andere Arten von Treffen wie Online-Konferenzen plötzlich möglich wurden, selbst in Unternehmen, wo das vorher prinzipiell abgelehnt wurde. Also, es waren plötzlich, es war plötzlich der Freiraum da für Veränderungen. Gleichzeitig muss man aber sagen, das war ja keine geplante Reduktion, die mit Maßnahmen begleitet wurde, die auch langfristig den Flugverkehr reduzieren werden, sondern eine Reaktion auf eine Krise. Und wenn jetzt nicht umgesteuert wird, das haben wir auch in vergangenen Krisen wie zum Beispiel der Weltwirtschaftskrise oder rund um den 11. September gesehen, dann wird nach der Krise der Flugverkehr wieder anziehen. Das heißt jetzt ist noch dieser Zeitpunkt, dass, da gebe ich Ihnen auf jeden Fall Recht, wo umgesteuert werden kann, aber das kann eben nicht auf einzelne Individuen und deren Verhaltensänderungen umgelegt werden, sondern es müssen eben durch veränderte Rahmenbedingungen die Entscheidungen überhaupt ermöglicht werden, klimafreundlich zu reisen.“*





Dr. Andreas Obrecht: „Der Flugverkehr wird also in absehbarer Zeit vielleicht genauso viel emittieren wie 2019. Sie hoffen auf dieses ‚Windows of Opportunity‘, das vielleicht zwei, drei Jahre sich jetzt hier auftut. Wir hören in den Medien auch immer wieder, dass es nach wie vor große Unsicherheiten in der Frachtschifffahrt gibt, also in dem internationalen, globalen Lieferketten-System, das ja vor allem auch über maritime Handelsrouten läuft. Stimmt das, profitiert da die Fliegerei davon, wird das so bleiben oder ist das nur eine, ein kurzfristiges Phänomen, bis sich eben die Frachtschifffahrt wieder erholt haben wird, die ja auch nicht gerade CO<sub>2</sub>-freundlich ist, wenn man das dazusagen darf.“

Mira Kapfinger: „Ja, das ist korrekt. Also, ist es tatsächlich so, dass durch die Veränderungen der Anteil an der Fracht im, vor allem auch in der Gewinnspanne der Fluglinien, viel größer geworden ist. Der war eigentlich vor Corona marginal im Bereich von zehn Prozent und ist jetzt eben gestiegen, also in Europa auf 30 Prozent. Man geht aber davon aus, dass das eben, sobald sich bis 2024 die Entwicklungen verändern, dass dann auch der Luftfrachtanteil wieder weniger wichtig werden wird, also, dass es aktuell eben dadurch, dass Lieferketten unterbrochen sind, oder es gab ja jetzt auch diese Suezkanal-Blockade, die die ganze Wirtschaftsabläufe aus ..., durcheinandergebracht hat. Was das aber vor allem auch zeigt ist, dass unser aktuelles Wirtschaftssystem mit sehr vielen globalen Zusammenhängen sehr anfällig ist auf solche Krisen.“

Dr. Andreas Obrecht: „Ja, ein einziger Corona-Fall in einem chinesischen Hafen hat zu wochenlangen Verzögerungen geführt. Da sieht man auch, wie vulnerabel eben dieses System ist. Ich meine, es ist ein menschliches System.“

Mira Kapfinger: „Ja.“

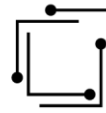
Dr. Andreas Obrecht: „Menschliche Systeme sind eben verwundbar und vulnerabel.“

Mira Kapfinger: „Ganz genau. Und, also die Luftfracht ist ... wird ... ist in letzter Zeit auch gestiegen, eben durch zum Beispiel diese sogenannte ‚Fast Fashion‘, dass immer schneller neueste Kleidung vorhanden sein muss. Das sind aus meiner Analyse Flüge, die es wirklich nicht braucht. Stattdessen wären regionalere Wirtschaftskreisläufe sinnvoll, wo auch ohne Flugfracht Produkte schnell ankommen können.“

Dr. Andreas Obrecht: „Zu den Flügen, die wir brauchen oder vielleicht nicht brauchen, das ist natürlich eine große Diskussion. Da gibt es sehr viele unterschiedliche Standpunkte. Aber wir kommen auf jeden Fall in der Sendung ‚Punkt eins‘ zurück, denn es geht um das Fliegen und um das Emittieren. Und wir freuen uns wie immer über unseren Anruf, 0800 22 69 79, 0800 22 69 79, direkt ins ‚Punkt eins‘-Studio. Oder Sie schreiben uns ein Mail unter [punkteins@orf.at](mailto:punkteins@orf.at), [punkteins@orf.at](mailto:punkteins@orf.at). Trotz ‚Stay Grounded‘ heben wir jetzt trotzdem vom Boden ab. ‚Flying High‘ singt die steirische Band ‚Opus‘ 1985, nachdem sie ein Jahr zuvor mit ‚Live is Life‘ einen Welthit gelandet hatte, der noch heute rauf und runter gespielt wird. Opus, ‚Flying High‘.“

Es folgt Musik.

Dr. Andreas Obrecht: „‘Flying High‘, die steirische Band ‚Opus‘ aus dem Jahr 1985. ‚Fliegen und Emittieren‘, das ist der Titel und das Thema der heutigen Sendung ‚Punkt eins‘ und Mira Kapfinger ist mein Gast im Studio. Sie ist im Mitbegründerin der Organisation ‚Stay Grounded‘. Sie setzt sich für Reduktionen bezüglich der flugbedingten Emissionen und Schädigungen ein und arbeitet auch



*generell Szenarien für alternative Mobilitätskonzepte aus, mit vielen anderen Organisationen. Mittlerweile haben sich 160 Mitgliedsorganisationen in ihrer Organisation weltweit versammelt und, naja, tut sich mit diesen Themen beschäftigen. Frau Mira Kapfinger, das schnellste Transportmittel der Menschen, die Fliegerei, fasziniert natürlich. Ein Traum vom Fliegen, das ist ein kulturhistorischer Topos vom Flug des Ikarus bis hin zu privaten Flügen in die Stratosphäre wie unlängst. Und dennoch, oder gerade deswegen, Sie haben es vorhin angesprochen, können nur sehr wenige Menschen die Vorteile des Fliegens nutzen. Ich darf das wiederholen, was Sie gesagt haben: Sie haben vorhin gesagt, ein Prozent der Erdenbürger sind Vielflieger und sind auch durch die Vielfliegerei zu 50 Prozent der jährlichen Emissionen verantwortlich. Wie schaut die Verteilung der fliegenden Menschen in Österreich aus?“*

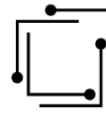
*Mira Kapfinger: „Ja, selbst in Österreich ist Fliegen nicht für alle normal. Ein Drittel der österreichischen Bevölkerung, das zeigen Zahlen des Verkehrsclub Österreichs, fliegt nicht, während ein kleiner Teil sehr viel fliegt. Also, es sind nur 15 Prozent, die mehrmals jährlich fliegen, und ein Prozent, das sogar mehrmals wöchentlich fliegt. Also, die Ungerechtigkeiten oder die ungleiche Verteilung, die wir zuerst von Ihnen nochmal zusammengefasst weltweit gehört haben, ist in Österreich weniger stark, aber selbst in Österreich ist Fliegen nicht für alle normal.“*

*Dr. Andreas Obrecht: „Ein Mail von Adi Obrist, das uns schon vor der Sendung erreicht hat, fragt genau in die Richtung nach: ‚Die prozentuelle Verteilung zwischen Vergnügungsreisen, Klammer: Ferien und Urlaub, und Geschäftsreisenden auf Firmenkosten beziehungsweise der Anteil der Frachtflüge‘ – das haben Sie vorhin schon beantwortet, ich glaube, zehn Prozent haben Sie in etwa gesagt – ‚Wie schaut das mit den Business-Flügen aus, ist das ein relevanter Anteil?‘“*

*Mira Kapfinger: „Ganz genaue Daten zu Urlaubs- und Business-Flügen werden weltweit einfach nicht erhoben. Was man aber sagen kann, wo wir die Daten haben, ist, dass Business-Flüge ein sehr wichtiger, essenzieller Anteil für die, ... dem Geschäftsmodell von Airlines sind. Also, da sind sie auf jeden Fall sehr relevant im Vergleich zu Urlaubsreisen. Viele Fluglinien finanzieren sich sogar hauptsächlich über sogenannte VielfliegerInnen-Programme, wie zum Beispiel ‚Miles & More‘ vielleicht manchen bekannt ist. Das ist genau das Gegenteil von einer zum Beispiel Steuer auf Vielfliegen, also eine progressive Ticket-Steuer. Vielleicht können wir dazu später noch sprechen.“*

*Dr. Andreas Obrecht: „Ja, aber dieses Konzept oder dieses Schlagwort der ‚Green Mobility‘ ist auch in den Unternehmen, vor allem auch in jenen, die sich avantgardistisch und einigermaßen auf dem Stand der Zeit sehen, bereits angekommen. Da wird diskutiert, wann und wie und vor allem welche Strecken geflogen werden können, sollen, dürfen. Ist das in Ihrer Wahrnehmung bis jetzt ‚Greenwashing‘, also gibt man sich da ein sozusagen klimafreundliches Profil aus PR-Gründen oder aus Corporate Identity-Gründen, oder hat das schon was?“*

*Mira Kapfinger: „Es kommt darauf an. Es gibt wirklich spannende Initiativen von Unternehmern, zum Beispiel in Großbritannien gibt es einen Zusammenschluss von Unternehmen, die ihren Beschäftigten mehr Urlaub geben, wenn sie im Urlaub mit der Bahn fahren und eben nicht ins Flugzeug steigen. Das sind sehr positive Anzeichen. Zum Beispiel in der Corona-Krise haben viele einfach zwangsweise umgestellt auf Online-Konferenzen. Das ist aber ein Trend, der sich fortsetzen wird. Das sagt sogar, sagen sogar Top-ManagerInnen, dass sich das weiter durchsetzen wird. Natürlich ist es wichtig zu schauen: Werden wirklich Flüge reduziert oder wird auf ‚Greenwashing‘ wie zum Beispiel Kompensationszahlungen gesetzt. Die, zeigen sich nämlich, reduzieren Emissionen nicht effektiv, das zeigen mehrere Studien. Und außerdem, dass ..., die Idee hinter*



*Kompensationszahlungen ist ja, dass jemand anderes zusätzlich reduziert, damit ich oder mein Unternehmen oder eben ganze Industriesektoren wie die Flugindustrie zusätzlich emittieren können. Das heißt im Optimalfall kommt man dann auf null.“*

Dr. Andreas Obrecht: „Nullsummenspiel.“

Mira Kapfinger: „Was es aber in Anbetracht der Klimakrise braucht, ist eine Reduktion und Klimaschutz in allen Sektoren. Und dieses Auslagern der Reduktion auf andere funktioniert nicht.“

Dr. Andreas Obrecht: „Herr Piringer, ich darf Sie als ersten Gast in unsere Sendung bitten, als ersten Telefongast. Bitte, Herr Piringer.“

Herr Piringer: „Guten Tag. Mein Vorschlag wäre, warum besteuern wir nicht Kerosin weltweit, so wie jeden anderen Treibstoff? Wenn ich auf der Straße fahre, zahle ich Steuern. Kerosin ... Bei Kerosin gibt es ja bekanntlich keine Steuer.“

Mira Kapfinger: „Ja, das ist ein... Danke, dass Sie das aufbringen, ein sehr wichtiges Thema, diese ungerechten Steuerprivilegien für die Flugindustrie, die dringend abgeschafft gehören. Es ist nicht nur diese Ausnahme auf Kerosin, sondern oft sind auch internationale Flugtickets nicht besteuert. Man zahlt weniger Steuer auf Flugtickets als auf Lebensmittel. Das ist absurd und das ist ein Mindestmaß, ein erster Schritt, der auf jeden Fall sofort gesetzt werden muss. Zusätzlich ist es aber natürlich wichtig, dass eben vor allem die, die besonders viel verursachen, besonders in Verantwortung gezogen werden. Deswegen finde ich eine Steuer auf Vielflieger, also eine progressive Ticketsteuer, die den ersten Flug nicht belastet, aber dann wirklich sehr stark ansteigt, wichtig, weil wir ja schon ...“

Dr. Andreas Obrecht: „Das ist interessant, was Sie sagen, den ersten Flug nicht belasten, also es geht da nicht um eine grundsätzliche jetzt Verteufelung, wenn ich das dazu sagen darf, sondern um ... einfach, dass man an vielen verschiedenen Schrauben auch drehen kann, dass das Fliegen nicht so in der Weise selbstverständlich ist, wie es einfach ist oder wie es uns jetzt scheint. Ja, auch der Herr Dumfahrt möchte etwas zu Besteuerung sagen. Herr Dumfahrt, bitte.“

Herr Dumfahrt: „Ja, Grüß Gott, danke für die Sendung und für die Wichtigkeit von diesem Thema. Ich bin ein Biolandwirt und betroffen vom Klimawandel. Ich finde das unbedingt, dass das raschest angegangen wird. Ich finde, man müsste die klimaschädliche Wirkung einpreisen, in unserer kapitalistischen Welt funktioniert es nur über das Geld. Ich würde nicht einen Freiflug geben. Warum? Ich fliege nicht, ich habe nichts davon. Es braucht unbedingt eine entsprechende Besteuerung, damit die schädliche Wirkung aufs Klima eigentlich sich in finanzieller Weise auswirkt, ganz egal. Wir können nicht mehr warten. Der Klimabericht, die Fakten sind Jahre alt, jeder Klimabericht muss nach oben revidiert werden. Es kommt noch schlimmer und noch schlimmer. Worauf wollen wir warten? Fliegen ist eine Katastrophe. Ich sehe es von Kollegen, da wird nicht mit dem Zug gefahren, es wird geflogen. Wir müssen das sofort angehen, sonst haben wir verloren und das geht in unserer kapitalistischen Welt nur übers Geld, das heißt einpreisen die umweltschädlichen Wirkungen der ganzen Wirtschaft, nicht nur des Fliegens, sonst bekommen wir das nicht mehr in den Griff, rechtzeitig nicht mehr in den Griff. Ich bedanke mich recht herzlich für die Sendung.“

Mira Kapfinger: „Ja, vielen Dank für diesen drastischen Aufruf. Es tut mir leid, falls ich missverstanden wurde, ich würde auch auf keinen Fall einen Flug nicht besteuern, also, wie gesagt,



*die bestehenden Steuerprivilegien auf jeden Fall sowieso abschaffen. Was ich aber auch wichtig finde zu sagen, es ist unmöglich, die Schäden der Klimakrise komplett einzupreisen. Es wird nicht möglich sein, es nur über Preismechanismen zu regeln, weil dann kommen wir sehr schnell auch in diese Problematik von ‚Können sich dann nur wenige Reiche das Fliegen leisten?‘. Also, deswegen fände ich einen sehr spannenden anderen Ansatz auch, der dringend notwendig ist, einfach gewisse Kurzstreckenflüge, Inlandsflüge, die durch nichts zu rechtfertigen sind in der Klimakrise, einfach zu streichen, dann kann sie niemand mehr fliegen. Das geht natürlich nur einher, wenn Privatjets zum Beispiel auch nicht mehr eingesetzt werden können, sonst können sich die Superreichen wieder ein Schlupfloch bilden. Ich fand es auch sehr interessant, dass Sie aus Ihrer direkten Betroffenheit gesprochen haben, als Biolandwirt. Die Extremwetterereignisse des letzten Sommers haben ja auch gezeigt, dass wir schon mitten in der Klimakrise angekommen sind und unsere Mitgliedsorganisation ‚System Change, not Climate Change!‘ und Bürgerinitiativen in der Region rund um den Flughafen Wien haben da ein super Projekt gestartet, nämlich das ‚3. Piste-Mehl‘. Das ist ein Mehl aus Bioweizen, der auf Feldern wächst, die der Flughafen Wien zubetonieren möchte für seinen Ausbau. Und einfach um auch zu zeigen, was sozusagen erhalten bleiben wird, wenn dieses Projekt nie kommt. Ich glaube, solchen greifbaren kleinen Beispiele der Hoffnung braucht es auch.“*

Dr. Andreas Obrecht: *„Der Co-Komponist des Liedes ‚Flying High‘ der steirischen Band ‚Opus‘ hat uns auch geschrieben, das ist nämlich Peter N. Gruber, der Bassist von ‚Opus‘ ist und er schreibt: ‚Sehr geschätzte Redaktion, meine Frage, wann gibt es endlich Kostenwahrheit beim Fliegen?‘ – Da sind wir wieder bei der Frage der Besteuerung, Stichwort Kerosin-Steuer. – ‚Die Frau Umweltministerin hätte hier dringendsten Handlungsbedarf, sowie übrigens auch bei der Abschaffung des Diesel-Privilegs. Spaßhalber zum Wochenend-Shopping in der halben Welt herumzufliegen muss endlich adäquat besteuert werden‘, schreibt Peter N. Gruber, Bassist der Gruppe ‚Opus‘, die wir vorhin gehört haben.“*

Mira Kapfinger: *„Ja, super, dass auch der Komponist sich hier gemeldet hat, das ist natürlich schön. Das Stichwort ‚Kostenwahrheit‘ möchte ich aufgreifen, weil ich finde, dass es leider ablenkt von den ... von den Maßnahmen, die es wirklich braucht. Es ... wie kann man einen ... wie kann man einen Inselstaat, der untergeht, in Kosten bepreisen? Ich sehe das einfach nicht. Ich unterstütze auf jeden Fall die Forderung dazu, endlich die Steuerprivilegien abzuschaffen, aber ich glaube, es braucht eben andere Maßnahmen, wie zum Beispiel, dass Alternativen leistbarer sind, leichter buchbar, und dass eben manche Flüge gar nicht mehr angeboten werden. Das Stichwort Kerosin-Steuer möchte ich auch noch einmal aufgreifen, weil die EU-Kommission vor kurzen auch einen Vorschlag gemacht hat zur Einführung der Kerosin-Steuer, was wirklich endlich mal ein erster Schritt in die richtige Richtung ist – allerdings zu spät. Sie wollen sich zehn Jahre Zeit nehmen, um das einzuführen. So lange haben wir nicht Zeit, das kann jetzt sofort passieren, das können auch einzelne Mitgliedsstaaten jetzt sofort umsetzen.“*

Dr. Andreas Obrecht: *„Herr Elkins, bitte.“*

Herr Elkins: *„Ja, hallo. Hören Sie mich?“*

Dr. Andreas Obrecht: *„Ja, Sie sind auf Sendung! Ja, ausgezeichnet.“*

Herr Elkins: *„Ja, wunderbar. Ich freue mich, dass ich da Zeit habe, was zu sagen. Ich werde versuchen, mich kurz zu halten. Also, wenn man das Flugzeug jetzt verteuern möchte, dann muss man bitte alles genau berechnen, und zwar, wenn ich es mit dem Auto vergleiche, ja, das Flugzeug*



*braucht keine Straßen, keine Parkplätze, keine Salzstreuung, hat keinen Reifenabrieb. Die Straßen müssen regelmäßig repariert und gewartet werden. Das muss man alles berechnen. Rein theoretisch, ja, wenn kein Mensch mehr mit dem Auto fährt, bräuchten wir keine Straßen. Wenn nur geflogen werden würde, dann hätten wir überall nur Urwald, Natur pur und das Flugzeug braucht nur einen kleinen Flugplatz, wo es startet und einen Flugplatz, wo es landet. Dazu kommt noch, dass eine Boeing 737 ungefähr 73 Tonnen Startgewicht hat und 186 Passagiere transportiert. Wenn ich jetzt 186 Personen mit dem Auto transportiere, in einem sitzen zwei drinnen, dann ... und ich sage, ein bisschen ein größeres Auto, dann hat es eineinhalb Tonnen bis zwei Tonnen, ein SUV, und die Kilometer, die man auf der Straße fährt im Vergleich zum Binnenflug, sind ungefähr um ein Drittel höher. Also das müsste man bitte alles berechnen, wenn man das Flugzeug verteuert und meine persönliche Meinung ist noch dazu, dass acht Milliarden Menschen reisen wollen, ja, und bei acht Milliarden Menschen würde der Planet sowieso zugrunde gehen. Es reisen jetzt vielleicht eine Milliarde Menschen auf diese Art. Das heißt, um eine Geburtenkontrolle werden wir nicht herumkommen. Das ist das Hauptproblem der Menschheit. Das möchte ich jetzt dazu sagen. Danke, ich bin fertig.“*

*Dr. Andreas Obrecht: „Danke vielmals, Herr Elkins, ich möchte das betonen, es reisen nicht acht Milliarden. Wir haben es eingang gesagt, 80 Prozent der Weltbevölkerung sind noch nie in einem Flugzeug gesessen und ein Prozent emittieren die Hälfte aller flugbedingten Emissionen im ... sozusagen im Jahr, also, das ist ein ganz ... sozusagen, starke Ungleichverteilung der Nutzen und auch der Kosten und nur zum Wording dazu zu sagen, also, wir verteuern hier nicht das Flugzeug, sondern wir überlegen uns, wie sehr viele andere Organisationen, mit Ihrer Organisation, in dieser Sendung, auch Möglichkeiten anders mit der Tatsache des Fliegens, und auch Fliegen-müssens teilweise, umgehen zu lernen. Ich möchte noch bei dieser, kurz bei dieser globalen Relation bleiben. Ich entnehme diversen Berechnungen, dass ein Flug von Paris nach New York 3,2 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent verbraucht. Und um diese globale Perspektive nochmal aufzuzeigen: Ein durchschnittlicher Bewohner Ugandas verbraucht pro Jahr 1,1 Tonnen – und nach dem neuesten Klimabericht stünde uns Menschen maximal 2,5 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr zu, um noch die Klimaziele, die wir uns gesteckt haben, erreichen zu können. Das heißt, auch wenn man sich sehr, sehr bemüht, einen niedrigen ökologischen Flug ... Fußabdruck zu haben, mit einem längeren Flug, auf ..., salopp gesagt, haut man sich den unweigerlich zusammen. Ist Fliegen nicht absolut viel zu billig? Ist das nicht des Pudels Kern?“*

*Mira Kapfinger: „Ja, Fliegen ist billig, aber Fliegen wird billig gemacht. Fliegen ist nicht von Haus aus billig. Wir haben es ja eingangs schon erwähnt: Fliegen genießt sehr viele ungerechte Steuerprivilegien, Subventionen für Flughafenbauten – und die Alternativen sind einfach zu teuer. Gleichzeitig hat durch die zunehmenden Billigflüge diese Demokratisierung von Flügen, über die oft gesprochen wird von der Flugindustrie, nicht stattgefunden. Das zeigen uns Zahlen aus Großbritannien, wo sehr genau erhoben wird, welches Einkommenssegment fliegt. Es ist weiterhin so, dass ein kleiner und sehr wohlhabender Teil der Bevölkerung einfach mehr fliegt, weil man muss sich ja die gesamte Reise auch leisten können, nicht nur das Flugticket. Das heißt, ja, der Preis ist auf jeden Fall falsch, aber wie schon gesagt, es geht ja auch darum, generell sich zu überlegen, welche Art von Flügen sind denn noch wünschenswert. Das hat der Kollege von ‚Opus‘ vorher auch schon kurz angesprochen: Ein Shopping-Trip von einer europäischen Metropole in die andere über das Wochenende, ist das ein gerechtfertigter Flug? In meinen Augen nicht. Es wird aber in meinen Augen immer noch in Zukunft auch Flugreisen geben, die sehr wohl gerechtfertigt sind, wie zum Beispiel wegen humanitären Katastrophen oder für sichere Fluchtrouten. Ich meine, also, diese Debatte*

*müssen wir eigentlich führen: Welche Flüge sind aktuell noch angesichts der Klimakrise legitimierbar?“*

Dr. Andreas Obrecht: „Wir nehmen nun den unvergesslichen Frank Sinatra mit auf unseren Flug zum Mond: ‚Fly Me to the Moon‘, aufgenommen mit dem ‚Count Basie-Orchester‘ im Jahr 1964.“

Es folgt Musik.

Dr. Andreas Obrecht: „‘Fliegen und Emittieren‘, das ist der Titel und das Thema der heutigen Sendung ‚Punkt eins‘. Haben Szenarien zur Reduktion flugbedingter Emissionen Chancen auf Verwirklichung? Mira Kapfinger hat die Organisation ‚Stay Grounded‘ – ‚Bleib am Boden‘ – mitbegründet und arbeitet auch für diese NGO, die mittlerweile 160 Mitgliedorganisationen auf der ganzen Welt hat und auch alternative Mobilitätsszenarien entwickelt. Wir hatten vorher die Frage, welche Flüge sind notwendig, und wir haben auch angesprochen dieses Schlagwort oder dieses Konzept der ‚Green Mobility‘, dass sich auch Unternehmen gut überlegen, was ist sinnvoll, vor allem auch, wie lang muss ein Flug sein, damit er gerechtfertigt ist – auch im Interesse, a) sozusagen des Klimaschutzes, b) auch im Interesse des Unternehmens. Ich entnehme meinen Unterlagen, dass 2019 vom Flughafen Wien-Schwechat 1,84 Millionen Menschen abgehoben sind, deren Ziel nicht weiter als zwischen 400 und 600 Kilometer von der Bundeshauptstadt entfernt lag. Ist der Verzicht auf die Kurzstrecke realistisch und was würde er bringen, eben für die Reduktion und für die Erreichung der Klimaziele?“

Mira Kapfinger: „Ein Verzicht auf solche Kurzstreckenflüge – oder sagen wir es anders: Solche Kurzstreckenflüge angesichts der Klimakrise sind durch nichts zu rechtfertigen. Es sind die Flüge, die am leichtesten ... erst ... jetzt sofort beendet werden können. Es stimmt, dass von den fünf Top-Destinationen vom Flughafen Wien alle in Europa liegen und fast alle mit direkten Zugverbindungen erreichbar sind. Also, da spreche ich von Destinationen wie Berlin, Zürich oder Amsterdam – und Paris wird jetzt auch Ende des Jahres einen neuen Nachtzug bekommen. Natürlich, was die Klimawirkung insgesamt angeht, fallen Langstreckenflüge mehr ins Gewicht. Allerdings, bei Kurzstreckenflügen, da bei der Start und Landung besonders viel Emissionen verursacht werden, ist sozusagen die Effizienz nochmal schlechter für die Strecke, die geflogen wird.“

Dr. Andreas Obrecht: „Sie haben jetzt Zugverbindungen angesprochen. Da haben wir etliche Mails von Hörerinnen und Hörern, auch mit persönlicher Erfahrung. Ich darf zum Beispiel eines von Heinz Strobl vorlesen. Er schreibt: ‚Bin Anfang September nach Paris geflogen um 120 Euro hin und retour. Ich wollte mit der Bahn, aber das war unfinanzierbar: Dreimal so teuer und mit Umsteigen belastet. Warum ist die Bahn so wahnsinnig viel teurer?‘ Oder, ich lese noch ein anderes vor diesbezüglich, ‚Ich möchte‘, und zwar von Herrn oder Frau Pletscht: ‚Ich möchte gern mit dem Zug an die Adriaküste nach Zadar fahren. Es ist nicht möglich. Österreich hat den Kroaten Autobahnen gebaut, wir sollten auch Eisenbahnen bauen.‘ Ja, da gibt es noch einige in diese Richtung. Es wird versucht, sozusagen, mit den Öffipreisen runterzugehen, aber das ist ja jetzt mit diesen billigen Flugpreisen nach wie vor ein unglaubliches Missverhältnis.“

Mira Kapfinger: „Ja, das stimmt. Und was wir bisher noch gar nicht angesprochen haben, ist, dass diese billigen Preise ja nicht nur durch die ungerechten Steuerprivilegien der Flugindustrie zustande kommen, sondern auch auf dem Rücken der Beschäftigten zustande kommen, nämlich durch, ja, schlechte Arbeitsbedingungen, schlechte, geringe Löhne. Und der Airlinemarkt, der Fluglinienmarkt ist einfach extrem übersättigt und führt dazu, dass Fluglinien Dumpingpreise anbieten, um

*irgendwie weiter am Leben zu bleiben. Das ist ein System, das nicht so weitergeführt werden darf. Gleichzeitig braucht es bessere Zugverbindungen, da bin ich bei den Hörerinnen und Hörern, die sich gemeldet haben. Ein kleines positives Beispiel ist, dass jetzt der Nachtzug nach Split zum Beispiel eingeführt wurde. Wenn man nach Kroatien von, zumindest von Wien aus fahren möchte, dann ist das jetzt auch mit dem Zug direkt möglich, sozusagen sogar im Schlaf kann man dann dort ankommen.“*

Dr. Andreas Obrecht: „Ja.“

Mira Kapfinger: „Ja.“

Dr. Andreas Obrecht: „Noch einen Satz oder machen wir mit den Reisen weiter? Dazu hat sich Herr Hainzl zu Wort, zu Wort gemeldet. Herr Hainzl, bitte.“

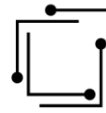
Herr Hainzl: „Hallo?“

Dr. Andreas Obrecht: „Ja.“

Herr Hainzl: „Ja, grüß Sie. Ja, ich bringe mein persönliches Beispiel. Ich bin dreimal in meinem Leben geflogen, zweimal hin und retour nach New York 1995, anlässlich eines gewonnenen Fluges. Auf der Kunstakademie gab es eine Art Lotterie und das war dann eine vierwöchige ..., sogenannter Studienaufenthalt in New York. Das wäre schwierig gewesen mit dem Schiff, weil da hätte ich alleine mit dem Schiff so lange gebraucht, wie mein ganzer Urlaub gedauert hat. Außerdem wäre es wahrscheinlich auch noch wesentlich teurer geworden. Ansonsten, ich bin auch sehr kritisch gegen das Fliegen, aber das war halt. Und das zweite Mal war 2013, anlässlich einer wunderbaren Donauschiffsreise bis zum Schwarzen Meer. Da war aber die Rückfahrt dann von Bukarest auch mit dem Flugzeug. Ja, das hat das Reisebüro so organisiert und da sind wir schon bei einem Punkt, die Reisebüros sind oft in die Pflicht zu nehmen, nicht nur Privatpersonen, mit ihren Angeboten. Weil ein Reisebüro könnte ja das steuern irgendwie. Der nächste Punkt: Zugfahren in Rumänien, so wie auch in Italien, war lange Zeit, ich weiß nicht, ob es noch immer so ist, ein großer Unsicherheitsfaktor, insofern als es regelmäßig Überfälle gab. Das heißt also, da gehört auf die Sicherheit geschaut und dementsprechend Personal oder wie immer, was wahrscheinlich den Preis dann noch verteuern wird, ja, aber gut. Also, die Attraktivität des Zugfahrens. Ein Hörer oder E-Mail, was sie gebracht haben, hat das eh schon angesprochen, auch bei kurzen Strecken, ich habe es erlebt kürzlich, ich fahre nicht viel, aber diese Ticket-Automaten ist teilweise irreführend, nicht kundenfreundlich. Ich habe dann auch angerufen beim Service bei der ÖBB. Also, ich habe dem auch gesagt, ich bin für umweltbewusstes Fahren, aber auf diese Art, wie die ÖBB da das praktizieren, ist es schwer, Leute auf die Bahn zu bringen. Ich habe nicht einmal ein Auto persönlich, ich habe nicht einmal einen Führerschein. Ich fahre, so viel geht, mit dem Rad.“

Dr. Andreas Obrecht: „Danke vielmals, Herr Hainzl, danke. Es waren jetzt viele Punkte. Bitte, unser Gast, Frau Mira Kapfinger.“

Mira Kapfinger: „Ja, weil die Reisebüros angesprochen wurden oder die Buchbarkeit von Reisen, also, ich stimme dem zu, dass Alternativen zum Flugverkehr müssen einfach leistbarer, sicherer, besser buchbar, leichter auch grenzübergreifend buchbar werden. Es gibt da auch ein ganz spannendes Beispiel aus Österreich, dieses neue Reisebüro ‚Travelling‘, die sogar Fernreisen mit dem Zug bis Vietnam anbieten und die einem eben diese Schwierigkeit des Buchen auch abnehmen. Gleichzeitig



*möchte ich noch einmal betonen, dass es halt eben schwierig ist, wenn es nur auf individuelle Entscheidungen abgewälzt wird, welche Transportformen man jetzt nimmt. Es muss die Rahmenbedingung generell verändert werden, damit klimafreundliches Reisen leichter ist. Ein anderer spannender Punkt, der noch gefallen ist, war die Reisezeit. Sanftes Reisen braucht einfach mehr Zeit. Da zeigt sich, Arbeitszeiten zum Beispiel müssen sich ändern, damit längere Reisen möglich sind oder Sabbatjahre, damit man auch eine Fernreise machen kann, ohne notwendigerweise zu fliegen. Es gibt ja auch sehr, sehr spannende Weit-, Weistrecken-Zugreisen oder auch Segelschiffahrt zum Beispiel, die halt eben mehr Zeit braucht, aber wo das Reisen auch schon Teil des Abenteuers sein kann.“*

*Dr. Andreas Obrecht: „Es gibt auch Szenarien, die sagen, mit Biofuels, also mit Biotreibstoff und mit synthetischen Treibstoffen wird sich in absehbarer Zeit die Zeit, ... die Angelegenheit verändern, weil dann Fliegen klimafreundlicher ist. Umweltorganisationen sagen, dass noch der Aufwand an dann erneuerbarer Energien zur Herstellung dieser Treibstoffe enorm ist. Insofern finde ich sehr interessant, dass uns Herr Clarence angerufen hat, denn er ist Privatpilot und will was zu alternativen Fliegerei-Konzepten sagen. Herr Clarence bitte, Sie sind auf Sendung.“*

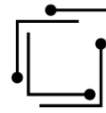
*Herr Clarence: „Ja, Grüß Gott. Ich wollte ganz kurz mich nur melden, weil wir leider in diesem Beitrag bisher nur immer von den fossilen Treibstoffen gesprochen haben. Mit denen muss man aufhören, das ist klar. Ich möchte nur ein Beispiel sagen, wir haben bereits in der Schulung bei den Privatpiloten elektrische Flugzeuge im Einsatz, die zwar nur eine Stunde Flugzeit haben und nicht vier oder fünf, so wie die anderen von den Konkurrenten mit Verbrennungsmotoren, aber die Kosten, unsere Kosten sind nur noch ein Zwanzigstel von dem, was eine Flugminute bei den Kolbenmaschinen kostet, erstens. Zweitens, wir haben also Umweltbelastung, außer den normalen, ich meine, Fluglärm haben wir keinen, fast keinen, weil, es ist ja eine normale Propellermaschine. Und ich persönlich bin auch in der Entwicklung mit dabei von den Flugzeugen, die wir, also Kurzstrecke, sprich 500, wie Sie ganz richtig vorhin gesagt haben, 500 Kilometer, 800 Kilometer – überlegen wir uns doch mal, wenn wir mit dem Zug fahren, wir haben diese Beispiele gerade gehört, wenn wir mit dem Zug fahren Wien-Salzburg, dann fahre ich von Bahnhof zu Bahnhof, das ist ja fantastisch. Da brauche ich kein Flugzeug, weil wenn ich nach Schwechat fahre und dann von dort nach Salzburg, verbrauche ich zu viel Zeit. Aber wenn ich rüberfliege Richtung Zürich, da schaut es schon ganz anders aus, über die Alpen, da bin ich wirklich in einer Stunde 50, oder sagen wir zwei Stunden, bin ich im langsamen Propellerflugzeug dort und habe dann keine Umweltbelastung, wenn wir mit alternativen, den Treibstoffen fliegen, das heißt, elektrisch fliegen.“*

*Dr. Andreas Obrecht: „Herr Clarence, darf ich Sie etwas fragen, sehr laienhaft, weil ich bin kein Techniker. Warum spielt in der Diskussion so wenig die Idee eine Rolle, dass die Luftschiffahrt wieder stärker auch für Personenverkehr eingesetzt wird? Für Güter- und Frachtverkehr ist das ja teilweise der Fall in sehr speziellen Fällen.“*

*Herr Clarence: „Na ja, es ist halt immer, es ist immer eine Frage der Leistung der Motoren. Das Problem in der jetzigen, in der jetzigen Diskussion oder, oder von der jetzigen Alternative sind, ist das Gewicht der Batterien. Das Gewicht der Batterien, das wir mitschleppen müssen und somit bleibt nicht sehr viel Last frei, also ‚useful‘ Last. Das haben wir dann nicht mehr, weil, das ist eine, das ist eine der Fragen. Weil Sie jetzt aber Luftschiffe gesagt haben, da meinen Sie aber keine Zeppeline oder habe ich da was falsch verstanden?“*

*Dr. Andreas Obrecht: „Oh ja, grundsätzlich ja.“*





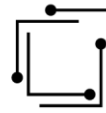
Herr Clarence: „Oh ja, gut. Zeppeline wunderbar, sind ausgezeichnet, ist ein ausgezeichnetes Gerät, kann man alles machen, sind langsam, aber wettermäßig riskant. Und die Frage ist, mit was füllen wir, mit was für einem Gas füllen wir das. Wenn wir natürlich ein ganz leichtes Gas nehmen, das fünfzehnmal leichter ist als die Luft, sprich Wasserstoff, ja das kann aber leicht explodieren. Und seit diesem großen Unfall in New York mit dem Zeppelin, ist man von diesen Reisen weggegangen. Es gibt zwar derzeit am Bodensee eine Firma, die macht einen Rundflug um den Bodensee mit so einem Luftschiff. Ja, das geht, aber, aber man sollte da, auch da Elektromotoren verwenden und keine fossilen Brennstoffe. Das ist ...“

Dr. Andreas Obrecht: „Danke vielmals, Herr Clarence, für diese umfassenden, auch technischen Erklärungen. Frau Kapfinger.“

Mira Kapfinger: „Ja, ich freue mich, dass wir jetzt zu dem Thema andere Technologien kommen. Es ist nämlich so, dass neue Technologien immer wieder als Wundermittel von der Industrie versprochen werden und dann diese Prognosen leider nicht eintreten. Herr Clarence hat es ja auch schon angesprochen, für den Flugverkehr ist es einfach eine sehr große Herausforderung, andere technologische Lösungen zu finden. Da ist es natürlich wichtig, dass man da an der Forschung dranbleibt. Aber man sollte sich keinen Illusionen hingeben. Sogar die Industrie selbst sagt, dass in den nächsten Jahrzehnten keine Linienflüge mit anderen Technologien realistisch sind. Das heißt, grünes Fliegen bleibt in absehbarer Zeit weiter eine Illusion. Wir können uns das gerne auch noch in den einzelnen Teilbereichen anschauen: Also, da ist einmal die Effizienz, dann sind die alternativen Treibstoffe, die schon angesprochen wurden, oder dann eben generell neue Technologien. Bei der Effizienz ist es so: Natürlich ist es wichtig, Prozesse effizienter zu machen. Solange wir aber nicht von einer Reduktion generell des Flugverkehrs ausgehen, werden die Effizienzgewinne immer durch Wachstumsraten aufgeessen.“

Dr. Andreas Obrecht: „Der Herr Riederer nimmt in einem E-Mail diese, also, die Diskussion wieder auf über die Strecken, nicht über die Länge der Strecken der Flüge. Er sagt: ‚Ich habe lange in der Flugsicherung gearbeitet, ich habe mir viele blutige Nasen geholt, weil einige Dinge so falsch laufen wie möglich. Es ist in Europa immer noch nicht möglich, Flughäfen zu koordinieren. Wir leisten uns in Österreich im Umkreis von jeweils 200 Kilometer internationale Flughäfen mit voller Ausstattung. Wien-Bratislava, Linz-Graz, Graz-Klagenfurt, Klagenfurt-Laibach, Linz-Salzburg, Innsbruck-Salzburg, München-Innsbruck, Innsbruck-München-Bozen. Und schon in den Nuller-Jahren, also vor 20 Jahren, gab es in Deutschland den Anlauf, Flüge unter 500 Kilometer zu verbieten. Vergebens. Mit vielen Grüßen Christian Riederer.‘“

Mira Kapfinger: „Ja, ich freue mich total, dass sich so viele Beschäftigte auch in der Diskussion einbringen, weil genau das ist auch, was wir uns wünschen, dass nämlich der Umbau der Flugindustrie auf eine demokratische Weise passiert, dass die Leute, die davon betroffen sind, in alle Prozesse eingebunden werden. Und, dass die Erfahrungen und das Wissen, das da vorhanden ist, auch für die zukünftigen Jobs, die in anderen Bereichen geschaffen werden können, wenn es eben jetzt schon vorausschauend weniger, also, wenn jetzt schon vorausschauend die Flugindustrie reduziert wird. Ich fand es jetzt sehr spannend, dass diese vielen Flughäfen und die vielen Regionalflughäfen angesprochen wurden. Das ist tatsächlich auch was, wo man jetzt ansetzen könnte, Flughäfen auch rückzubauen. Es gibt ja auch schon das Beispiel in Berlin, wo ein alter Flughafen jetzt als Freizeitpark sozusagen genützt wird, das Tempelhofer Feld. Flughäfenrückbauten ist wirklich etwas, über das wir uns unterhalten sollten, weil, gerade wenn die Kurzstreckenflüge, die



*es ja wirklich nicht braucht angesichts der Klimakrise, reduziert werden, dann brauchen wir nicht so viele Regionalflughäfen, die zusätzlich oft rote Zahlen schreiben und öffentliche Gelder fressen.“*

Dr. Andreas Obrecht: *„Sie haben am Anfang dieses Jahres im Februar Ihrer Organisation ein Diskussionspapier veröffentlicht: ‚Sichere Landung. Ein gerechter Übergang vom Flugverkehr zur klimafreundlichen Mobilität.‘ Sie haben jetzt auch gesagt, es hängen ja hunderttausende Arbeitsplätze weltweit an dieser Industrie. Bitte kurze Antwort: Was ist ein gerechter Übergang? Worauf ist da zu achten?“*

Mira Kapfinger: *„Ein gerechter Übergang ist eine Forderung, die von Gewerkschaften und Klimagerechtigkeitsbewegung gemeinsam entworfen wurde. Es geht eben darum, sichere Jobs langfristig zu schaffen und die Betroffenen einzubinden in alle Umbauprozesse. Es heißt aber auch, dass wir vorausschauend planen müssen und nicht auf die nächste Krise warten, die wieder große Jobreduktionen bringen wird, sondern jetzt eben diesen Umbau einzuleiten mit Umschulungen, mit sicheren Lohnfortzahlungen und auch mit Ausgleichsmechanismen, dass zum Beispiel Gemeinschaften im globalen Süden, die sehr stark von Tourismus abhängig sind, auch weiter finanzielle Sicherungen haben. Was aber auch wichtig ist, so ein gerechter Umbau ist keine Ausrede, Prozesse zu verzögern. Ganz im Gegenteil. Es kann nur gerecht passieren, wenn das jetzt sofort begonnen wird, dieser Prozess, weil uns die Zeit davonläuft.“*

Dr. Andreas Obrecht: *„Mira Kapfinger, haben Sie herzlichen Dank für das Gespräch. Das war ein Plädoyer am Schluss auch für Ihre politische Arbeit, denke ich. Viel Glück in dem, was Sie machen und vorhaben.“*

Mira Kapfinger: *„Dankeschön!“*

Dr. Andreas Obrecht: *„Wer mehr über die Aktivitäten von ‚Stay Grounded‘ wissen will, der sollte einen Blick auf die Website der NGO werfen, nämlich: [de.stay-grounded.org](http://de.stay-grounded.org), [de.stay-grounded.org](http://de.stay-grounded.org). Und morgen geht es in der Sendung ‚Punkt eins‘ aufgrund einer, ... des neuen schrecklichen Gewalttodes zweier Frauen in Wien um das Thema der Gewalt gegen Frauen und ob dieses ein systematisches, ein systemisches Problem in unserer Gesellschaft darstellt. Rosa Loger ist die Leiterin der Wiener Interventionsstelle gegen Gewalt in der Familie und sie wird morgen Gast bei Philipp Blom sein. Ich darf noch das Team der Sendung absagen: Die Technik hat Anna Kuncio besorgt, das Telefon hat Günther Kandlbauer bedient. Regie hat Xaver Forthuber geführt. Die Musik hat Ihr Moderator ausgewählt. Und noch ein kurzer Hinweis: Gleich im Anschluss, in ‚Wissen Aktuell‘, erfahren Sie auch mehr über Laien-Flüge ins Weltall. Mit dem 1976 von der ‚Steve Miller Band‘ eingespielten Rock-Klassiker-Ballade ‚Fly Like an Eagle‘ verabschiedet sich Andreas Obrecht und wünscht noch einen angenehmen Nachmittag.“*

Es folgt Musik.

Bei der Sendereihe „Punkt eins“ handelt es sich eine moderierte Diskussionssendung, die montags bis freitags von 13:00 bis 13:55 Uhr live im Hörfunkprogramm „Ö1“ ausgestrahlt wird. Sie behandelt eine große Bandbreite von Themen mit unterschiedlichem Aktualitätsbezug, von politischen oder sozialen Fragen über Kultur, Zeitgeschichte, Alltagsleben, Familie und Beziehungen bis zu Sport. Neben einem oder mehreren Studiogästen kommen dabei auch Zuhörer telefonisch oder per E-Mail zu Wort („Call-in“).

### 3. Beweiswürdigung

Die Feststellungen zu den Beschwerdeführern beruhen auf dem Beschwerdevorbringen, dem übermittelten Firmenbuchauszug der Erstbeschwerdeführerin sowie dem übermittelten Vereinsregistrauszug und den übermittelten Statuten des Zweitbeschwerdeführers.

Die Feststellungen zum Inhalt der Sendung „Punkt eins“ im Hörfunkprogramm „Ö1“ am 16.09.2021 beruhen auf dem von den Beschwerdeführern vorgelegten Transkript der Sendung sowie auf der Einsichtnahme der KommAustria in die vom Beschwerdegegner vorgelegten Aufzeichnungen der Sendung.

Die Feststellung, dass der Titel dieser Sendung *„Fliegen und Emittieren“* lautet, beruht auf den wiederholten Angaben des Moderators in der Sendung (*„‘Flying High‘, die steirische Band ‚Opus‘ aus dem Jahr 1985. ‚Fliegen und Emittieren‘, das ist der Titel und das Thema der heutigen Sendung ‚Punkt eins‘ und Mira Kapfinger ist mein Gast im Studio.“; „‘Fliegen und Emittieren‘, das ist der Titel und das Thema der heutigen Sendung ‚Punkt eins‘. Haben Szenarien zur Reduktion flugbedingter Emissionen Chancen auf Verwirklichung? Mira Kapfinger hat die Organisation ‚Stay Grounded‘ – ‚Bleib am Boden‘ – mitbegründet und arbeitet auch für diese NGO, die mittlerweile 160 Mitgliedorganisationen auf der ganzen Welt hat und auch alternative Mobilitätsszenarien entwickelt.“*).

Die Feststellungen zur Ausstrahlung der Sendung sowie zu deren Bereitstellung in der „ORF-Radiothek“ unter [radiothek.orf.at](http://radiothek.orf.at) sowie im „Ö1-Player“ unter [oe1.orf.at/player](http://oe1.orf.at/player) ergeben sich aus dem unbestrittenen Vorbringen der Beschwerdeführer.

Die Feststellungen zur Sendereihe „Punkt eins“ beruhen auf dem glaubwürdigen, von den Beschwerdeführern auch nicht bestrittenen Vorbringen des Beschwerdegegners sowie auf der Einsichtnahme der KommAustria in die Website des Beschwerdegegners unter <https://oe1.orf.at/punkteins> (zuletzt besucht am 16.09.2022).

### 4. Rechtliche Beurteilung

#### 4.1. Zuständigkeit der Behörde

Gemäß § 35 ORF-G obliegt die Rechtsaufsicht über den ORF der Regulierungsbehörde. Gemäß § 35 Abs. 3 ORF-G ist die Regulierungsbehörde die KommAustria.

#### 4.2. Beschwerdevoraussetzungen

§ 36 ORF-G lautet auszugsweise:

##### *„Rechtsaufsicht*

*§ 36. (1) Die Regulierungsbehörde entscheidet neben den anderen in diesem Bundesgesetz und im KommAustria-Gesetz genannten Fällen – soweit dafür nicht eine andere Verwaltungsbehörde oder ein Gericht zuständig ist – über die Verletzung von Bestimmungen dieses Bundesgesetzes mit Ausnahme der Bestimmungen des 5a. Abschnittes oder über die Verletzung des Umfangs eines Angebotskonzepts einschließlich allfälliger nach § 6b Abs. 2 erteilten Auflagen*

1. auf Grund von Beschwerden

a. einer Person, die durch eine Rechtsverletzung unmittelbar geschädigt zu sein behauptet;

b. (...)

c. eines Unternehmens, dessen rechtliche oder wirtschaftliche Interessen durch die behauptete Verletzung berührt werden.

2. (...)

(3) Beschwerden sind innerhalb von sechs Wochen, Anträge sind innerhalb von sechs Monaten, gerechnet vom Zeitpunkt der behaupteten Verletzung dieses Bundesgesetzes, einzubringen. Offensichtlich unbegründete Beschwerden und Anträge sind ohne weiteres Verfahren zurückzuweisen.

(...).“

#### 4.2.1. Rechtzeitigkeit

Die gegenständliche Ausgabe der Sendung „Punkt eins“ wurde am 16.09.2021 im Hörfunkprogramm „Ö1“ ausgestrahlt und war danach für sieben Tage in der „ORF-Radiothek“ unter [radiothek.orf.at](http://radiothek.orf.at) sowie im „Ö1-Player“ unter [oe1.orf.at/player](http://oe1.orf.at/player) abrufbar. Die Beschwerde wurde von den Beschwerdeführern am 27.10.2021 eingebracht und ist daher rechtzeitig.

#### 4.2.2. Beschwerdelegitimation

Die Beschwerdeführer stützen ihre Legitimation für die Geltendmachung von Verletzungen der Bestimmungen der §§ 4 Abs. 5 Z 1 und Z 3 sowie 10 Abs. 5 und 7 ORF-G durch den dargestellten Sachverhalt auf § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a und c ORF-G: Durch die gegenständliche, gegen diese Grundsätze verstoßende Berichterstattung des Beschwerdegegners seien sie unmittelbar geschädigt (lit. a *leg cit*); zudem seien durch diese auch ihre wirtschaftlichen und rechtlichen Interessen berührt (lit. c *leg cit*).

Für die Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G („Individualbeschwerde“) ist wesentlich, dass durch die behauptete Verletzung eine Person unmittelbar geschädigt ist. Eine solche Schädigung umfasst nach der Spruchpraxis des Bundeskommunikationssenats (BKS) neben der materiellen auch die immaterielle Schädigung. Diese muss zumindest im Bereich der Möglichkeit liegen, das heißt, sie darf nicht von vorneherein ausgeschlossen sein (vgl. etwa BKS 18.10.2010, 611.929/0002-BKS/2010). Immaterielle Schäden begründen dann eine Beschwerdelegitimation, wenn der Schaden aus der Rechtsordnung unmittelbar ableitbare rechtliche Interessen betrifft, denen der Gesetzgeber Rechtsschutz zuerkennt (vgl. etwa BKS 25.02.2013, 611.807/0002-BKS/2013). Solche Interessen sind etwa die Ehrenbeleidigung gemäß § 1330 ABGB oder die Ruf- und Kreditschädigung (vgl. BKS 31.03.2005, 611.935/0002-BKS/2005). Als mögliche immaterielle Schäden im Sinne des § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G können allerdings ausschließlich solche angesehen werden, die insbesondere aufgrund ihrer Individualisierbarkeit hinsichtlich der Person des „Geschädigten“ an objektivierbaren Kriterien festgemacht werden können (vgl. BKS 10.12.2007, 611.929/0007-BKS/2007; 27.06.2008, 611.967/0010-BKS/2008;

11.12.2013, 611.929/0002-BKS/2013; Bundesverwaltungsgericht [BVwG] 12.09.2019, W120 2149693-1/6E; 12.11.2019, W249 2178977-1/14E).

Für die Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G („Konkurrentenbeschwerde“) ist wesentlich, dass durch die behauptete Verletzung rechtliche oder wirtschaftliche Interessen eines Unternehmens berührt werden. Dabei reicht die Darlegung einer zumindest im Bereich des Möglichen liegenden Berührung aus. Voraussetzung ist nach der Rechtsprechung jedoch, dass ein spezifisches Wettbewerbsverhältnis zwischen den Unternehmen vorliegt (vgl. VfGH 23.09.2008, B 1461/07 [zu BKS 18.06.2007, 611.960/0004-BKS/2007]). Ein solches ist anzunehmen, wenn sich das beschwerdeführende Unternehmen am selben oder auf einem vor- oder nachgelagerten Markt in einer Wettbewerbssituation zum ORF oder zu einem seiner Tochterunternehmen befindet (BKS 25.09.2006, 611.933/0006-BKS/2006), oder wenn eine solche zwischen dem beschwerdeführenden Unternehmen und jenen Unternehmen besteht, die unmittelbar Gegenstand der Berichterstattung durch den ORF waren (vgl. BKS 29.01.2007, 611.954/0004-BKS/2007).

Besteht eine Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G, so erübrigt sich nach der Rechtsprechung ein Eingehen auf das Bestehen einer Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G (vgl. VfGH 17.03.2011, 2011/03/0022; BKS 19.04.2010, 611.980/0003-BKS/2010).

#### **4.2.2.1. Erstbeschwerdeführerin**

Die Erstbeschwerdeführerin behauptet im Wesentlichen, die gegenständliche Berichterstattung beinhalte kreditschädigende Aussagen im Sinne des § 1330 Abs. 2 ABGB über die Luftfahrt und somit auch über sie als die Betreiberin des größten österreichischen Flughafens. Durch diese Berichterstattung sei sie unmittelbar in ihrem Erwerb und wirtschaftlichen Fortkommen gefährdet worden, da die einseitigen und unwidersprochenen Ausführungen des Studiogasts auf ihre möglichen Kunden abschreckend wirken würden und sich dadurch negativ auf ihre Passagierzahlen und ihren Umsatz auswirken würden. Jedenfalls sei dadurch ihr wirtschaftlicher Ruf und ihre Reputation geschädigt worden.

Mit diesen Ausführungen behauptet die Erstbeschwerdeführerin sowohl eine unmittelbare materielle Schädigung als auch eine unmittelbare immaterielle Schädigung (vgl. KommAustria, 25.10.2017, KOA 12.041/17-012, bestätigt durch BVwG 12.11.2019, W249 2178977-1/14E). Beide Schädigungen liegen nach Ansicht der KommAustria auch im Bereich der Möglichkeit. So erscheint es insbesondere nicht gänzlich ausgeschlossen, dass dadurch, dass die Erstbeschwerdeführerin namentlich und wiederholt als Anbieterin von in der Sendung als besonders klimaschädlich dargestellten Kurzstreckenflügen erwähnt wird, deren wirtschaftlicher Ruf beeinträchtigt wird, und die Hörer der Sendung zumindest auf diesen Strecken verstärkt die in der Sendung dargestellten alternativen Reisemöglichkeiten in Betracht ziehen, was sich negativ auf ihre Umsätze und damit ihren Erwerb auswirken kann. Jedenfalls aufgrund der mit dieser namentlichen Nennung verbundenen negativen Darstellung ist die Erstbeschwerdeführerin damit als „Geschädigte“ im Sinne der dargestellten Rechtsprechung individualisierbar.

Damit ist die Beschwerdelegitimation der Erstbeschwerdeführerin bereits nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G gegeben.

#### 4.2.2.2. Zweitbeschwerdeführer

Der Zweitbeschwerdeführer behauptet ebenfalls, die gegenständliche Berichterstattung beinhalte kreditschädigende Behauptungen im Sinne des § 1330 Abs. 2 ABGB. Zur Geltendmachung der Ansprüche nach § 1330 Abs. 1 und Abs. 2 ABGB sei nach der zivilgerichtlichen Rechtsprechung der von der ehrenrührigen Behauptung Betroffene, also derjenige, dessen Ehre angegriffen wurde, legitimiert. Richte sich die Ehrenbeleidigung gegen ein Kollektiv mit einem überschaubaren Kreis von Angehörigen, dann sei jedes einzelne Mitglied dieses Kollektivs davon betroffen. Für die persönliche Betroffenheit des Einzelnen sei dabei die Namensnennung nicht erforderlich. Er selbst sei ein traditionsreicher und anerkannter Verein, zu dessen statutengemäßen Zielen die Stärkung und Förderung des Luftfahrtstandorts Österreich, aber auch die nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Luftfahrt zähle, und ein Sprachrohr, um die Öffentlichkeit für die volkswirtschaftliche Bedeutung und Wichtigkeit des Luftfahrtsektors zu sensibilisieren, das Verständnis zu fördern und damit einen wesentlichen Beitrag zur öffentlichen Meinungs- und Entscheidungsbildung zu leisten, sowie ein kompetenter Ansprechpartner für zentrale Fragen der Luftfahrt. Zu seinen Mitgliedern würden die „Big Player“ der österreichischen Luftfahrt zählen, unter ihnen die Erstbeschwerdeführerin und die Austrian Airlines sowie die Austro Control und weitere Fluglinien. Es sei daher evident, dass die gegenständliche Berichterstattung sowohl in Bezug auf die Mitglieder des Zweitbeschwerdeführers als auch auf diesen selbst, wenngleich er in der Sendung nicht namentlich genannt werde – was jedoch nach der dargestellten zivilgerichtlichen Rechtsprechung nicht von Bedeutung sei – kreditschädigend wirke.

Mit diesem Vorbringen gelingt es dem Zweitbeschwerdeführer nicht, das Vorliegen einer unmittelbaren Schädigung seiner Person im Sinne der dargestellten Rechtsprechung und damit eine Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G zu begründen. Anders als die Erstbeschwerdeführerin wird dieser in der Sendung weder ausdrücklich namentlich genannt noch wird sonst irgendwie ein Bezug zu ihm hergestellt (vgl. BKS 11.12.2013, 611.929/0002-BKS/2013). Mangels konkreter Bezugnahme auf seine Person fehlt damit gegenständlich dessen Individualisierbarkeit anhand objektiver Kriterien. Diese ergibt sich, da seine Schädigung durch die Berichterstattung nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G unmittelbar sein muss, auch nicht mittelbar daraus, dass allenfalls einzelne seiner Mitglieder – wie etwa die Erstbeschwerdeführerin – individualisierbar sind.

Auch eine Beschwerdelegitimation des Zweitbeschwerdeführers nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G besteht nicht. Diese Bestimmung stellt ausdrücklich darauf ab, dass es sich bei dem Beschwerdeführer um ein Unternehmen handelt (*„auf Grund von Beschwerden [...] eines Unternehmens [...]“*; siehe auch VwGH 11.10.2007, 2007/04/0043). Diesen sollte eine gegenüber dem „Normalfall“ der Individualbeschwerde erleichterte Zugangsmöglichkeit zum Rechtsschutz hinsichtlich des Erfordernisses der individuellen Betroffenheit eröffnet werden (BKS 18.06.2007, 611.960/0004-BKS/2007). Es handelt sich damit um eine Erweiterung des Rechtsschutzes für wirtschaftlich tätige natürliche und juristische Personen. Dementsprechend ist es auch nach der dargestellten Rechtsprechung Voraussetzung für eine Beschwerde nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G, dass ein spezifisches Wettbewerbsverhältnis zwischen Unternehmen besteht (vgl. VfGH 23.09.2008, B 1461/07 [zu BKS 18.06.2007, 611.960/0004-BKS/2007]; siehe dazu auch *Kogler/Traimer/Truppe*, Österreichische Rundfunkgesetze<sup>4</sup>, 338f sowie KommAustria 06.11.2013, KOA 12.020/13-009; 17.06.2020, KOA 12.059/20-003). Eine unternehmerische Tätigkeit des Zweitbeschwerdeführers aber wird von diesem weder behauptet, noch ist eine solche aus den vorgelegten Statuten ersichtlich.

Die Beschwerde des Zweitbeschwerdeführers war somit gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a und c ORF-G mangels Beschwerdelegitimation als unzulässig zurückzuweisen (vgl. Spruchpunkt 2.).

### **4.3. Zur behaupteten Verletzung des Objektivitätsgebotes**

#### **4.3.1. Rechtsgrundlagen**

§ 4 Abs. 5 ORF-G lautet:

##### *„Öffentlich-rechtlicher Kernauftrag*

##### **§ 4. (...)**

*(5) Der Österreichische Rundfunk hat bei Gestaltung seiner Sendungen und Angebote weiters für*

*1. eine objektive Auswahl und Vermittlung von Informationen in Form von Nachrichten und Reportagen einschließlich der Berichterstattung über die Tätigkeit der gesetzgebenden Organe und gegebenenfalls der Übertragung ihrer Verhandlungen;*

*2. die Wiedergabe und Vermittlung von für die Allgemeinheit wesentlichen Kommentaren, Standpunkten und kritischen Stellungnahmen unter angemessener Berücksichtigung der Vielfalt der im öffentlichen Leben vertretenen Meinungen;*

*3. eigene Kommentare, Sachanalysen und Moderationen unter Wahrung des Grundsatzes der Objektivität*

*zu sorgen.“*

§ 10 ORF-G lautet auszugsweise:

##### *„Inhaltliche Grundsätze*

##### **§ 10. (...)**

*(5) Die Information hat umfassend, unabhängig, unparteilich und objektiv zu sein. Alle Nachrichten und Berichte sind sorgfältig auf Wahrheit und Herkunft zu prüfen, Nachricht und Kommentar deutlich voneinander zu trennen.*

*(...)*

*(7) Kommentare, Analysen und Moderationen haben sachlich zu sein und auf nachvollziehbaren Tatsachen zu beruhen. (...).“*

#### **4.3.2. Verletzung von § 4 Abs. 5 Z 1 und Z 3 iVm § 10 Abs. 5 und Abs. 7 ORF-G**

Die Erstbeschwerdeführerin beanstandet zusammengefasst, dass der Beschwerdegegner seinem Studiogast Mira Kapfinger eine Plattform geboten habe, um ihr Ansinnen darzustellen, und keine Contra-Standpunkte zu ihrer völlig einseitigen Darstellung zur Geltung kommen lassen habe, dass er ihre unwahren Behauptungen unwidersprochen gelassen habe, dass er nicht nur einseitig

berichtet, sondern sich sogar mit seinem Studiogast und ihrem Anliegen solidarisiert habe, dass unerwähnt geblieben sei, worin die fachliche Kompetenz des Studiogasts liege und dass der von ihr vertretenen Organisation „Stay Grounded“ unter anderem ein Zusammenschluss von Gruppen von Flughafengegner zugrunde liege. Es seien damit in dieser Sendung Pro- und Contra-Standpunkte nicht ausgewogen zur Geltung gekommen, wodurch beim Durchschnittsbetrachter ein verzerrter Eindruck des behandelten Themas entstanden sei. Hierdurch sei das Objektivitätsgebot verletzt worden.

#### **4.3.2.1. Darstellung der Rechtslage**

Nach ständiger Rechtsprechung des VfGH ist jede zulässige Darbietung des Beschwerdegegners den grundsätzlichen Geboten der Objektivität, Unparteilichkeit, Pluralität und Ausgewogenheit gemäß Art. I Abs. 2 BVG-Rundfunk und § 1 Abs. 3 ORF-G unterworfen. Das im ORF-G festgelegte Objektivitäts- und Unparteilichkeitsgebot bezieht sich somit auf alle vom Beschwerdegegner gestaltete Sendungen (vgl. VfSlg. 12.086/1989; 13.843/1994; 17.082/2003). Den Beschwerdegegner treffen je nach konkreter Art der Sendung unterschiedliche Anforderungen, dem Objektivitätsgebot Rechnung zu tragen (vgl. VfSlg. 17.082/2003).

Nach § 4 Abs. 5 ORF-G hat der ORF bei der Gestaltung seiner Sendungen und Angebote unter anderem für die Wiedergabe und Vermittlung von für die Allgemeinheit wesentlichen Kommentaren, Standpunkten und kritischen Stellungnahmen unter angemessener Berücksichtigung der Vielfalt der im öffentlichen Leben vertretenen Meinungen (Z 2) und für eigene Kommentare, Sachanalysen und Moderationen unter Wahrung des Grundsatzes der Objektivität (Z 3) zu sorgen. § 10 Abs. 5 ORF-G zufolge hat die Information umfassend, unabhängig, unparteilich und objektiv zu sein. Alle Nachrichten und Berichte sind sorgfältig auf Wahrheit und Herkunft zu prüfen, Nachricht und Kommentar deutlich voneinander zu trennen. Nach § 10 Abs. 7 ORF-G haben Kommentare, Analysen und Moderationen sachlich zu sein und auf nachvollziehbaren Tatsachen zu beruhen.

Diese im Interesse der Objektivität und Unparteilichkeit der Berichterstattung und der Berücksichtigung der Meinungsvielfalt im Sinne des Art. I Abs. 2 BVG Rundfunk stehenden gesetzlichen Konkretisierungen des Objektivitätsgebotes tragen der Stellung des ORF als öffentlich-rechtlicher Rundfunkveranstalter ebenso Rechnung wie seiner durch Art. 10 EMRK gewährleisteten besonderen Funktion als „public watchdog“ in der demokratischen Gesellschaft. Daher zählen nicht nur eine entsprechend umfassende Informationsvermittlung zum Kernauftrag des ORF, sondern auch die Wiedergabe und Vermittlung von für die Allgemeinheit wesentlichen Kommentaren, Standpunkten und kritischen Stellungnahmen Dritter ebenso wie eigene Kommentare und Sachanalysen. Während § 4 Abs. 5 Z 2 ORF-G für die Wiedergabe und Vermittlung von Kommentaren und Stellungnahmen Dritter insbesondere eine angemessene Berücksichtigung der Vielfalt der im öffentlichen Leben vertretenen Meinungen verlangt (VwSlg. 16.999 A/2006, 18.545 A/2012), stellt § 4 Abs. 5 Z 3 ORF-G eigene Kommentare und Sachanalysen des ORF unter ein spezielles Gebot der Objektivität.

Das allgemeine Objektivitätsgebot des § 4 Abs. 5 ORF-G ist also differenziert zu sehen, je nachdem, welche Stellung demjenigen, der Kommentare oder Stellungnahmen und Sachanalysen vornimmt, in Bezug auf den ORF zukommt (vgl. schon VfSlg. 17.082/2003). Erfolgt ein Kommentar oder eine Stellungnahme bzw. Sachanalyse von einer Person, die von den Sendungsverantwortlichen zu einer solchen Beurteilung in der Sendung eingeladen wird, die aber selbst in die redaktionelle Verantwortung nicht eingebunden ist, also in diesem Sinn von einem vom ORF unabhängigen



Dritten, so bemisst sich die (Auswahl-)Verantwortung des ORF gemäß § 4 Abs. 5 Z 2 ORF-G insbesondere unter Vielfaltsgesichtspunkten. Handelt es sich demgegenüber um unmittelbar dem ORF zuzurechnende, weil redaktionell verantwortliche Personen, trifft den ORF insbesondere die (Inhalts-)Verantwortung nach § 4 Abs. 5 Z 3 ORF-G. Dabei kommt es auf die Beurteilung der jeweils in Rede stehenden Äußerungen in ihrem Gesamtzusammenhang im Hinblick auf Art und Inhalt der betreffenden Sendung und das Thema an, zu dem im Konkreten Kommentar und Sachanalyse erfolgen, wobei die durch Art. 10 EMRK geschützte journalistische Gestaltungs- und Meinungsäußerungsfreiheit immer zu berücksichtigen ist (VfGH 10.10.2020, E 2281/2020-15).

Nach der ständigen Rechtsprechung des VfGH bemisst sich die Objektivität grundsätzlich nach dem vorgegebenen Thema der Sendung. Dabei hat die Prüfung jeweils anhand des Gesamtkontextes der Sendung zu erfolgen. Einzelne Formulierungen können aus dem Gesamtzusammenhang gerechtfertigt werden, es sei denn, es handelt sich um polemische oder unangemessene Formulierungen, die als solche mit dem Objektivitätsgebot niemals vereinbar sind (vgl. zu § 4 Abs. 5 Z 3 ORF-G etwa KommAustria 01.03.2017, KOA 12.038/17-001). Bei der Beurteilung der Objektivität einer Sendung ist der Eindruck des Durchschnittskonsumenten im Gesamtkontext des Gebotenen maßgebend und vom Wissens- und Bildungsstand des Durchschnittsmenschen auszugehen (vgl. VfSlg. 16.468/2002; BKS 27.09.2010, 611.988/0006-BKS/2010). Dieser Gesamtkontext und der für den Durchschnittsbetrachter daraus zu gewinnende Eindruck gibt der Beurteilung, ob die Gestaltung einer Sendung dem Objektivitätsgebot entsprochen hat, die Grundlage (vgl. VfGH 10.11.2004, 2002/04/0053; 01.03.2005, 2002/04/0194; 15.09.2006, 2004/04/0074). Mit dem Objektivitätsgebot unvereinbar wären folglich einzelne Aussagen oder Formulierungen eines Beitrages, die eine hervorstechende und den Gesamtzusammenhang in den Hintergrund drängende Wirkung derart entfalten, dass beim Durchschnittsbetrachter unweigerlich ein verzerrter Eindruck des behandelten Themas entsteht (vgl. BKS 27.09.2010, 611.988/0006-BKS/2010). Die äußerste Schranke des Zulässigen bilden die §§ 111 und 115 StGB sowie § 1330 ABGB. Unzulässig ist es, einen Bericht gedanklich in Einzelteile zu zerlegen und danach jeden Teil jeweils isoliert betrachtet einer Überprüfung auf das Objektivitätsgebot zu unterziehen (vgl. BKS 01.07.2009, 611.901/0012-BKS/2009, 19.04.2010, 611.980/0003-BKS/2010).

Eine kritische Berichterstattung steht nicht per se mit dem Objektivitätsgebot in Konflikt. Die Sachlichkeit (Objektivität) einer Sendung bemisst sich grundsätzlich auch nach ihrem vorgegebenen Thema (vgl. VfGH 22.04.2009, 2007/04/0164), wobei dem Beschwerdegegner hier ein erheblicher gestalterischer Spielraum zukommt (BKS 19.04.2010, 611.980/0003-BKS/2010). Nach der Rechtsprechung des BKS ist es dabei gerade auch Aufgabe und Ziel des öffentlich-rechtlichen Rundfunks, gesellschaftsrelevante „Problemzonen“ zu beleuchten und allfällige Missstände aufzuzeigen (vgl. z.B. BKS 19.04.2010, 611.980/0003-BKS/2010, 27.09.2010, 611.988/0006-BKS/2010).

Die Frage der Einhaltung des Objektivitätsgebots durch den Beschwerdegegner erfordert die Prüfung, ob Informationen objektiv vermittelt und ob die Berichte sorgfältig geprüft wurden, insbesondere auf Wahrheit und Herkunft bzw. ob sie auf nachvollziehbaren Tatsachen beruhen (vgl. VfGH 01.03.2005, 2002/04/0194; BKS 01.03.2010, 611.901/0002-BKS/2010). Dies gilt nicht nur für Kommentare, Analysen und Moderationen im Sinne des § 10 Abs. 7 ORF-G, sondern auch für Informationen im Sinne des § 10 Abs. 5 ORF-G. Bei dieser Nachprüfung ist die Regulierungsbehörde nur verpflichtet, zu überprüfen, ob der Beschwerdegegner einen von ihm

gestalteten Bericht ausreichend recherchiert hat in dem Sinne, dass die darin getroffenen Aussagen sich aus den Recherchequellen ergeben können (BVwG 04.07.2017, W157 2117445-1/3E).

Das Objektivitätsgebot verpflichtet, Pro- und Contra-Standpunkte voll zur Geltung gelangen zu lassen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob medial vorgetragene Angriffe von ORF-Angehörigen selbst herrühren oder von ihnen nur aufgegriffen oder verbreitet werden (vgl. VfSlg. 12.491/1990). Ein Anspruch auf eine Berichterstattung bestimmten Inhalts und Umfangs besteht dabei grundsätzlich nicht: Die Frage der Auswahl und Gewichtung der Berichterstattung über bestimmte Ereignisse, Vorkommnisse und Meinungen bei Sendungen, die der ORF selbst gestaltet, ist allein Sache des ORF (vgl. VfSlg. 13.338/1993).

Nach der Rechtsprechung des BKS kommt der Beachtung des Grundsatzes „*audiatur et altera pars*“ umso größere Bedeutung zu, wenn beispielsweise von den in einer Sendung auftretenden Personen strafrechtsrelevante Vorwürfe gegen die andere Seite erhoben werden (vgl. BKS 19.04.2010, 611.980/0003-BKS/2010). Ebenso ist bei kritischen Äußerungen (so etwa, wenn einer Person, wenn schon nicht strafrechtlich relevantes, aber doch moralisch verwerfliches Verhalten vorgeworfen wird [vgl. in diesem Sinne RFK 11.12.2000, RfR 2001, 29]), der Grundsatz „*audiatur et altera pars*“ unbedingt zu beachten (vgl. BVwG 15.02.2018, W219 2124027-1/8E ua, BVwG 13.05.2014, W120 2000239-1/10E ua; RFK 24.09.1991, RfR 1993, 11; in diesem Sinne auch BKS 28.03.2012, 611.996/0002-BKS/2012, im Zusammenhang mit „*erheblichen Vorwürfen*“ von Geschäftspraktiken, die für den Durchschnittsbetrachter negativ konnotiert sind). Dies gilt auch dann, wenn der Sachverhalt aufgrund der Rechercheergebnisse an sich für wahr gehalten werden darf (vgl. BKS 14.12.2011, 611.948/0003-BKS/2012). Ein Anspruch auf eine Replikmöglichkeit liegt allerdings nur dort vor, wo Vorwürfe erhoben werden (BKS 20.01.2005, 611.936/0001-BKS/2005).

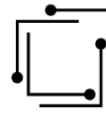
#### **4.3.2.2. Zum Vorwurf der unausgewogenen Berichterstattung**

Soweit die Erstbeschwerdeführerin vorbringt, dass der Beschwerdegegner in der gegenständlichen Sendung seinem Studiogast eine Plattform geboten habe, um ihr Ansinnen darzustellen, keine Contra-Standpunkte zur einseitigen Darstellung seines Studiogasts zur Geltung kommen lassen habe, wodurch beim Durchschnittsbetrachter ein verzerrter Eindruck des behandelten Themas entstanden sei, und er nicht nur einseitig berichtet, sondern sich sogar mit seinem Studiogast und deren Anliegen solidarisiert habe, ist festzuhalten:

Bei der gegenständlichen Sendung handelt es sich um eine moderierte Live-Diskussionssendung, die die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs („Fliegen und Emittieren“) zum Thema hat. Der Beschwerdegegner hat sich dabei entschieden, dieses Thema durch ein Gespräch mit einem Studiogast zu behandeln sowie, formatbedingt, durch verschiedene Diskussionsbeiträge von Zuhörern, die entweder per Telefon zugeschaltet werden oder deren E-Mails vom Moderator der Sendung vorgelesen werden.

Aus der Judikatur des VfGH ergibt sich zunächst, dass die Frage der Auswahl und Gewichtung der Berichterstattung über bestimmte Ereignisse, Vorkommnisse oder Meinungen innerhalb des rundfunkverfassungsrechtlichen Rahmens – bei Sendungen, die der Beschwerdegegner selbst gestaltet – Sache des Beschwerdegegners ist (VfSlg. 13.338/1993).

Weiters hat der VfGH im Zusammenhang mit der Teilnahme an politischen Diskussionssendungen ausgesprochen, dass sich das Objektivitätsgebot und das Gebot der Unparteilichkeit vor allem über die sachlich begründete Auswahl des Kreises an Teilnehmerinnen und Teilnehmern realisiert. Dabei



besteht grundsätzlich kein Anspruch auf Präsenz in einer bestimmten Sendung. Insoweit kommt dem Beschwerdegegner ein weiter Spielraum zu, nach welchen journalistischen Kriterien Diskussionsrunden zusammenzusetzen sind (vgl. etwa VwGH 17.03.2011, 2011/03/0022; 24.07.2012, 2010/03/0073; 26.06.2014 2013/03/0161).

Nach Ansicht des BKS schließlich ist dem Beschwerdegegner zuzugestehen, dass schon die Festlegung bestimmter Sendungsformate eine Einschränkung des Teilnehmerkreises bedingen kann. Dabei steht es in seinem ausschließlichen Ermessen, nach journalistischen Kriterien abzuwägen. Es ist nicht Aufgabe der Regulierungsbehörde, den Beschwerdegegner bei dieser – in den Kernbereich der journalistischen Tätigkeit hineinreichenden – Beurteilung und Kriterienfindung in enge Vorgaben zu zwingen. Nicht umsonst habe auch die Rechtsprechung stets betont, dass eine Gesamtschau aller relevanten Sendungen anzustellen und anhand dieser zu beurteilen ist, ob dem Gebot der Meinungsvielfalt entsprochen wurde (vgl. KommAustria, 06.11.2013, KOA 12.020/13-009, bestätigt durch BKS 11.12.2013, 611.813/0004-BKS/2013).

Überträgt man diese Rechtsprechung auf die gegenständliche Sendung, ist dem Beschwerdegegner zunächst einmal nicht entgegenzutreten, wenn er das gewählte Thema „Fliegen und Emittieren“ im Rahmen des gewählten Sendungsformats (Call-In-Sendung) behandelt. Dass dieses Thema für das gegenständliche Format grundsätzlich nicht geeignet ist, wird auch von der Erstbeschwerdeführerin nicht vorgebracht, diese wendet sich nur gegen die konkrete inhaltliche Gestaltung der Sendung. Aber auch diese Gestaltung als etwa einstündiges interaktives Studiogespräch mit einem Studiogast, deren Ausführungen vor allem als Grundlage und Auslöser einer Kontroverse mit den Zuhörern dienen sollen, und die damit einhergehende Einschränkung des Teilnehmerkreises ist nach Ansicht der KommAustria vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtsprechung nicht zu beanstanden. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass bei einem derartigen Format nicht nur der Studiogast Zeit benötigt, um im Zwiegespräch mit dem Moderator seine Ansichten zu entwickeln und darzustellen, sondern auch ausreichend Zeit für Wortmeldungen der Zuhörer erforderlich ist, sowie für Musikstücke. Dies umso mehr, wenn es sich – wie auch die Erstbeschwerdeführerin selbst ausführt – bei dem gewählten Thema um ein komplexes handelt. Damit kann die gegenständliche Entscheidung des Beschwerdegegners – wie im Übrigen für die Sendereihe nicht untypisch – nur einen Studiogast zum gegenständlichen Thema einzuladen, auf nachvollziehbare journalistisch sachliche Gründe zurückgeführt werden (vgl. BKS 12.11.2007, 611.901/0008-BKS/2007).

Weiters ermöglicht das Format der gegenständlichen Sendung aufgrund seiner interaktiven Gestaltung, dass auch andere Meinungen als jene des Studiogasts geäußert werden. So hat etwa ein Anrufer sich gegen die vom Studiogast vorgenommene Berechnung der Umweltkosten von Flugreisen gewendet, indem er auf die – seiner Meinung nach – höheren Kosten beim Autofahren verwiesen hat (*„Wenn ich es mit dem Auto vergleiche, ja, das Flugzeug braucht keine Straßen, keine Parkplätze, keine Salzkstreue, hat keinen Reifenabrieb. Die Straßen müssen regelmäßig repariert und gewartet werden. Das muss man alles berechnen. Rein theoretisch, ja, wenn kein Mensch mit dem Auto fährt, bräuchten wir keine Straßen. Wenn nur geflogen werden würde, dann hätten wir überall nur Urwald, Natur pur und das Flugzeug braucht nur einen kleinen Flugplatz, wo es startet und einen Flugplatz, wo es landet. Dazu kommt noch, dass eine Boeing 737 ungefähr 73 Tonnen Startgewicht hat und 186 Passagiere transportiert. Wenn ich jetzt 186 Personen mit dem Auto transportiere, in einem sitzen zwei drinnen, dann ... und ich sage, ein bisschen ein größeres Auto, dann hat es eineinhalb Tonnen bis zwei Tonnen, ein SUV, und die Kilometer, die man auf der Straße fährt im Vergleich zum Binnenflug, sind ungefähr um ein Drittel höher. [...]“*). Ein anderer Anrufer



hat auf die – seiner Meinung nach – bestehenden Gefahren und Unannehmlichkeiten bei Bahnfahrten hingewiesen („[...] Der nächste Punkt: Zugfahren in Rumänien, so wie auch in Italien war lange Zeit, ich weiß nicht, ob es noch immer so ist, ein großer Unsicherheitsfaktor, insofern als es regelmäßig Überfälle gab. Das heißt also, da gehört auf die Sicherheit geschaut und dementsprechend Personal oder wie immer, was wahrscheinlich den Preis dann noch verteuern wird, ja, aber gut. Also, die Attraktivität des Zugfahrens. Ein Hörer oder E-Mail, was sie gebracht haben, hat das eh schon angesprochen, auch bei kurzen Strecken, ich habe es erlebt kürzlich, ich fahre nicht viel, aber diese Ticket-Automaten ist teilweise irreführend, nicht kundenfreundlich. Ich habe dann auch angerufen beim Service bei der ÖBB. Also, ich habe dem gesagt, ich bin für umweltbewusstes Fahren, aber auf diese Art, wie die ÖBB das praktizieren, ist es schwer, Leute auf die Bahn zu bringen.“). Ein weiterer Anrufer schließlich hat über die Vorteile und die Möglichkeiten von Flügen mit Elektroantrieb berichtet („[...] Ich möchte nur ein Beispiel sagen, wir haben bereits in der Schulung bei den Privatpiloten elektrische Flugzeuge im Einsatz, die zwar nur eine Stunde Flugzeit haben und nicht vier oder fünf, so wie die anderen von den Konkurrenten mit Verbrennungsmotoren, aber die Kosten, unsere Kosten sind nur noch ein Zwanzigstel von dem, was eine Flugminute bei den Kolbenmaschinen kostet, erstens. Zweitens, wir haben also Umweltbelastung, außer den normalen, ich meine, Fluglärm haben wir keinen, fast keinen, weil, es ist ja eine normale Propellermaschine. Und ich persönlich bin auch in der Entwicklung mit dabei von den Flugzeugen, die wir, also Kurzstrecke, sprich 500, wie Sie ganz richtig vorhin gesagt haben, 500 Kilometer, 800 Kilometer – überlegen wir uns nochmal, wenn wir mit dem Zug fahren, wir haben diese Beispiele gerade gehört, wenn wir mit dem Zug fahren Wien-Salzburg, dann fahre ich von Bahnhof zu Bahnhof, das ist ja fantastisch. Da brauche ich kein Flugzeug, weil wenn ich nach Schwechat fahre und dann von dort nach Salzburg, verbrauche ich zu viel Zeit. Aber wenn ich rüberfliege Richtung Zürich, da schaut es schon ganz anders aus, über die Alpen, da bin ich wirklich in einer Stunde 50, oder sagen wir zwei Stunden, bin ich im langsamen Propellerflugzeug dort und habe dann keine Umweltbelastung, wenn wir mit alternativen, den Treibstoffen fliegen, das heißt, elektrisch fliegen.“).

Damit kommen in der Sendung auch kritische Meinungen über alternative Transportmittel zum Flugzeug vor, ebenso wie positive zur Weiterentwicklung des Flugverkehrs. Schon unter diesem Gesichtspunkt liegt damit nach Ansicht der KommAustria die von der Erstbeschwerdeführerin behauptete einseitige Berichterstattung nicht vor.

Hinzu kommt schließlich, dass auch der Moderator der Sendung bereits am Beginn der Sendung ausführt: „Mira Kapfinger, Ihre Organisation spricht davon, dass die Fliegerei etwa 3,5 Prozent für die jährlichen weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich ist. Pressedienste von Fluggesellschaften sprechen von 2,5 bis maximal 3 Prozent. Zudem unterscheiden Sie in Ihren Publikationen zwischen kontinuierlichen und kumulativen Emissionen. Was hat es mit diesen Zahlen auf sich und warum erscheint Ihnen die Fliegerei trotz der vergleichsweise geringen jährlichen Gesamtemissionswerte als zentral klimabedrohend?“ Damit verdeutlicht dieser, dass es auch andere Meinungen zu CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Luftverkehr gibt. Die dabei genannten, von der vom Studiogast vertretenen Ansicht abweichenden weltweiten Zahlen („von 2,5 bis maximal 3 Prozent“) entsprechen zudem den eigenen Angaben der Erstbeschwerdeführerin bzw. den von dieser als glaubhaft angenommenen Zahlen („Laut den Zahlen der Internationalen Energieagentur [IEA], einer unabhängigen Organisation mit 30 Mitgliedsstaaten, dem Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft [BDL] und dem Umweltbundesamt [UBA] verursache der Flugverkehr etwa 2,7 % des weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstosses [...]“). Mit Äußerungen wie diesen sorgt damit auch der

Moderator dafür, dass andere Meinungen über die von der Luftfahrtindustrie verursachten Emissionen als jene des Studiogasts in der Sendung vorkommen.

Vor dem Hintergrund des dargestellten weiten Gestaltungsspielraums des Beschwerdegegners und des mit diesem in Einklang stehenden Sendungsformats sowie den angeführten Ausführungen des Moderators und der Anrufer in der Sendung sind daher gegenständlich bei der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung der Sendung keine Anhaltspunkte dafür zu finden, dass die Berichterstattung einseitig und damit unausgewogenen ausgefallen wäre (vgl. wiederum BVwG 05.10.2018, W120 2102408-1/4E). Daran ändert auch die monierte Verabschiedung des Moderators mit „*Viel Glück*“ nichts, da nach Ansicht der KommAustria der durchschnittliche Zuhörer diese nicht als Solidaritätsbekundung, sondern als reine Freundlichkeitsgeste wahrnimmt.

Zugleich ist aufgrund der dargestellten differenzierten Aussagen der Anrufer nach Ansicht der KommAustria auch die pauschale Behauptung der Erstbeschwerdeführerin, die Anrufer wären nur Stichwortgeber für den Studiogast gewesen, widerlegt. Folglich erübrigt sich auch ein weiteres Eingehen auf die – auch nach Vorlage der Aufzeichnungen des Beschwerdegegners zu den in die Sendung eingespielten Anrufen und E-Mails nicht weiter substantiierte – Behauptung, es bestünde ein Naheverhältnis zwischen den Anrufern und dem Studiogast. Soweit dem Beschwerdegegner schließlich in diesem Zusammenhang vorgehalten wird, er betreibe Werbung für das „3. Piste Mehl“, ist festzuhalten, dass dieses vom Studiogast lediglich als alternative Nutzungsmöglichkeit der Bodenflächen erwähnt wird und darüber hinaus keine das spezifische Produkt betreffenden, wertenden Äußerungen, aus denen auf eine Absatzförderungsabsicht geschlossen werden könnte, getroffen werden. Insbesondere bezieht sich die Bezeichnung „super“ in diesem Zusammenhang erkennbar auf das Projekt an sich („super Projekt“) und nicht auf das Mehl als Produkt. Sihin sind die gegenständlichen Äußerungen nicht als Werbung iSd § 1a Z 8 ORF-G zu qualifizieren.

#### **4.3.2.3. Zum Vorwurf der fehlenden Transparenz und Distanzierung**

Soweit die Erstbeschwerdeführerin vorbringt, dass der Beschwerdegegner die unwahren Behauptungen seines Studiogastes – etwa über den Anteil der Luftfahrtindustrie an den jährlichen weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen oder über das „Greenwashing“ derselben durch den Zertifikatehandel – unwidersprochen gelassen habe, sowie unerwähnt geblieben sei, worin die fachliche Kompetenz des Studiogasts liege und dass der von ihr vertretenen Organisation „Stay Grounded“ unter anderem ein Zusammenschluss von Gruppen von Flughafengegnern zugrunde liege, ist festzuhalten:

Mit diesem Vorbringen wendet sich die Erstbeschwerdeführerin zum einen unmittelbar gegen die mangelnde Offenlegung von Informationen über den Studiogast; mittelbar wendet sie sich damit aber auch gegen die vom Beschwerdegegner vorgenommene Auswahl. Zum anderen wendet sie sich mit diesem Vorbringen gegen die nicht erfolgte Distanzierung des Moderators der Sendung von den Aussagen des Studiogasts.

In Hinblick auf die Auswahlentscheidung ergibt sich aus der Rechtsprechung, dass die Frage der Auswahl von Auskunftspersonen und Experten zu bestimmten Themen bei Sendungen, die der Beschwerdegegner selbst gestaltet, Sache des Beschwerdegegners ist (BVwG 05.10.2018, W120 2102408-1/4E). Diese Auswahl hat bei politischen Diskussionssendungen sachlich begründet zu sein, wobei dem Beschwerdegegner hierbei ein weiter Spielraum zukommt, nach welchen journalistischen Kriterien er vorgeht (vgl. etwa VwGH 17.03.2011, 2011/03/0022; 24.07.2012, 2010/03/0073; 26.06.2014 2013/03/0161). Die Auswahlverantwortung des Beschwerdegegners bemisst sich gemäß § 4 Abs. 5 Z 2 ORF-G insbesondere unter Vielfaltsgesichtspunkten

(VfGH 10.10.2020, E 2281/2020, VfSlg. 20.247/2020). Ein Journalist genügt seiner Verpflichtung zur Objektivität schon dann, wenn er sich anhand seriöser, in breiten Kreisen der Fachwelt anerkannter einschlägiger Literatur informiert, sich durch entsprechend ausgewiesene Fachleute beraten lässt und nicht wider besseres Wissen handelt (BKS 16.10.2002, 611.911/013-BKS/2002).

Der Beschwerdegegner hat in seiner Stellungnahme vom 07.12.2021 in nachvollziehbarer Weise dargelegt, wie er bei der Auswahl des Studiogasts vorgegangen ist. Aufgrund dieser Ausführungen besteht für die KommAustria kein Zweifel, dass er sich dabei im Rahmen der dargestellten rechtlichen Vorgaben bewegt hat. Dass die Einladung nur eines Studiogastes zulässig war, wurde bereits oben dargelegt (siehe Punkt 4.3.2.2.).

Weiters ist festzuhalten, dass der Beschwerdegegner bereits zu Beginn der Sendung den beruflichen Hintergrund des Studiogasts offengelegt hat, indem der Moderator der Sendung ausgeführt hat: *„Herzlich Willkommen zur heutigen Sendung ‚Punkt eins‘, in der es um das Fliegen beziehungsweise um das auf dem Boden Bleiben geht. Letztes Jahr während den Corona-Lockdowns gab es in vielen europäischen Ländern Einbrüche im Flugverkehr, bis über neunzig Prozent, dutzende Milliarden wurden von den europäischen Regierungen lockergemacht um die Fluggesellschaften zu stützen. Mittlerweile hat sich das Geschäft mit dem Fliegen ein wenig, sagen wir so, stabilisiert. Manche Prognosen gehen davon aus, dass es eine Steigerung über das nächste Jahrzehnt von jeweils drei bis vier Prozent pro annum geben wird. Das ist ein Alarmzeichen für viele Umweltorganisationen, die darauf drängen, dass flugbedingte Emissionen drastisch reduziert werden müssen, um auch den Flugverkehr an die Pariser Klimaziele anzupassen. Eine dieser Organisationen ist ‚Stay Grounded‘, was so viel heißt wie ‚Bleib am Boden‘. Und mein heutiger Gast ist Mira Kapfinger, sie ist Mitbegründerin und Mitarbeiter in dieser Organisation. Haben Sie Dank für das Kommen ins Studio, Frau Kapfinger.“*

Mit diesen Ausführungen legt der Beschwerdegegner offen, dass der Studiogast eine Umweltorganisation, deren Ziel die Reduktion der flugbedingten Emissionen ist, gegründet hat und bei dieser arbeitet. Damit ist für den durchschnittlichen Hörer klar, aus welchem Blickwinkel der Studiogast das Sendungsthema betrachtet. Dieser Blickwinkel ist auch ohne größeren gedanklichen Aufwand bereits aus dem Namen der NGO („Stay Grounded“ – „Bleib am Boden“) ableitbar. Eine über diese Offenlegung hinausgehende Verpflichtung zur Darlegung der fachlichen Kompetenz des (rechtskonform ausgewählten) Studiogasts sowie der detaillierten Zusammensetzung ihres Dienstgebers ist dem ORF-G nicht zu entnehmen.

Soweit dem Beschwerdegegner schließlich vorgeworfen wird, er distanzieren sich nicht von den unwahren Aussagen des Studiogasts, ist festzuhalten: Eine inhaltliche Verantwortung für Kommentare und Stellungnahmen durch Dritte im Sinne des § 4 Abs. 5 Z 2 ORF-G trifft nach der Rechtsprechung des VfGH den Beschwerdegegner nur insoweit, als gemäß § 10 Abs. 1 ORF-G alle Sendungen, mithin auch Kommentare und Stellungnahmen gemäß § 4 Abs. 5 Z 2 ORF-G, die Menschenwürde und die Grundrechte anderer zu achten haben. Weiters stellt § 10 Abs. 7 ORF-G an Kommentare und Analysen, somit auch an entsprechende Expertenstellungnahmen im Sinne des § 4 Abs. 5 Z 2 ORF-G gewisse Anforderungen an die Sachlichkeit und nachvollziehbare Tatsachenbasiertheit (VfGH 10.10.2020, E 2281/2020, VfSlg. 20.247/2020).

Grundsätzlich besteht, wie der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte bereits mehrfach festgehalten hat (siehe EGMR 14.12.2006, *Verlagsgruppe News GmbH*, Appl. 76.918/01, NL 2006, 311 [Z 33]; 14.2.2008, *July and Sarl Libération*, Appl. 20.893/03 [Z 71]; 4.12.2018, *Magyar Jeti Zrt*,

Appl. 11.257/16, NLMR 2018, 539 [Z 80]), keine Verpflichtung eines Journalisten, sich vom Inhalt einer Äußerung eines Dritten, die er in Form einer Stellungnahme oder eines Zitates wiedergibt oder die er in einer Interviewsituation als Antwort erhält, in dem Sinn „zu distanzieren“, dass der Journalist Aussagen des Dritten bzw. seines Gegenübers relativieren müsste, weil sie „verletzen, schockieren oder beunruhigen“. Auch nach dem spezifisch für den ORF geltenden Objektivitätsgebot des § 4 Abs. 5 Z 3 ORF-G ist ein journalistischer Mitarbeiter, etwa eine Moderatorin einer Nachrichtensendung wie im vorliegenden Zusammenhang, nicht gehalten, Aussagen ihres Interviewpartners über Dritte laufend zu bewerten und gegebenenfalls zu relativieren. Das schließt selbstverständlich nicht aus, dass ein interviewender Moderator in Wahrnehmung seiner journalistischen Funktion kritisch nachfragt und einer pointierten Meinung des Interviewpartners andere Meinungen oder auch seine eigene entgegensetzt. Er ist dazu aber durch das Objektivitätsgebot nicht verpflichtet (VfGH 10.10.2020, E 2281/2020, VfSlg. 20.247/2020).

Eine Reaktionsnotwendigkeit kann sich aus dem Objektivitätsgebot des § 4 Abs. 5 ORF-G nur in besonderen Konstellationen ergeben. So etwa im Hinblick auf das Gebot der angemessenen Berücksichtigung der Vielfalt der im öffentlichen Leben vertretenen Meinungen im Sinne des § 4 Abs. 5 Z 2 ORF-G, wenn angesichts der Zusammensetzung etwa einer Gesprächsrunde in einer Sendung oder auch eines Einzelinterviews darauf hinzuweisen ist, dass Dritte, über die entsprechend wertende Aussagen abgegeben werden, nicht anwesend sind und daher nicht reagieren können (wiederum VfGH 10.10.2020, E 2281/2020, VfSlg. 20.247/2020).

In diesem Zusammenhang ist zunächst festzuhalten, dass es sich beim Studiogast – wie dargestellt und den Hörern gegenüber auch offengelegt – um eine Vertreterin einer NGO handelt, deren Ziel die Reduktion der flugbedingten Emissionen ist. Damit sind an ihre Aussagen nach Ansicht der KommAustria andere – geringere – Anforderungen an die Sachlichkeit und nachvollziehbare Tatsachenbasiertheit zu stellen als an einen unabhängigen Experten. Vor diesem Hintergrund bewegen sich die von der Erstbeschwerdeführerin monierten Aussagen des Studiogasts nach Ansicht der KommAustria jedenfalls im zulässigen Rahmen.

Weiters ist festzuhalten, dass nach der dargestellten Rechtsprechung eine Reaktionsnotwendigkeit (Distanzierungspflicht) des Beschwerdegegners nur in besonderen Konstellationen besteht, etwa bei „entsprechend wertend[en]“ Aussagen über abwesende Personen (vgl. VfGH 10.10.2020, E 2281/2020, VfSlg. 20.247/2020). Gegenständlich aber moniert die Erstbeschwerdeführerin gerade nicht solche wertenden Aussagen, sondern – aus ihrer Sicht unwahre – Tatsachenbehauptungen. Deshalb war gegenständlich schon aus diesem Grund keine Distanzierung des Beschwerdegegners von den Aussagen seines Studiogasts erforderlich.

Die Beschwerde der Erstbeschwerdeführerin war somit mangels Verletzung des Objektivitätsgebotes abzuweisen (vgl. Spruchpunkt 1.).

Eine Verbindung mit der von den Beschwerdeführern am 10.08.2022 eingebrachten und unter KOA 12.076/22-003 bei der Behörde anhängigen Beschwerde wurde mangels Vorliegens von Zweckmäßigkeits- und Effizienzgründen nicht vorgenommen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

### **III. Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Bescheid steht der/den Partei/en dieses Verfahrens das Rechtsmittel der Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG beim Bundesverwaltungsgericht offen. Die Beschwerde ist binnen vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich, telegraphisch, fernschriftlich, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise bei der Kommunikationsbehörde Austria einzubringen. Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, ebenso wie die belangte Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen und die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren sowie die Angaben zu enthalten, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht wurde.

Für die Beschwerde ist eine Gebühr in Höhe von EUR 30,- an das Finanzamt für Gebühren, Verkehrssteuern und Glückspiel (IBAN: AT830100000005504109, BIC: BUNDATWW, Verwendungszweck: „Bundesverwaltungsgericht / KOA 12.076/22-002“, Vermerk: „Name des Beschwerdeführers“) zu entrichten. Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr mit der „Finanzamtszahlung“ sind die Steuernummer/Abgabenkontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE – Beschwerdegebühr“, das Datum des Bescheides als Zeitraum und der Betrag anzugeben. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen.

Wien, am 21. September 2022

**Kommunikationsbehörde Austria**  
Der Senatsvorsitzende

Mag. Michael Ogris  
(Vorsitzender)