



Bescheid

Die Kommunikationsbehörde Austria (KommAustria) hat durch Senat II, bestehend aus der Vorsitzenden-Stellvertreterin Dr. Susanne Lackner als Senatsvorsitzender und den weiteren Mitgliedern Dr. Martina Hohensinn und Dr. Katharina Urbanek, 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 und c iVm § 37 Abs. 1 ORF-G, BGBl. Nr. 379/1984 idF BGBl. I Nr. 84/2022, als unzulässig zurückgewiesen.
2. Die Beschwerde des Zweitbeschwerdeführers wird gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a und c iVm § 37 Abs. 1 ORF-G, BGBl. Nr. 379/1984 idF BGBl. I Nr. 84/2022, als unzulässig zurückgewiesen.

II. Begründung

1. Gang des Verfahrens

1.1. Beschwerde

Mit Schreiben vom 10.08.2022 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 15.07.2022 um 09:42 Uhr im Hörfunkprogramm „Ö1“ des ORF gesendeten und anschließend für die Dauer von sieben Tagen in der „ORF-Radiothek“ (radiothek.orf.at) sowie im „Ö1-Player“ (oe1.orf.at/player) abrufbar gehaltenen Ausgabe der Sendereihe „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ mit dem Titel „Zug statt Flug“ 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. Es

handle sich kurz gesagt um den Zusammenschluss der wesentlichen Unternehmen der österreichischen Luftfahrt.

Mit der beschwerdegegenständlichen Sendung habe der Beschwerdegegner seine einseitige Berichterstattung gegen den Luftfahrt-Sektor fortgesetzt. Der Beschwerdeführer habe bereits gegen eine ebenfalls im Radiosender „Ö1“ am 16.09.2021 im Rahmen der Sendereihe „Punkt Eins“ ausgestrahlte Sendung zum Thema „Fliegen und Emittieren“ Beschwerde an die KommAustria erhoben. In der nunmehr inkriminierten Sendung werde das Bahnfahren mit dem Fliegen verglichen und zum Thema gemacht, wie sich Kurzstreckenflüge durch Bahnfahrten ersetzen lassen. Im Zuge dessen würden unter anderem ausgewählte Flugverbindungen mit Bahnverbindungen verglichen.

Als Aufhänger der Sendung diene eine Studie der Umweltorganisation Greenpeace, derzufolge jeder dritte Flug in Europa durch Bahnfahrten ersetzt werden könne. In der Sendung würden mit Greenpeace, dem Verkehrsclub Österreich (VCO) oder dem Umweltbundesamt ausschließlich Organisationen zitiert, die diese These bekräftigen würden. Dass der Aufhänger der Sendung, die Greenpeace-Studie, allerdings falsch sei, werde mit keinem Wort erwähnt. Seitens der Erstbeschwerdeführerin sei darauf bereits mit einer APA-OTS-Aussendung vom 27.10.2021 ausdrücklich hingewiesen worden, dass Kurzstreckenflüge hauptsächlich Zubringerflüge zu anderen großen Flughafen-Drehkreuzen wie München, Frankfurt, Zürich, Paris und viele andere seien, wo Passagiere in Weiterflüge, meistens Langstrecke, umsteigen würden. Die Nachtzugsverbindungen nach Frankfurt, Brüssel oder Paris mit Fahrzeiten von zehn Stunden und mehr würden ein Umsteigen auf Weiterflüge nahezu unmöglich machen. Obwohl die OTS-Aussendung der Erstbeschwerdeführerin mit minimalem Rechercheaufwand auffindbar sei, bleibe sie in der inkriminierten Berichterstattung gänzlich unberücksichtigt.

In der Sendung würden verschiedene Interviewpartner von angeblichen „Steuervorteilen für die Luftfahrt“ sprechen dürfen, ohne dass dies in irgendeiner Form hinterfragt werde. Dass hingegen die Bahn – im Gegensatz zur Luftfahrt – mit Steuergeld großflächig subventioniert werde, damit überhaupt ein einigermaßen konsumentenverträglicher Bahnticketpreis zustande komme, bleibe ebenfalls unerwähnt. Dass zudem die Luftfahrtbranche im Gegensatz zur Bahn kein Steuergeld erhalte und ihre Infrastruktur und ihren Betrieb zur Gänze selbst finanziere, werde ebenso verschwiegen.

All dies zeige, dass dem gegenständlichen Beitrag jedwede Objektivität fehle.

Zur Beschwerdelegitimation gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G 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. 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 mit dem Flughafen Wien-Schwechat (Vienna International Airport) 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. Die Bedeutung der Erstbeschwerdeführerin für die österreichische Luftfahrtbranche müsse als notorisch

angesehen werden. Überdies sei die Erstbeschwerdeführerin der größte Arbeitgeber der Ostregion Österreichs.

Die gegenständliche Berichterstattung beinhalte ebenso kreditschädigende Behauptungen 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. In diesem Zusammenhang werde insbesondere auf § 2 Abs. 2 der Statuten des Zweitbeschwerdeführers verwiesen. Der Zweitbeschwerdeführer sei 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. Er sei ein kompetenter Ansprechpartner für zentrale Fragen der Luftfahrt. Zu den Mitgliedern würden die „Big Player“ der österreichischen Luftfahrt, sohin die Erstbeschwerdeführerin und die Austrian Airlines zählen. Weiters würden zu den Mitgliedern unter Anderem auch die Austro Control und weitere Fluglinien gehören. Es sei daher evident, dass die gegenständliche Berichterstattung sowohl in Bezug auf die Mitglieder als auch auf den Zweitbeschwerdeführer selbst, wenngleich er in der Sendung nicht namentlich genannt werde (was jedoch nicht von Bedeutung sei), kreditschädigend im Sinne von § 1330 Abs. 2 ABGB wirke. Zu Vermeidung von Wiederholungen verweise die Zweitbeschwerdeführerin auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Erstbeschwerdeführerin.

Im Übrigen stützen die Beschwerdeführer ihre Beschwerdelegitimation auch darauf, dass die inkriminierte Sendung deren wirtschaftlichen sowie rechtlichen Interessen berühre (§ 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G). Eine Beschwerde nach lit. c könne auch dann erhoben werden, wenn noch kein Schaden eingetreten sei. 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 Konkurrenz, nämlich des Bahnverkehrs, gefördert werde. Die gegenständliche Sendung stelle die Luftfahrt pauschal als schlechte und umweltschädigende Form der Mobilität dar, während das Bahnfahren beworben werde.

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 Aussagen der interviewten Personen keine differenzierten Ansichten gegenübergestellt würden, lasse eine ausgewogene Darstellung der zu diesem Thema vorhandenen Meinungen im Sinne der Rechtsprechung vermissen.

Der verfahrensgegenständliche Beitrag sei somit unter Außerachtlassung grundlegender journalistischer Standards verbreitet worden. Denn journalistische Sorgfalt setze voraus, dass besonders verlässliche Quellen vorliegen. Die Übernahme bloßer Gerüchte oder anonymer Vorwürfe ohne Objektivierung verletze sogar bei Einholung einer Stellungnahme des Betroffenen die journalistische Sorgfalt. Die Wahrung des Grundsatzes des beiderseitigen Gehörs sei daher eine unbedingt notwendige, keineswegs jedoch hinreichende Bedingung für die Einhaltung der journalistischen Sorgfalt. Der Beschwerdegegner habe diese Grundsätze gröblich missachtet, da die Beschwerdeführer vor Veröffentlichung des verfahrensgegenständlichen Beitrags nicht kontaktiert worden seien.

Im Übrigen wäre es dem Beschwerdegegner auch möglich gewesen, über das berichtete Thema etwa über die Website www.flugfakten.at zu recherchieren und diese Informationen in den Beitrag einfließen zu lassen. Es handle sich bei dieser Website um eine von der Erstbeschwerdeführerin betriebene Informationsplattform unter anderem für Journalisten. Dort veröffentliche die Erstbeschwerdeführerin zahlreiche Studien über die Luftfahrt, die – unter anderem für Journalisten – auf diese Weise leicht auffindbar seien.

Der Beschwerdegegner verstoße zusammengefasst aus mehreren Gründen gegen das Objektivitätsgebot: Die erwähnte Studie von Greenpeace, wonach angeblich jeder dritte Flug in Europa durch Bahnfahrten ersetzt werden könnte, werde in keiner Weise kritisch hinterfragt. Dass die Erstbeschwerdeführerin in einer OTS-Aussendung darauf hingewiesen habe, dass diese Studie falsch sei, bleibe unerwähnt. Es würden in der Sendung ausschließlich Organisationen zu Wort kommen, die die erwähnte These bekräftigen. Es sei seitens des Beschwerdegegners vor Veröffentlichung des inkriminierten Beitrags nicht einmal der Versuch unternommen worden, mit den Beschwerdeführern Kontakt aufzunehmen. Es werde in der Sendung das Bahnfahren mit der Luftfahrt verglichen, es würden jedoch ausschließlich Bahn-Befürworter zu Wort kommen. Dazu komme, dass diese völlig unhinterfragt der Luftfahrt angebliche Steuervorteile vorwerfen könnten. Es bleibe unerwähnt, dass Kurzstreckenflüge hauptsächlich Zubringerflüge zu anderen großen Flughafen-Drehkreuzen seien. Es würden sogar die Ankunftszeiten mancher Nachtzüge genannt. Aber dass mit diesen Zeiten Geschäftstermine oder Anschlussflüge auf der Langstrecke nicht einzuhalten seien, werde nicht dazugesagt.

Die Beschwerdeführer stellten den Antrag, die KommAustria möge das gegenständliche Verfahren gemäß § 39 Abs. 2 AVG mit dem zur Geschäftszahl KOA 12.076/21 (damals) anhängigen Verfahren

zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbinden, eine Rechtsverletzung feststellen und dem Beschwerdegegner die Veröffentlichung der Entscheidung auftragen.

Mit Schreiben vom 22.08.2022 ersuchte die KommAustria die Beschwerdeführer mitzuteilen, ob der Antrag auf Verfahrensverbindung aufrechterhalten werde.

Zudem übermittelte die KommAustria mit Schreiben vom selben Tag die Beschwerde an den Beschwerdegegner zur Stellungnahme und forderte diesen zur Vorlage der Aufzeichnungen der gegenständlichen Sendung auf.

Mit Schreiben vom 26.08.2022 teilten die Beschwerdeführer mit, dass sie ihren Antrag, das gegenständliche Verfahren mit dem zur Geschäftszahl KOA 12.076/21 anhängigen Verfahren zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung zu verbinden, aufrechterhalten.

Mit Schreiben vom 30.08.2022 übermittelte die KommAustria die Schreiben der KommAustria vom 22.08.2022 betreffend den Antrag auf Verfahrensverbindung sowie die Mitteilung der Beschwerdeführer an den Beschwerdegegner zur Kenntnisnahme.

1.2. Stellungnahme des Beschwerdegegners

Mit Schreiben vom 09.09.2022 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 Mobilität gekommen. Aus diesem Grund habe sich „Ö1“ am 15.07.2022 in der Sendung „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ mit dem Titel „Zug statt Flug“ mit diesem Thema auseinandergesetzt.

Das wöchentliche Wirtschaftsmagazin „Saldo“ widme sich den Bereichen Wirtschaftspolitik, Finanzen und Business, ergänze die aktuelle Wirtschaftsberichterstattung mit Reportagen, Interviews und Analysen und beleuchte Themen, die in der täglichen Berichterstattung nicht immer Platz fänden.

Die gegenständliche Sendung beschäftige sich vor allem mit den Vor- und Nachteilen des Bahnfahrens. Es werde unter anderem ein Kostenvergleich präsentiert, bei dem Flüge besser abschneiden als Zugreisen. Probleme bei internationalen Bahnverbindungen, wie teure Tickets, komplizierte Buchung und mangelnde Fahrgastrechte würden in der Sendung ebenfalls thematisiert. Zu den Klimafolgen des Fliegens sei entgegen den Behauptungen der Beschwerdeführer nicht eine Aussage einer Umwelt-NGO, sondern eine offizielle Berechnung des Umweltbundesamts gewählt worden.

Die in der Beschwerde erwähnte Studie von Greenpeace sei nicht der „Aufhänger“ der Sendung gewesen. Sie komme in der Reportage mit keinem Wort vor, sondern werde in der Anmoderation lediglich mit einem Satz erwähnt („Fast jeder dritte Kurzstreckenflug in der EU lässt sich durch eine Bahnfahrt ersetzen, zeigt die Umweltorganisation Greenpeace in einer Studie auf.“) und treffe genau das Sendungsthema. Warum die Greenpeace Studie im Übrigen „falsch sein sollte“, werde in der Beschwerde zwar behauptet, aber nicht näher begründet. Verwiesen werde in der Beschwerde in diesem Punkt lediglich auf eine Presseaussendung der Erstbeschwerdeführerin vom

21.10.2021, die zwar unter anderem die Information enthalte, dass Kurzstreckenflüge 24,1 Prozent aller Flüge in Europa ausmachen würden und dass die sogenannten „Zubringerflüge“ für die Langstrecke nicht durch die Bahn ersetzbar wären. Diese beiden Informationen stünden jedoch nicht im Widerspruch zur Moderation und würden daher auch nicht belegen, dass die Studie „falsch“ sei. Im Übrigen werde im weiteren Verlauf der Sendung auch auf die Zahlen des VCÖ hingewiesen. Hier sei die Rede von 32 Prozent der Fluggäste, die von Wien ihr Endziel angefliegen hätten und einen Kurzstreckenflug von weniger als 800 km gehabt hätten. Diese Zahlen seien mit den Zahlen der Greenpeace Studie jedenfalls vergleichbar und würden diese bekräftigen.

Weiters werde festgehalten, dass in der Sendereihe „Saldo“ regelmäßig auch Vertreterinnen und Vertreter der Luftfahrtbranche ausführlich zu Wort gekommen seien. So sei z.B. in der Sendung am 24.06.2022 um 09:42 (Titel „Teures Chaos am Himmel – AUA-Chefin Annette Mann über Flugbetrieb in Zeiten von Pandemie, Krieg und hoher Inflation“) ein 15-minütiges Interview mit der AUA-Chefin Annette Mann zu hören gewesen. Dies sei drei Wochen vor der Sendung, auf die sich die Beschwerde beziehe, gewesen. Am 03.12.2021 sei in der Sendung „Saldo“ mit dem Titel „Wie soll die Luftfahrt grüner werden? – Chancen und Schwierigkeiten nachhaltiger Antriebe in der Fliegerei“ über die Pläne der Luftfahrt berichtet worden, CO₂-freie, nachhaltige Antriebe sowie synthetisches Kerosin einzuführen. Dabei seien ebenfalls Vertreter der Luftfahrtbranche ausführlich zu Wort gekommen.

Allein in der aktuellen Hörfunkberichterstattung würden von den Redaktionen des ORF regelmäßig Vertreterinnen und Vertreter der Luftfahrtbranche befragt und interviewt, darunter auch Vorstandsmitglieder des Flughafens Wien und würden laufend Anliegen und Themen der Branche behandelt. Allein im vergangenen Monat etwa am 04.08.2022 im Mittagsjournal sowie in den Ö3 Nachrichten (ausführliche Berichterstattung über eine Pressekonferenz der AUA-Chefin Annette Mann über Sprit- und Energiepreise, hohe Nachfrage nach Reisen, Buchungslage, Zusammenarbeit von AUA, Flughafen und Flugsicherung) und am 18.08.2022 im Ö1-Mittagsjournal bzw. in anderen Sendungen wie den Ö3-Nachrichten (Berichterstattung und Aussagen der beiden Flughafen Wien-Vorstände Mag. Julian Jäger und Dr. Günter Ofner über die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Airports).

Der Präsident des Zweitbeschwerdeführers, Dr. Peter Malanik, sei am 23.05.2022 Studiogast im Ö1-Mittagsjournal gewesen.

In der Sendung würde entgegen den Behauptungen in der Beschwerde kein Vertreter einer Umwelt-NGO wie Greenpeace oder Global 2000 zu Wort kommen. Die Interviewpartner seien Hochschulexperten, Betreiber eines Reisebüros, Vertreter der Bahn und Zugreisende: Univ.-Prof. Dr. Christian Böttger, Professor an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin; Reisebüroleiter Helmut Lutz; ÖBB-Sprecher Mag. Bernhard Rieder; DB-Sprecher Dr. Markus Kamp und VCD Bahnexperte Bastian Kettner (Verkehrsclub Deutschland)

Die Aussage zum Thema Steuer treffe in der Sendung kein Interessenvertreter, sondern der unabhängige Hochschulprofessor Dr. Christian Böttger: *„Also wir haben ja international die Befreiung des Flugbenzins von der Mineralölsteuer. In der Folge ist er auch beim Thema: ‚Emission Bepreisung‘ bevorzugt, obwohl der Luftverkehr eben ja sozusagen pro Tonne Emission noch einmal mehr Schaden anrichtet, ökologisch, also Emissionen, die hier in der Erdoberfläche direkt entstehen. Es ist international eben auch noch von der Mehrwertsteuer befreit, also anders als die Schiene. Also wenn ich mit der Eisenbahn hier von Berlin nach Zürich fahre, dann ist der deutsche Teil*

steuerpflichtig. Wenn ich fliege, ist der ganze Flug, wenn man das ja leider nicht messen kann, steuerfrei. Das ist natürlich absurd.“ Die in der Beschwerde angesprochene Subventionierung sei in der inkriminierten Sendung daher nie Thema gewesen, denn Steuervorteil und Subventionierung seien unterschiedliche Steuerungsmechanismen des Staatshaushaltes.

Wie bereits in der Beschwerde zu KOA 12.076/21-001 hingewiesen, sei es 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 sei und gewesen sei. Auch das Thema Mobilität (und deren Folgen) sei ständig Gegenstand von Sendungen und Berichten in allen Medien des Beschwerdegegners.

Die Beschwerdeführer würden eine Verletzung des Objektivitätsgebotes darin sehen, dass die in der Anmoderation erwähnte Studie von Greenpeace in keiner Weise kritisch hinterfragt werde, weiters, dass keine Kontaktaufnahme mit den Beschwerdeführern erfolgt sei, „*völlig unhinterfragt der Luftfahrt angebliche Steuervorteile vorgeworfen*“ würden und letztlich unerwähnt geblieben sei, dass Kurzstreckenflüge hauptsächlich Zubringerflüge zu anderen großen Flughafen-Drehkreuzen seien und mit den Ankunftszeiten mancher Nachtzüge Geschäftstermine oder Anschlussflüge auf der Langstrecke nicht einzuhalten seien.

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 könnten, 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 bzw. zu gewinnen. 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, wie z.B. die Beeinträchtigung des Rufs einer konkreten Person oder beleidigende Äußerungen bzw. tatsachenwidrige Behauptungen.

Im vorliegenden Fall sei eine Individualisierbarkeit der Beschwerdeführer nicht gegeben. In der gegenständlichen Sendung sei über das Thema „Zug statt Flug“ und nicht über die Beschwerdeführer berichtet worden. 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 und nicht der aktuellen Pandemie oder sonstiger wirtschaftlicher Entwicklungen). Dazu würden sich in der Beschwerde überhaupt keine Anhaltspunkte finden.

Hinzu komme, dass die Konkurrentenbeschwerde nur für spezifische Wettbewerbssituationen gegenüber dem „Normalfall“ der Individualbeschwerde erleichterte Zugangsmöglichkeit biete; andernfalls hätte letztere für Unternehmen keine eigenständige Bedeutung mehr. Von den Beschwerdeführern sei nicht vorgebracht worden, welches spezifische Wettbewerbsverhältnis im gegenständlichen Fall vorliege. Zum Wettbewerbsverhältnis werde ausgeführt, dass die Beschwerdeführer im Wettbewerb zu anderen Mobilitätsbranchen (etwa dem Bahnverkehr und dem Individualverkehr) stünden (was jedenfalls auf den Zweitbeschwerdeführer nicht zutreffe). Das Vorbringen in der Beschwerde, dass die Beschwerdeführer zum Individualverkehr im Wettbewerb stünden und daher deshalb eine Beschwerdelegitimation gegeben sei, würde – logisch weitergedacht – dazu führen, dass jede Person, die Teil des Individualverkehrs (Auto, Rad, Roller, zu Fuß) ist, d.h. in Wirklichkeit alle Menschen beschwerdelegitimiert wären. Das könne wohl nicht mit einer „spezifischen Wettbewerbssituation“ gemeint sein.

Es werde auch behauptet, dass die Luftfahrt pauschal als „schlechte“ und umweltschädigende Form der Mobilität“ dargestellt werde und daher eine Beschwerdelegitimation bestehe. Das sei ebenfalls unrichtig: die Luftfahrt werde nicht als „schlechte“ Mobilitätsform dargestellt, sondern als oft sehr preisgünstig (das sei doch nicht schlecht?) und CO₂-belastet. Das seien Fakten, aber nicht – wie in der Beschwerde versucht werde, zu suggerieren – Wertungen. Eine Beschwerdelegitimation begründe dies auch keinesfalls.

Der Erstbeschwerdeführer sei wie in der Beschwerde ausgeführt, der Betreiber des größten österreichischen Flughafens. Ein Wettbewerbsverhältnis bestehe hier möglicherweise zu anderen Flughafenbetreibern bzw. Betreibern anderer Mobilitätseinrichtungen, nicht jedoch zu einzelnen Unternehmen wie konkret ÖBB oder Westbahn oder dem in der Beschwerde angeführten Individualverkehr. In der Beschwerde werde nicht ausgeführt, dass es zu wirtschaftlichen Einbußen gekommen sei. Allein eine kritische Berichterstattung rechtfertige nicht die Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G.

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 Mobilität (und deren Folgen) im Allgemeinen bzw. damit zusammenhängend die Vor- als auch Nachteile des Bahnfahrens bzw. des Flugverkehrs gelange man zu dem Ergebnis, dass diese 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.

Die inkriminierte Sendung „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ mit dem Titel „Zug statt Flug“ beleuchte, wie bereits erwähnt, die Vor- als auch Nachteile des Bahnfahrens. Es werde keinesfalls – wie in der Beschwerde behauptet – eine einseitige Werbung für Bahnreisen betrieben. Es werde ein Kostenvergleich präsentiert, bei dem Flüge besser abschneiden würden als Zugreisen. Probleme bei internationalen Bahnverbindungen wie teure Tickets, komplizierte Buchung bzw. mangelnde Fahrgastrechte seien ebenfalls Sendungsgegenstand. Auch ein Statement der Fluglinie AUA zur steigenden Zahl der Flugbuchungen sei Teil der inkriminierten Sendung. Zu den Klimafolgen des Fliegens werde nicht eine Aussage einer Umwelt-NGO erwähnt, sondern eine offizielle Berechnung des Umweltbundesamtes angeführt.

Wie dargelegt, sei die inkriminierte Sendung Teil einer umfassenden Berichterstattung zum Thema Mobilität (und deren Folgen). Auch die Beschwerdeführer seien in der Berichterstattung des Beschwerdegegners oftmals zu Wort gekommen, was schon allein ein Blick nur auf die Hörfunkberichterstattung zeige.

Aus all den Gründen liege somit auch keine Verletzung des Objektivitätsgebotes vor.

Mit E-Mail vom 09.09.2022 übermittelte der Beschwerdegegner einen Download-Link zur Aufzeichnung der gegenständlichen Sendung.

Mit Schreiben vom 13.09.2022 übermittelte die KommAustria den Beschwerdeführern die Stellungnahme des Beschwerdegegners vom 09.09.2022 zur Stellungnahme.

1.3. Replik der Beschwerdeführer

Mit Schreiben vom 30.09.2022 replizierten die Beschwerdeführer auf das ihnen übermittelte 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 mit dem Flughafen Wien-Schwechat den mit Abstand größten Flughafen Österreichs betreibe. Über 85 Prozent aller Starts und Landungen in Österreich würden den Flughafen Wien-Schwechat betreffen. 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. Die Bedeutung der Erstbeschwerdeführerin für die österreichische Luftfahrt müsse als notorisch angesehen werden. Die Erstbeschwerdeführerin sei überdies der größte Arbeitgeber der Ostregion Österreichs.

Überdies folge die Betroffenheit der Erstbeschwerdeführerin auch daraus, dass sie in der inkriminierten Sendung wiederholt erwähnt würden, wenn nämlich von Flügen ab oder nach Wien gesprochen werde. Dadurch sei die Erstbeschwerdeführerin eindeutig betroffen, denn diese Flüge würden allesamt den Flughafen Wien-Schwechat betreffen. Durch die in der Sendung erfolgte konkrete Bezugnahme auf die Erstbeschwerdeführerin komme es zu ihrer Individualisierbarkeit anhand objektiver Kriterien.

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 Sendung verbreiteten einseitigen Ausführungen 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:

„Fast jeder dritte Kurzstreckenflug in der EU lässt sich durch eine Bahnfahrt ersetzen, zeigt die Umweltorganisation Greenpeace in einer Studie auf.“

„Rein umwelttechnisch ist der Zug schwer zu schlagen. Das Umweltbundesamt hat berechnet, dass ein Flug im Schnitt 32-mal klimaschädlicher ist, als dieselbe Strecke mit dem Zug zu fahren. Die Pandemie hat den Flugboom kurzzeitig gebremst, so der Verkehrsclub Österreich, aber in den 30 Jahren davor haben sich die Treibhausgasemissionen durch den Flugverkehr in Europa auf über 180 Mio. Tonnen CO₂, mehr als verdoppelt, zeigen die Zahlen vom Verkehrsclub Österreich.“

„Ein Grund für den Preisunterschied ist aber, sagt Bahnexperte Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin: „Also wir haben ja international die Befreiung des Flugbenzins von der Mineralölsteuer. In der Folge ist er ja auch beim Thema Emissionsbepreisung bevorzugt, obwohl der Luftverkehr eben ja sozusagen pro Tonne Emission nochmal mehr Schaden anrichtet ökologisch, als also Emissionen, die hier an der Erdoberfläche direkt entstehen. Er ist international eben auch noch von der Mehrwertsteuer befreit, anders als die Schiene. Wenn ich mit der Eisenbahn hier von Berlin nach Zürich fahre, dann ist der deutsche Teil steuerpflichtig. Wenn ich fliege ist der ganze Flug, weil man das ja leider nicht messen kann, steuerfrei. Das ist natürlich absurd.““

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 würden. 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 zur deutschen Lufthansa AG gehöre, Mitglied der Luftfahrtallianz „Star Alliance“ sei und die Airline mit dem mit Abstand größten Marktanteil in Österreich darstelle), 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 die Mitglieder des Zweitbeschwerdeführers 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. Wenn im Übrigen die Erstbeschwerdeführerin als Mitglied des Zweitbeschwerdeführers von der Sendung betroffen sei, ergebe sich daraus in der Folge auch die Betroffenheit des Zweitbeschwerdeführers.

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 vor, dass der Beschwerdegegner in seiner Stellungnahme versuche, sich damit „rauszureden“, dass er in anderen Sendungen sehr wohl Vertreter der Luftfahrt zu Wort kommen lasse. Das sei unbestritten, jedoch eine glatte Themenverfehlung. Die Beschwerdeführer würden sich in ihrer Beschwerde nicht gegen die „allgemeine ORF-Berichterstattung“, sondern gegen die konkrete inkriminierte Sendung richten. Dass die Situation der Luftfahrbranche sowie im Speziellen des Flughafens Wien Gegenstand diverser Berichte gewesen sei, sei für die gegenständliche Gesetzesverletzung ohne jegliche Relevanz.

In der inkriminierten Sendung werde das Bahnfahren mit dem Fliegen verglichen. Der Beschwerdegegner mache zum Thema, wie sich Kurzstreckenflüge durch Bahnfahrten ersetzen lassen. Im Zuge dessen würden unter anderem ausgewählte Flugverbindungen mit Bahnverbindungen verglichen.

Der Beschwerdegegner würde behaupten, die erwähnte Studie der Umweltorganisation Greenpeace, wonach angeblich jeder dritte Flug in Europa durch Bahnfahrten ersetzt werden könnte, sei nicht der Aufhänger der Sendung. Tatsächlich werde diese Studie prominent in der Anmoderation erwähnt. Es würden in der Sendung mit Greenpeace, dem VCÖ oder dem Umweltbundesamt ausschließlich Organisationen zitiert, die diese These bekräftigen würden. Dass diese Greenpeace-Studie allerdings falsch sei, werde mit keinem Wort erwähnt. Dass die Erstbeschwerdeführerin darauf mit einer APA-OTS-Aussendung vom 27.10.2021 bereits ausdrücklich hingewiesen habe, bleibe ebenfalls unerwähnt. Das einzige Statement aus der Luftfahrt, das sich in der Sendung finde, sei jenes der Austrian Airlines zur steigenden Zahl der Flugbuchungen. Dass der Beschwerdegegner just auf dieses Statement ausdrücklich in seiner Stellungnahme hinweise und damit die angebliche Ausgewogenheit der Sendung ableite, sei eine reine Schutzbehauptung. Dass diese Wortmeldung in einer Sendung, in der das Bahnfahren mit dem Fliegen verglichen werde und die den reißerischen Titel „Zug statt Flug“ trage, nicht ausreichend sei, sei wohl offensichtlich. Damit werde dem vom Beschwerdegegner zitierten Grundsatz „audiatur et altera pars“ jedenfalls nicht Genüge getan.

Die Auflistung der Interviewpartner sei ein weiterer Beleg für die Einseitigkeit der inkriminierten Sendung. Bereits aus dieser Liste der Interviewpartner zeige sich, dass hier einseitig und einschlägig recherchiert worden sei. Von den aufgelisteten Personen sei kein einziger Vertreter der Luftfahrtbranche.

Die konkrete Ausgestaltung der Sendung und die dort gefallenen Äußerungen würden schließlich eindeutig zeigen, dass der Beschwerdegegner durch die inkriminierte Sendung die Grundsätze der Objektivität, Unparteilichkeit, Pluralität und Ausgewogenheit gemäß § 4 ORF-G iVm § 10 Abs. 7 ORF-G verletzt habe. Die Sendung sei – wie die Beschwerdeführer aufgezeigt hätten – völlig einseitig und es werde – basierend auf einer falschen Studie von Greenpeace – gegen die Luftfahrt Stimmung gemacht. All dies zeige, dass dem inkriminierten Beitrag jedwede Objektivität fehle.

Das Objektivitätsgebot verpflichtete, Pro- und Contra-Standpunkte voll zur Geltung gelangen zu lassen. Dies werde in der gegenständlichen Sendung zur Gänze unterlassen. Es möge 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 der zitieren Studie von Greenpeace und den „flugfeindlichen“ Wortmeldungen 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 11.10.2022 übermittelte die KommAustria dem Beschwerdegegner die Replik der Beschwerdeführer zur Stellungnahme.

1.4. Ergänzende Stellungnahme der Beschwerdeführer

Mit Schreiben vom 15.12.2022 übermittelten die Beschwerdeführer eine ergänzende Stellungnahme.

Sie führten darin aus, dass sich – wie bereits ausgeführt – die Prüfung der Objektivität nach der Rechtsprechung grundsätzlich nach dem vorgegebenen Thema der Sendung bemesse. Die Prüfung habe jeweils anhand des Gesamtkontextes der Sendung zu erfolgen.

Der reißerische Titel der verfahrensgegenständlichen Sendung laute „Zug statt Flug“. Der Beschwerdegegner mache in dieser Sendung zum Thema, wie sich Kurzstreckenflüge durch Bahnfahrten ersetzen lassen würden. Im Zuge dessen würden unter anderem ausgewählte Flugverbindungen mit Bahnverbindungen verglichen. Die „Message“ der Sendung sei – verkürzt dargestellt –, dass das Fliegen eine besonders umweltschädliche Form der Fortbewegung sei und stattdessen das Zufahren, das als klimafreundliche Alternative dargestellt werde, zu bevorzugen sei.

Abgesehen von der insgesamt sehr geringen Relevanz der Luftfahrt an den gesamten CO₂-Emissionen – der Anteil der zivilen Luftfahrt an den europaweiten CO₂-Emissionen betrage nur 0,52 Prozent – lasse die Sendung jedoch einen ganz wesentlichen Faktor völlig unberücksichtigt: CO₂-Emissionen, die nicht unmittelbar aus der Antriebsenergie kommen würden. Diese seien viel zu groß, um ignoriert zu werden.

Die klimarelevanten Auswirkungen verschiedener Verkehrsmittel würden daher richtigerweise nicht nur im Zusammenhang mit den aus der Antriebsenergie entstehenden CO₂-Belastungen diskutiert werden können. Die Tatsache, dass zur Erbringung einer Verkehrsleistung jedweder Art aber immer auch Infrastruktur notwendig sei, werde dabei völlig ignoriert.

Somit müsse richtigerweise bei einer ganzheitlichen Betrachtung die „Knotenpunkt-Infrastruktur“ (bei der Luftfahrt: Flughäfen, bei der Bahn: Bahnhöfe, beim Auto: Parkraum), die „Wege-Infrastruktur“ (Luft versus Bahntrassen mitsamt Elektrifizierung versus Straßen) sowie die „Steuerungs-Infrastruktur“ (Flugsicherungssysteme, Verkehrszeichen und Ampeln, Stellwerke, Signalanlagen und Weichen etc.) berücksichtigt werden.

Zudem sei zum anderen auch die Produktion der einzelnen Verkehrsmittel und deren Energieverbrauch bei der Fortbewegung systematisch zu ermitteln und auf die jeweils erbrachte Verkehrsleistung umzulegen. Lasse man all diese Faktoren außer Acht, wie das der Beschwerdegegner tue, führe das zu völlig verkürzten und somit verzerrten Ergebnissen.

Die im April 2021 von den Autoren Dr. Klaus Radermacher (KRBE GmbH) und Prof. Dr. Andreas Hermann (Universität St. Gallen) im Auftrag der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit erstellte Studie mit dem Titel „Ganzheitliche ökologische Bilanzierung von Verkehrssystemen“ nehme eine solche umfassende Berücksichtigung vor. Die genannte Studie komme ganz eindeutig zu dem Ergebnis, dass sich die pauschale Aussage, dass Bahnfahren umwelt- und klimafreundlich sei, während das Fliegen besonders klimaschädlich sei, bei Berücksichtigung der oben genannten Faktoren schlicht als falsch herausweise. Luftraum müsse weder gebaut noch gewartet werden, während die Infrastruktur, um überhaupt einen Zug fahren zu lassen, gigantische Mengen an CO₂ verursache.

Bei einer solchen Gesamtbetrachtung komme man etwa für das Beispiel der Strecke München – Hamburg auf folgenden CO₂-Ausstoß pro Passagier: Straße 192 kg CO₂, Schiene 114 kg CO₂ und Luftfahrt 100 kg CO₂.

Allein dieses Beispiel zeige schon auf, wie wichtig die Einhaltung des Objektivitätsgebots wäre. Hätte der Beschwerdegegner den Beschwerdeführern die Möglichkeit einer Stellungnahme gegeben, dann hätten diese auf diese neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse hinweisen können und diese Zahlen wären in die Sendung miteingeflossen. Es wäre für die Einhaltung des Objektivitätsgebots von großer Bedeutung gewesen, dass in der gesamten Sendung auch jene CO₂-Emissionen berücksichtigt werden, die nicht unmittelbar aus der Antriebsenergie kommen.

Mit Schreiben vom 16.12.2022 übermittelte die KommAustria dem Beschwerdegegner die ergänzende Stellungnahme der Beschwerdeführer zur Stellungnahme.

1.5. Ergänzende Stellungnahme des Beschwerdegegners

Mit Schreiben vom 29.12.2022 übermittelte der Beschwerdegegner eine ergänzende Stellungnahme.

Darin wird ausgeführt, dass die von den Beschwerdeführern vorgelegte, im Auftrag der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit erstellte Studie mit dem Titel „Ganzheitliche ökologische Bilanzierung von Verkehrssystemen“ nach Ansicht der Beschwerdeführer „*ganz eindeutig zu dem Ergebnis*“ komme, „*dass die pauschale Aussage, dass Bahnfahren umwelt- und klimafreundlich ist, während das Fliegen besonders klimaschädlich ist ... falsch*“ sei. Dies im Wesentlichen mit dem Argument, dass Luftraum weder gebaut noch gewartet werden müsse, während die Infrastruktur, um überhaupt einen Zug fahren zu lassen, gigantische Mengen an CO₂ verursache.

Der Beschwerdegegner habe sich die Studie näher angesehen und halte fest, dass der Studie sehr ungewöhnliche methodische und methodologische Überlegungen zugrunde liegen würden, die im wissenschaftlichen Diskurs keinesfalls angekommen seien. Die Studie selbst verweise auch genau auf diese „Einmaligkeit“.

Auf Seite 5 der Studie werde vorerst auf die sogenannte „gesamtheitliche Betrachtung von Verkehrssystemen“ hingewiesen: „*Die klimarelevanten Auswirkungen verschiedener Verkehrsmittel*

wurden in der Vergangenheit primär im Zusammenhang mit den aus der Antriebsenergie entstehenden Belastungen, hier vor allem CO₂, untersucht. Die Tatsache, dass zur Erbringung einer Verkehrsleistung jedweder Art immer auch Infrastrukturen notwendig sind, wurde weitgehend ignoriert. Diese Studie betrachtet Verkehrssysteme und deren CO₂-Fußabdruck erstmals ganzheitlich, d.h. inkl. der jeweils notwendigen Wege-Infrastruktur (Straßen, Schienen), Knotenpunkt-Infrastruktur (Bahnhöfe, Flughäfen, Parkraum), Steuerungs-Infrastruktur (Stellwerke, Weichen, Signalanlagen, Flugsicherungssysteme, Ampeln, Verkehrszeichen) und es wird auch der Bau der Verkehrsmittel berücksichtigt.“

Weiter unten auf derselben Seite der Studie sei zu lesen: „Der größte Hebel zur Verringerung von CO₂ im Zusammenhang mit Mobilität liegt in der effizienteren Nutzung auf der Basis heute bereits existierender Infrastruktur.“ Das würde heißen, die Studie selbst mache den Vorschlag bzw. komme offenbar zu dem Ergebnis, sich auf Basis bereits bestehender Infrastrukturen zu entscheiden. Entscheidungsgrundlage für denjenigen oder diejenige, der oder die Mobilität nachfrage, sei der „Grenzschaten“, nicht jener der bestehenden Infrastruktur, wenn der größte Hebel zur Verringerung von CO₂ die effiziente Nutzung bestehender Infrastruktur sei.

Weiters würden in der Studie verschiedene Quellen von CO₂-Emissionen untersucht und in der Tabelle auf Seite 22 zusammengefasst: CO₂-Emissionen bei Produktion (und fachgerechter Entsorgung) der Verkehrsmittel, CO₂-Emissionen der Infrastruktur und mechanische Bewegungseffizienz und Energieversorgung.

Hier falle auf, dass die Datenlage zum Teil noch sehr dürftig sei und Zeilen leer bleiben würden. Es würde auch auf Seite 23 heißen: „Die kompletten THG-Emissionen der gesamten Wege-Infrastruktur für die Bahn lassen sich im Nachhinein nicht abschätzen.“ Und weiter unten: „Eine seriöse, allgemeingültige Aussage ist derzeit nicht möglich.“

Als Fazit führte der Beschwerdegegner aus: Falls man – was in der Regel der Fall sei – von bestehender Infrastruktur ausgehen könne und vor der Entscheidung stehe, welches Verkehrsmittel man beispielsweise für eine Reise von Wien nach München zu nutzen gedenke, dann sei der zu bedenkende Faktor der Grenzschaten, den man mit dieser Reise der Natur bzw. dem Klima zufüge. In diesem Fall sei die Betrachtung der Infrastruktur, also des Gesamtschadens, nicht zulässig, da diese als bereits gegeben vorausgesetzt werden müsse. D.h. eine Nutzung der Infrastruktur belaste das Klima nicht zusätzlich. Die Studie komme bei dieser Betrachtungsweise selbst zum Schluss, dass die Bahnreise die klimatechnisch günstigste Form der Reise sei (auch bei dem in Deutschland üblichen Strommix im Jahr 2016 mit CO₂-Emissionen auf 0,572 kg/kWh, Seite 20). Diese Überlegungen würden noch deutlicher für die Bahnreise ausschlagen, wenn man den österreichischen Strommix zugrunde lege (ca. 0,202 kg/kWh, vgl. <https://secure.umweltbundesamt.at/co2mon/co2mon.html>).

Im Ergebnis lasse sich daher festhalten, dass (auch) die Studie nicht zu dem von den Beschwerdeführern „gewünschten“ Ergebnis komme. Doch selbst wenn die Studie zu diesem „gewünschten“ Ergebnis käme, wäre die Sendung aus den im Schriftsatz des Beschwerdegegners vom 08.09.2022 genannten Gründen nicht objektivitätswidrig. Um Wiederholungen zu vermeiden, werde auf dieses Vorbringen verwiesen.

Der Beschwerdegegner hielt den Antrag, die vorliegende Beschwerde mangels Beschwerdelegitimation zurückzuweisen, in eventu abzuweisen, aufrecht.

Mit Schreiben vom 27.01.2023 übermittelte die KommAustria die ergänzende Stellungnahme des Beschwerdegegners der Erstbeschwerdeführerin und dem Zweitbeschwerdeführer zur Kenntnis.

Es langte 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 „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ am 15.07.2022

Am 15.07.2022 wurde im Hörfunkprogramm „Ö1“ des Beschwerdegegners um ca. 09:42 Uhr die Sendung „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ mit dem Titel „Zug statt Flug“ ausgestrahlt. Diese Sendung war anschließend sieben Tage in der „ORF-Radiothek“ unter radiothek.orf.at sowie im „Ö1-Player“ unter oe1.orf.at/player abrufbar.

Die Sendung hatte folgenden Inhalt:

Sprecherin: *„Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin.“*

Michael Fröschl (ORF): *„... mit Michael Fröschl im Studio. Der Sommer hat begonnen und damit die Urlaubszeit. Die Frage ist nur, wie man an den Urlaubsort kommt, mit dem Auto, dem Flugzeug oder dem Zug. Fast jeder dritte Kurzstreckenflug in der EU lässt sich durch eine Bahnfahrt ersetzen, das hat die Umweltorganisation Greenpeace in einer Studie belegt. Wenn man sich nur die beliebtesten zwölf Flugreisedestinationen in der EU anschaut – da gehören etwa Frankfurt, Berlin, Paris und Amsterdam dazu –, dann gibt es für zehn davon eine direkte Zugverbindung von Wien aus. Nur nach Stuttgart und Barcelona gibt es keinen direkten Zug. Also was hindert uns am Bahnfahren. Ist es die Zeit, der Preis, der Komfort oder auch die Gewohnheit? Passend zur Urlaubszeit hat sich Clara Peterlik auf die Suche begeben.“*

Clara Peterlik (ORF): *„Wien Hauptbahnhof im Sommer. Es ist warm draußen und im Zug nach Rom. Ein junger Mann in Feierlaune sitzt im Abteil, eine ältere italienische Dame ebenso. Sie hat gedacht, sie hat ein Abteil für sich.“*

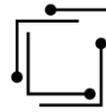
Eine Frau spricht auf Italienisch.

Clara Peterlik: *„Ihr Schwiegersohn reklamiert beim Schaffner ohne Erfolg. Es wird hin- und her getauscht. Schließlich sitzen eine ältere Italienerin, eine Wiener Studentin, die in Siena ihr Erasmussemester startet und sehr viel Gepäck dabei hat, und eine Jungfamilie im Zugabteil. Es ist etwas Ruhe eingekehrt. Die ältere Dame aus Italien erzählt, dass sie ihre Enkelkinder in Wien besucht hat und lieber mit dem Zug fährt, da es bequemer ist und sie meist sehr viel Gepäck dabei hat. Neben ihr sitzt Rina, die Wiener Studentin und sagt...“*

Rina: *„Also, erstens kann ich nicht Autofahren. Also ich mag so Nachtzüge ugeren, ich fahr ugeren mim Zug einfach, ich mag das ugeren. Und ich find auch, wenn ich so woanders hinfahre und länger wo bleib, so wie jetzt, weil ich ja ein Jahr weggeh. Ich brauch das auch irgendwie so, diese Schleuse, irgendwie diese gefühlte; dass ich so wo einsteige und dann hab ich so diese ganze Nacht, wo ich irgendwie so halt wo sich so alles bewegt und man wandelt sich irgendwie und dann komme ich so ganz in der Früh so woanders an, das mag ich voll gern.“*

Clara Peterlik: *„Sie fährt auch aus umweltpolitischen Gründen mit dem Zug.“*

Rina: *„Zugfahren kostet ja halt jetzt echt noch irgendwie viel mehr, find ich, als so diese Billigflüge und sowas. Aber ich versuche halt echt nicht zu fliegen irgendwie und seit Corona geht das auch ganz gut. Davor, wir sind halt immer im Jahr mit meiner Mama in die Türkei geflogen, weil dort meine Verwandten sind. Ich weiß nicht, es ist ja so immer diese Frage, so irgendwie zwischen, wie verhalte ich mich also mit dem Konsum und sowas. Und sollte ja auch eigentlich nicht an den Konsumentinnen halt liegen, dass sie sich quasi entscheiden müssen, und so viel mehr auf sich*



nehmen müssen, nur damit's halt quasi so die bessere Entscheidung ist. Aber dann macht's nicht wirklich einen großen Unterschied, sondern das System muss halt irgendwie anders sein. Aber was nicht heißt, dass ich dann trotzdem voll irgendwie drauf scheiß und trotzdem irgendwie so die ganze Zeit rumfliege. Also man muss da immer so die Balance finden.“

Clara Peterlik: *„Das sieht ihre Sitznachbarin nicht so.“*

Eine Frau spricht auf Italienisch.

Clara Peterlik: *„Es werde viel über die Umwelt geredet und wir verschmutzen die Umwelt sehr, aber ob es jetzt der Zug oder das Auto ist, mache auch keinen Unterschied mehr, sagt sie. Rein umwelttechnisch ist der Zug schwer zu schlagen. Das Umweltbundesamt hat berechnet, dass ein Flug im Schnitt 32-mal klimaschädlicher ist, als dieselbe Strecke mit dem Zug zu fahren. Die Pandemie hat den Flugboom kurzzeitig gebremst, so der Verkehrsclub Österreich, aber...“*

Sprecher: *„In den 30 Jahren davor haben sich die Treibhausgasemissionen durch den Flugverkehr in Europa auf über 180 Millionen Tonnen CO2 mehr als verdoppelt.“*

Clara Peterlik: *„... zeigen die Zahlen vom Verkehrsclub Österreich. Und noch diesen Frühling haben Verantwortliche der Fluglinie AUA gesagt, dass sie viermal so viele Buchungen für Mai bis September verzeichnen, als im Jahr 2021; viele davon in europäische Hauptstädte. Das ist nichts Neues, zeigen die Zahlen vom VCÖ.“*

Sprecher: *„32 Prozent der Fluggäste, die im Jahr 2019 von Wien ihr Endziel anfliegen, hatten einen Kurzstreckenflug von weniger als 800 Kilometer.“*

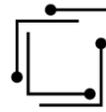
Clara Peterlik: *„Und wer fliegt ist sehr unterschiedlich.“*

Sprecher: *„Das Flugzeug wird von einer kleinen Minderheit sehr viel genutzt und von der großen Mehrheit selten oder gar nicht. Im Jahr 2019 gab es in Österreich doppelt so viele Personen, die noch nie geflogen sind, als Personen, die viel fliegen.“*

Clara Peterlik: *„Doch zurück in den Zug. Am nächsten Morgen kommt der Zug um kurz nach Neun in Rom an. Davor gibt es noch Kipferl und Kaffee. Wien – Rom ist eine Vorzeigestrecke. Man steigt um halb acht in Wien ein und kommt um kurz nach neun Uhr in Rom an. Und was kostet es? In den meisten Fällen werden Flüge oder Züge ja etwas im Voraus gebucht. Wir haben uns daher Mitte Mai die Preise angeschaut.“*

Michael Fröschl: *„Ein Ticket im Liegewagen nach Rom für Freitag, 05.08., kostet EUR 109,00, im Sitzwagen gut EUR 50,00, im Schlafwagen rund EUR 130,00. Im Vergleich dazu kommt am 05. August ein Flug am Abend auf EUR 94,00, ein Flug am Samstag um 07:00 Uhr Früh, nur mit Handgepäck, auf EUR 45,00.“*

Clara Peterlik: *„Die Ticketpreise für Sommer sind diesen Frühling um mehr als 40 Prozent höher gewesen als im Vorjahr, so die Zahlen der Statistik Austria. Das liege vor allem an den höheren Kerosinpreisen und der hohen Nachfrage. Also, da kann die Bahn teilweise mithalten. Ein Grund für den Preisunterschied ist aber, sagt Bahnexperte Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin...“*



Christian Böttger: „Also wir haben ja international die Befreiung des Flugbenzins von Mineralölsteuer. In der Folge ist er ja auch beim Thema Emissionsbepreisung bevorzugt, obwohl der Luftverkehr eben ja sozusagen pro Tonne Emission nochmal mehr Schaden anrichtet ökologisch, als also Emissionen, die hier an der Erdoberfläche direkt entstehen. Er ist international eben auch noch von der Mehrwertsteuer befreit, also anders als die Schiene. Also wenn ich mit der Eisenbahn hier von Berlin nach Zürich fahre, dann ist der deutsche Teil steuerpflichtig. Wenn ich fliege, ist der ganze Flug, weil man das ja leider nicht messen kann, steuerfrei. Das ist natürlich absurd.“

Clara Peterlik: „Die ungleichen Steuern sind auch ein Thema für den Sprecher der ÖBB, Bernhard Rieder. Er fügt aber hinzu...“

Bernhard Rieder: „Erste Schritte gibt es dazu schon. In Österreich wurden zum Beispiel oder wird zum Beispiel die Mehrwertsteuer auf grenzüberschreitende Bahntickets abgeschafft. Das heißt, da sind wir am guten Weg dahin. Aber natürlich hat die Flugbranche noch gewisse Vorteile, wo wir als Bahn noch nicht ganz das gleiche Steuerrecht haben wie beim Flug.“

Clara Peterlik: „Von Rom nach Berlin auch mit dem Nachtzug aus Wien. Hier kostet das Ticket für den 05. August EUR 40,00 im Sitzwagen und EUR 50,00 im Liegewagen. Der günstigste Direktflug kommt auf EUR 136,00. Der Zug fährt erst um zehn Uhr Abend in Wien los und kommt um kurz vor elf Uhr in Berlin an. Die Strecke führt nach Wien über Tschechien, Polen nach Berlin und die Schienen sind, ehrlich gesagt, in der Nacht manchmal etwas holprig. Doch neben teureren und vermeintlich teureren Tickets ist es manchmal gar nicht so einfach zu buchen. Mit komplizierten Tickets kennt sich Helmut Lutz gut aus. Er führt das Reisebüro Kopfbahnhof in Berlin. Zwischen der stark befahrenen Yorckstraße und Schnellbahngleisen liegt das kleine Büro. Ein Paar wird gerade beraten, vor der Tür wartet schon die nächste Kundin. Es ist etwas los. Er spüre, dass Bahnfahren wieder mehr in Mode komme.“

Helmut Lutz: „Gehen wir mal irgendwie drei Jahre zurück. Da gab's noch kein Corona und es gab Greta. Und wir haben gemerkt, irgendwie auf einmal ist was passiert irgendwie in unserem Umfeld, und viel mehr Leute als vorher wollten Bahnfahren. Wir haben so viele Anfragen gehabt, dass wir kaum noch nachkamen, irgendwie für jeden irgendwie die richtigen Zugverbindungen, die richtigen Fahrkarten, die richtigen Tarife rauszusuchen. Das haben wir grade so hingekriegt und dann ist das alles erstmal wieder zusammengebrochen durch die Pandemie und jetzt geht's grad wieder los und wir müssen gucken, wie wir uns organisieren. Aber Greta hat viel geändert, viel verändert, viel mehr als man so denkt.“

Clara Peterlik: „Zu Helmut Lutz kommen einige neue Kundinnen und Kunden.“

Helmut Lutz: „Viele, oder gefühlt viele von den Vielfliegern früher, die mal schnell zum Partymachen irgendwie nach Barcelona geflogen sind, überlegen jetzt, ob sie das nicht mal sein lassen, sondern irgendwie auch ähnliche Strecken zumindest vielleicht nicht ganz so weite, aber ähnliche Strecken, mit der Bahn fahren, mit dem Zug fahren. Und es sind auch viele Ältere, die sagen, ich möchte in meinem Leben nicht mehr fliegen, ich bin genug geflogen, ich habe die Umwelt versaut, unsere Kinder müssen's eh ausbaden, ja, ich höre auf, ich mache jetzt jede Strecke mit dem Zug.“

Clara Peterlik: „Er arbeitet seit Anfang der 90iger Jahre in diesem Zugreisebüro. Davor war er Verlagsmitarbeiter, hat studiert, ist Taxi gefahren und einiges mehr.“

Helmut Lutz: *„Also, als ich angefangen habe Mitte der 90er, da konnten wir einfach Fahrkarten ausstellen von Berlin an die spanische Grenze. Ein Tastendruck und zack war die Fahrkarte da. Und heutzutage muss man erstmal schauen irgendwie, wie geht’s überhaupt.“*

Clara Peterlik: *„Einmal hat er sogar Tickets bis auf die Kanarischen Inseln ausgestellt. Die Schmerzgrenze ist für ihn einen Tag, eine Nacht und noch einen Tag im Zug zu verbringen. Bei den Nachtzügen hat sich in den letzten sechs Jahren viel verändert. 2016 hat die Deutsche Bahn ihr eigenständiges Nachtzugnetz eingestellt. Die Bahn hat nach eigenen Angaben EUR 30 Millionen Verlust im Jahr damit gemacht. Seitdem macht die Deutsche Bahn nur mehr Nachtzugkooperationen, erklärt Markus Kamp von der Deutschen Bahn.“*

Markus Kamp: *„Wir haben vorher die Nachtzüge immer selbständig und komplett alleine betrieben, das heißt, wenn der Nachtzug von Berlin damals noch nach Paris gefahren ist, dann waren wir als Deutsche Bahn auch in Frankreich vollständig verantwortlich, haben eigene Personale gestellt, haben eine eigene Reinigung in Paris organisiert und die Trassengebühren in Frankreich entrichtet. Was sich gezeigt hat, ist, dass dieses Modell langfristig nicht tragfähig ist, dass einer alleine alle Kosten schultert. Denn natürlich bekommt er auch alleine die Einnahmen, aber das reicht am Ende nicht. Das Nachtzuggeschäft ist extrem schwierig wirtschaftlich und meistens gerade mal auf ‘ne schwarze Null zu bekommen.“*

Clara Peterlik: *„Genau umgekehrt hat es die ÖBB gemacht. Sie ist 2016, als die Deutsche Bahn ihr eigenes Nachtzugnetz aufgegeben hat, eingesprungen.“*

Bernhard Rieder: *„Die ÖBB sind zu dem damaligen Zeitpunkt zur Überzeugung gekommen Nachtzugreisen hat Zukunft. Und deswegen haben wir uns entschieden, einige Strecken – so etwa die Hälfte des Netzes der Deutschen Bahn – zu übernehmen.“*

Clara Peterlik: *„Nachtzüge werden auch nicht mehr nur als Verlustgeschäft gesehen. Europaweit gibt es private Nachtzugesanbieter in Tschechien, Schweden oder den Niederlanden, die in das Geschäft neu einsteigen. Kurz nach dem Interview wird Bastian Kettner in den Nachtzug steigen. Er ist Bahnexperte vom VCD, dem Verkehrsclub Deutschland. Er fährt wenige Tage nach dem Interview mit dem Zug nach Rom und sagt:“*

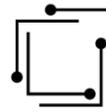
Bastian Kettner: *„Ich bin da ja auch in einem Viererabteil und ich denke, da wird es auch gute Gespräche geben.“*

Clara Peterlik: *„Als eingefleischter Bahnfan ist seine Schmerzgrenze bei langen Fahrten sehr hoch. Doch er versteht nicht, wieso Flugbuchen oftmals so viel einfacher ist als das Zugbuchen.“*

Bastian Kettner: *„Ich würde mir dann eben auch wünschen, dass das Ganze noch viel größer angegangen wird und dann eigentlich bei jeder Flugverbindung auch gleichzeitig mir eine Zugverbindung angezeigt wird und das Ganze dann auch nochmal mit dem Klimavergleich. Also das ist ja dann auch nochmal ein sehr relevanter Punkt.“*

Clara Peterlik: *„Auch rechtlich gibt es hier Nachteile.“*

Bastian Kettner: *„Das macht mir natürlich auch Probleme bei den Fahrgastrechten. Also das Problem haben wir ja auch auf europäischer Ebene, dass es dann beispielsweise keine, ja keine*



Mobilitätsgarantie in dem Sinne gibt, dass ich, wenn ich meinen Anschlusszug verpasst habe, dann auch gleich weiterfahren kann. Ja, wenn ich dann praktisch zwei getrennte Tickets habe für eine Verbindung, weil das eben über nationale Grenzen immer noch sehr schwierig ist, und meinen Zug dann verpasse, dann stehe ich dann praktisch im Regen.“

Clara Peterlik: *„Ob beim Zufahren oder beim Fliegen, im Moment kommt es bei beiden zu mehreren Problemen. Auf der einen Seite die überfüllten Züge, auf der anderen Seite ausgefallene Flüge. Doch ein weiteres Hindernis für viele ist auch dieses. Man kommt mit dem Zug zum Urlaubsort, aber was dann? Städteurlaub im Sommer mit Kindern ist nur bedingt attraktiv, Automieten ist teuer. Das Angebot nimmt zu, wie etwa mit ‚Rail & Drive‘ sagt Bernhard Rieder, Sprecher der ÖBB.“*

Bernhard Rieder: *„Auf der anderen Seite ist es für uns aber ganz wichtig, dass wir in Österreich – und wir können es natürlich als ÖBB nur in Österreich machen – auch das Angebot der letzten Meile ausbauen. Sprich, wir haben an sehr, sehr vielen Bahnhöfen jetzt sogenannte ‚Rail & Drive-Stationen‘ organisiert. Das heißt, Sie kommen in eine kleinere Stadt – nicht jetzt die großen Landeshauptstädte, wo es Autovermietungen gibt – zum Beispiel nach Bischofshofen, und können dort zu relativ günstigen Tarifen auch ein Auto für ein, zwei Tage anmieten und es dann wieder dort zurückgeben und mit der Bahn zurückreisen.“*

Clara Peterlik: *„Das ist die entscheidende Frage für eine junge Wiener Juristin. Im Vorjahr ist sie mit dem Zug nach Genua gefahren und von dort aus Richtung Südfrankreich.“*

Wiener Juristin: *„Von Stadt zu Stadt ist es sehr einfach gegangen. Aber um ins Hinterland dann zu kommen, war’s relativ schwierig und bei einem Quartier sind wir dann auch nach zwei Nächten abgereist, weil es einfach keine Möglichkeit gab, öffentlich zum Strand zu kommen.“*

Clara Peterlik: *„Trotzdem würde sie wieder mit dem Zug verreisen.“*

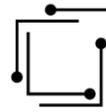
Wiener Juristin: *„Weil ich Zufahren einfach liebe und vor allem das Nachtzufahren. Weil man sich am Abend in Wien reinsetzt und dann in der Früh in Italien aufwacht. Es ist irgendwie kitschig und sehr schön.“*

Clara Peterlik: *„Und sie fügt hinzu...“*

Wiener Juristin: *„Die Rückfahrt war sehr unkompliziert. Da haben wir dann einen Schlafwagen gebucht, und da waren wir dann witzigerweise mit einem Paar, einem österreichischen, die dann auf den Zug umsteigen mussten, obwohl sie eigentlich mit dem Auto unterwegs waren, das ihnen aber dann in Frankreich eingegangen ist. Und die hatten dann ziemliche Schwierigkeiten, dass sie den Bus wieder aus Frankreich nach Österreich kriegen.“*

Zugdurchsage: *„Wir verabschieden uns von allen Fahrgästen mit einem herzlichen Servus und hoffen, Sie bald wieder an Bord begrüßen zu dürfen. Danke, dass Sie für Ihre Reise den Nightjet gewählt haben.“*

Michael Fröschl: *„Clara Peterlik über das Reisen im Sommer. Diese Sendung wird heute Abend um 22:08 Uhr wiederholt. Sie können das Ö1 Wirtschaftsmagazin noch sieben Tage lang online nachhören oder via Podcast. Danke fürs Zuhören sagt Michael Fröschl.“*



Die Sendung wurde unter oe1.orf.at wie folgt angekündigt bzw. beschrieben:

SALDO - DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN

Zug statt Flug

Was hindert uns am Bahnfahren?

Gestaltung: Clara Peterlik

Moderation: Michael Fröschl

15. Juli 2022, 09:42

Download



Teilen



RADIOTHEK 15.7.2022, 9.42 Uhr



Fast jeder dritte Kurzstreckenflug in der EU lässt sich durch eine Bahnfahrt ersetzen, zeigt die Umweltorganisation Greenpeace in einer Studie auf. Wenn man sich nur die beliebtesten zwölf Flugreisestationen in der EU anschaut, da gehören etwa Frankfurt, Berlin, Paris und Amsterdam dazu - dann gibt es für zehn davon eine direkte Zugverbindung von Wien aus. Nur nach Stuttgart und Barcelona gibt es keinen direkten Zug. Preislich kann derzeit die Bahn oft mithalten. Also was hindert uns am Bahnfahren? Ist es die Zeit, der Preis, der Komfort oder auch die Gewohnheit?

Bei der Sendereihe „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ handelt es sich um ein wöchentliches Wirtschaftsmagazin, das sich den Bereichen Wirtschaftspolitik, Finanzen und Business widmet. „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ ergänzt die aktuelle Wirtschaftsberichterstattung mit Analysen und beleuchtet Themen, die in der aktuellen Berichterstattung wenig Platz finden. „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ wird freitags um ca. 09:42 Uhr im Hörfunkprogramm „Ö1“ ausgestrahlt.

3. Beweiswürdigung

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

Die Feststellungen zum Inhalt der am 15.07.2022 im Hörfunkprogramm „Ö1“ ausgestrahlten Sendung „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ mit dem Titel „Zug statt Flug“ beruhen auf dem von den Beschwerdeführern vorgelegten Transkript der Sendung sowie auf der Einsichtnahme der KommAustria in die vom Beschwerdegegner vorgelegte Aufzeichnung der Sendung.

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

Die Feststellungen zur Ankündigung bzw. Beschreibung der Sendung im Online-Angebot des ORF unter <https://oe1.orf.at/programm/20220715/685480/Zug-statt-Flug> samt Screenshot beruhen auf dem unbestrittenen Vorbringen der Beschwerdeführer in ihrer Beschwerde sowie der Einsichtnahme der KommAustria in diese Website.

Die Feststellungen zur Sendereihe „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ 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/collection/582468> (zuletzt besucht am 27.01.2023).

Die Frage der Beschwerdelegitimation stellt nach Ansicht der KommAustria eine Rechtsfrage dar. Beurteilungsmaßstab ist (daher) der durchschnittliche Betrachter (vgl. dazu die Entscheidungen bei *Kogler/Trainer/Truppe*, Österreichische Rundfunkgesetze⁴, § 4 ORF-G E40 ff). Rechtsfragen sind nach der ständigen Rechtsprechung keinem Beweis zugänglich (vgl. statt vieler VwGH 24.05.2009, 2008/22/0203; 31.01.2012, 2010/05/0212; 27.10.2013, 2012/05/0212). Daher erschließt sich der KommAustria nicht, inwiefern die von den Beschwerdeführern als Beweis angebotenen Zeugen zur Klärung dieser Frage beitragen können. Es wurde daher von einer zeugenschaftlichen Einvernahme und einer mündlichen Verhandlung über die angeführten Beweisanträge Abstand genommen.

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 „Saldo – Das Ö1 Wirtschaftsmagazin“ wurde am 15.07.2022 im Hörfunkprogramm „Ö1“ ausgestrahlt und war danach für sieben Tage in der „ORF-Radiothek“ unter radiothek.orf.at sowie im „Ö1-Player“ unter oe1.orf.at/player abrufbar. Die Beschwerde wurde von den Beschwerdeführern am 10.08.2022 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, ihrer Meinung nach 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 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. VwGH 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 bzw. beeinträchtigt worden, da die in der inkriminierten Sendung verbreiteten einseitigen Ausführungen 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. Die Betroffenheit folge auch daraus, dass die Erstbeschwerdeführerin in der inkriminierten Sendung wiederholt erwähnt werde, wenn nämlich von Flügen ab oder nach Wien gesprochen werde. Durch die in der Sendung erfolgte konkrete Bezugnahme komme es zur Individualisierbarkeit der Erstbeschwerdeführerin anhand objektiver Kriterien.

Mit diesem Vorbringen gelingt es der Erstbeschwerdeführerin nicht, das Vorliegen einer unmittelbaren Schädigung ihrer Person im Sinne der dargestellten Rechtsprechung und damit eine Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G zu begründen.

Gemäß der unter 4.2.2. zitierten Rechtsprechung können als mögliche immaterielle Schäden im Sinne des § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G nämlich ausschließlich solche angesehen werden, die insbesondere aufgrund ihrer Individualisierbarkeit hinsichtlich der Person des „Geschädigten“ an objektivierbaren Kriterien festgemacht werden.

Eine solche hinreichende Individualisierbarkeit ist im vorliegenden Fall jedoch nicht zu erkennen. Die Erstbeschwerdeführerin wird in der Sendung weder namentlich genannt noch wird sonst irgendwie ein Bezug zu ihr hergestellt (vgl. BKS 11.12.2013, 611.929/0002-BKS/2013). Dadurch unterscheidet sich der vorliegende Beschwerdefall unter anderem auch von jenem betreffend die am 16.09.2021 im Hörfunkprogramm „Ö1“ ausgestrahlte Sendung „Punkt eins“ zum Thema „Fliegen und Emittieren“, wo die Erstbeschwerdeführerin namentlich und wiederholt als Anbieterin von in der Sendung als besonders klimaschädlich dargestellten Kurzstreckenflügen erwähnt wurde und jedenfalls aufgrund der mit dieser namentlichen Nennung verbundenen negativen Darstellung eine Individualisierbarkeit der Erstbeschwerdeführerin als Geschädigte bejaht wurde (vgl. KommAustria 21.09.2021, KOA 12.076/22-002 [nicht rechtskräftig]).

Zwar ist die namentliche Erwähnung, wie von den Beschwerdeführern vorgebracht, nicht in jedem Fall zwingende Voraussetzung für das Vorliegen einer hinreichenden Individualisierbarkeit im Zusammenhang mit einer möglichen Schädigung gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G; im verfahrensgegenständlichen Fall ergeben sich jedoch auch bei einer Gesamtbetrachtung des Sendungsinhalts aus der Sicht eines durchschnittlichen Zuhörers – nicht zuletzt aufgrund der

vielfältigen Akteure im Bereich der Mobilitätsbranchen – im Sinne der zuvor zitierten Rechtsprechung keine objektiven Anhaltspunkte dafür, aus dem Sendungsinhalt eine mögliche Schädigung konkret der Person des Erstbeschwerdeführers abzuleiten.

Wenn die Erstbeschwerdeführerin ins Treffen führt, durch das Sprechen von Flügen ab oder nach Wien werde sie erwähnt und es sei sohin eine Individualisierbarkeit zu bejahen, so lässt sie zudem außer Acht, dass sich die Sendung mit den Transportmitteln Flugzeug und Bahn und nicht mit der diesen Transportmitteln zugrundeliegenden Infrastruktur (Flughafen und Bahnhof) befasst. Sohin erfolgt nach Ansicht der KommAustria auch durch das obig dargelegte Ansprechen von Flügen ab oder nach Wien keine unmittelbare Bezugs Herstellung zur Erstbeschwerdeführerin und auch keine Individualisierbarkeit dieser anhand objektiver Kriterien.

Auch eine Beschwerdelegitimation der Erstbeschwerdeführerin nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G besteht nicht. Wie unter 4.2.2. dargelegt, ist Voraussetzung für die Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G nach der Rechtsprechung, dass ein Wettbewerbsverhältnis zwischen den Unternehmen vorliegt. Die Erstbeschwerdeführerin bringt vor, sie stehe im Wettbewerb zu anderen Mobilitätsbranchen und es bestehe sohin ein Wettbewerbsverhältnis zu anderen von der Berichterstattung betroffenen Unternehmen, woraus sich die Legitimation für eine Beschwerde nach lit. c leg. cit. ergäbe.

Hierbei übersieht die Erstbeschwerdeführerin jedoch, dass die Rechtsprechung ein spezifisches Wettbewerbsverhältnis fordert. Nach ständiger Rechtsprechung des BKS ist eine Beschwerdelegitimation auch dann als gegeben zu erachten, wenn ein Wettbewerbsverhältnis nicht zum ORF, sondern zu Unternehmen besteht, die unmittelbar Gegenstand der Berichterstattung durch den ORF waren und insoweit ein Zusammenhang zwischen der Beschwerdeführerin und dem Gegenstand der Sendung hergestellt wird, der aus der Wettbewerbsbeziehung zwischen den beschwerdeführenden Unternehmen resultiert (vgl. KommAustria 14.12.2011, KOA 12.003/11-003, unter Hinweis auf BKS 29.01.2007, 611.954/0004-BKS/2007).

Ein solches unmittelbares Wettbewerbsverhältnis zwischen der Erstbeschwerdeführerin und den in der verfahrensgegenständlichen Sendung (im Übrigen nur am Rande) erwähnten Unternehmen wie Deutsche Bahn, ÖBB und AUA, das einen hinreichenden Zusammenhang zwischen der Erstbeschwerdeführerin und dem Sendungsgegenstand herstellt, vermag die KommAustria nicht zu erkennen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass es sich um Teilnehmer unterschiedlicher Mobilitätsbranchen (Luftfahrt, Bahnverkehr) handelt (anders als beispielsweise Wettanbieter, die unmittelbare Wettbewerber innerhalb der Glückspielbranche sind; vgl. KommAustria 14.12.2011, KOA 12.003/11-003) und Sendungsgegenstand die Transportmittel Flugzeug und Eisenbahn, nicht aber die diesen zugrundeliegende Infrastruktur ist.

Darüber hinaus würde die von der Erstbeschwerdeführerin ins Treffen geführte Argumentation zur Begründung eines spezifischen Wettbewerbsverhältnisses im Ergebnis dazu führen, dass nahezu jeder Verkehrsteilnehmer beschwerdelegitimiert wäre. Gerade dies ist mit dieser Bestimmung nicht intendiert, da die „Konkurrentenbeschwerde“ nur für spezifische Wettbewerbsverhältnisse gegenüber dem „Normalfall“ der Individualbeschwerde erleichterte Zugangsmöglichkeiten bietet (vgl. BKS 29.01.2007, 611.954/0004-BKS/2007).

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

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. Weder wird er in der Sendung 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 Austrian Airlines – namentlich genannt werden.

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 VfGH 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 Rundfunkgesetze⁴, 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 (vgl. KommAustria 21.09.2021, KOA 12.076/22-002 [nicht rechtskräftig]).

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.).

Eine Verbindung mit der von den Beschwerdeführern am 27.10.2021 eingebrachten und unter KOA 12.076/21-001 bei der Behörde geführten Beschwerde – über die mit nicht rechtskräftigem Bescheid vom 21.09.2022, KOA 12.076/22-002, entschieden wurde – wurde mangels Vorliegens von Zweckmäßigungs- 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 Österreich (IBAN: AT830100000005504109, BIC: BUNDATWW, Verwendungszweck: „Bundesverwaltungsgericht / KOA 12.076/23-001“, 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 15. Februar 2023

Kommunikationsbehörde Austria
Die Senatsvorsitzende

Dr. Susanne Lackner
(Vorsitzende-Stellvertreterin)