



Bescheid

Die Kommunikationsbehörde Austria (KommAustria) hat durch Senat II, bestehend aus der Vorsitzenden-Stellvertreterin Dr. Susanne Lackner als Senatsvorsitzende und den weiteren Mitgliedern Dr. Martina Hohensinn und Dr. Katharina Urbanek, über die Beschwerde 1. der Avcon Jet AG, 2. der Jet 24 GmbH, 3. der International Jet Management GmbH und 4. der GlobeAir AG vom 10.05.2023 gegen den Österreichischen Rundfunk (ORF) wegen Verletzung des ORF-Gesetzes wie folgt entschieden:

I. Spruch

Die Beschwerde 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. 112/2023, als unzulässig zurückgewiesen.

II. Begründung

1. Gang des Verfahrens

1.1. Beschwerde vom 10.05.2023

Mit Schreiben an die KommAustria vom 10.05.2023 erhoben die Avcon Jet AG, die Jet 24 GmbH, die International Jet Management GmbH und die GlobeAir AG (in der Folge: Erst- bis Viertbeschwerdeführerin bzw. die Beschwerdeführerinnen) Beschwerde gegen den Österreichischen Rundfunk (ORF, in der Folge: Beschwerdegegner) gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a und lit. c ORF-G. Darin stellen sie den Antrag festzustellen, dass der Beschwerdegegner durch den seit 30.03.2023 auf <https://science.orf.at/stories/3218467/> online abrufbaren Beitrag mit der Überschrift „Klimabelastung durch Privatjets steigt“ gegen den öffentlich-rechtlichen Kernauftrag (§ 4 Abs. 1 Z 5 und Z 14 sowie Abs. 4 und Abs. 5 ORF-G), die Programmgrundsätze (§ 10 Abs. 2, Abs. 5, Abs. 7 und Abs. 9 ORF-G) und die Vorgaben des für science.ORF.at vorgelegten Angebotskonzepts (§ 5a Abs. 4 ORF-G) verstoßen habe.

Zur Beschwerdelegitimation bringt die Beschwerde vor, die in Österreich ansässigen Beschwerdeführerinnen würden jeweils Bedarfsflugunternehmen (Business Aviation durch gewerblichen Betrieb von Privatjets) betreiben und dabei insbesondere österreichische Geschäftskunden im Rahmen von Charterverträgen mit Privatjets zu jeweils kundenseitig individuell festgelegten – überwiegend innereuropäischen – Destinationen befördern. Die wichtigste Einnahmequelle der Beschwerdeführerinnen seien die im laufenden Bedarfsflugbetrieb erzielten Chartererlöse (= Vermietungserlöse), wobei die Anzahl der Anbieter auf dem österreichischer

Privatjet-Charter-Markt gering sei und die Beschwerdeführerinnen gemeinsam einen Marktanteil von rund 40 % besitzen würden. Die Erstbeschwerdeführerin betreibe mit einer Flotte von aktuell 80 Privatjets das größte Bedarfsflugunternehmen Österreichs.

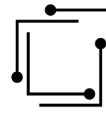
Der Beschwerdegegner berichte im inkriminierten Beitrag einseitig, ungeprüft und schlichtweg faktenwidrig darüber, dass Unternehmen, die Privatjets vermieten, zu den Gewinnern der Coronavirus-Pandemie zählen und auch in Österreich Flüge mit dem Privatjet mehr werden würden, obwohl dies die klimaschädlichste sowie sozial ungerechteste Form der Fortbewegung sei. Greenpeace fordere deshalb ein Privatjetverbot, die Grünen ein Verbot von Kurzstreckenflügen und die SPÖ wolle Flüge mit Privatjets derart hoch besteuern, dass sich Passagiere von Privatjets „zehnmal überlegen, ob sie wirklich abheben wollen“. Weiters würden im inkriminierten Beitrag gleich an fünf Stellen die Vorteile einer Zugreise gegenüber Reisen mit dem Privatjet herausgestrichen, dies freilich vollkommen unreflektiert und ohne Rücksicht darauf, dass die Anforderungen von Geschäftsreisenden, welche zu hohen Kosten innereuropäisch auf einen Privatjet angewiesen seien, in den allermeisten Fällen nicht durch eine Fahrt mit dem Zug substituiert werden könnten.

Die Beschwerdeführerinnen – als im inkriminierten Beitrag bezeichnete „Unternehmen, die Privatjets vermieten“ – seien durch die inkriminierte Berichterstattung hinreichend identifizierbar, zumal sie auf dem überschaubaren österreichischen Privatjet-Charter-Markt gemeinsam einen Marktanteil von rund 40 % besitzen, die Erstbeschwerdeführerin überhaupt das größte Bedarfsflugunternehmen Österreichs betreibe und die Beschwerdeführerinnen bereits von Kunden auf den inkriminierten Beitrag angesprochen worden seien. Dies insbesondere aufgrund der im Artikel mehrfach erfolgten Bezugnahme auf Österreich („Auch in Österreich werden die [Privatjetflüge] mehr“; „Österreich auf Platz fünf“; „Österreich folgt bereits auf Platz fünf“; „15.000-mal hoben 2022 in Österreich Privatjets ab“; „laut Verkehrsclub Österreich fliegt ein Drittel der österreichischen Bevölkerung nie, die Hälfte fliegt einmal pro Jahr oder seltener“; auch Forderungen von SPÖ zur Privatjetabgabe sowie der Grünen zum Verbot von Kurzstreckenflügen würden sich auf Österreich beziehen).

Die individuell betroffenen Beschwerdeführerinnen seien durch den inkriminierten, auf ihre Kunden evident abschreckend wirkenden Beitrag in ihrem wirtschaftlichen Fortkommen behindert und unmittelbar nach § 1330 ABGB geschädigt, zumal sie vom Beschwerdegegner einseitig, ungeprüft und wahrheitswidrig als große Gewinner der Coronavirus-Pandemie durch das Anbieten der klimaschädlichsten und sozial ungerechtesten Form der Fortbewegung, welche überhaupt verboten bzw. horrend hoch besteuert bzw. vom Zugverkehr übernommen werden sollte, dargestellt würden (Geschäftsgewinne auf Kosten des Klimas und der sozial Schwachen) und damit das Geschäftsmodell der österreichischen Beschwerdeführerinnen medial zerstört werde.

Durch diese unmittelbare evidente Schädigung der Beschwerdeführerinnen, welche die gegenständliche Beschwerde subsidiär aufgrund der einseitig dargestellten Vorteile des Zugverkehrs (als Mitbewerb der Beschwerdeführerinnen im Bereich von innereuropäischen Reisen) explizit auch auf § 36 Abs. 1 Z 1 lit c ORF-G stützten, könne gegenständlich kein Zweifel am Vorliegen der Beschwerdelegitimation, insbesondere nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G bestehen.

Im inkriminierten Beitrag stelle der Beschwerdegegner unter der Überschrift „Klimabelastung durch Privatjets steigt“ mit erkennbarer Bezugnahme auf die angeblich von der Coronavirus-Pandemie profitierenden Beschwerdeführerinnen zusammengefasst die unrichtige und einseitige



Behauptung auf, die Zahl von besonders klimaschädlichen und sozial ungerechten Flügen in Privatjets nehme in Österreich zu, insbesondere weil Reiche, welche durch ihren überbordenden Konsum das Klima insgesamt stärker belasten würden, überfüllte Flughäfen meiden wollten, sodass man Privatjetflüge verbieten bzw. horrend hoch besteuern solle. Die damit dem Medienpublikum suggerierte einseitige Botschaft, wonach sich reiche Menschen von den Beschwerdeführerinnen zu ihrem Privatvergnügen mit Privatjets herumfliegen lassen und sich derart besonders klimaschädlich verhalten würden, werde vom Beschwerdegegner mit ungeprüften und schlichtweg falschen Zahlen von Greenpeace untermauert und bewirke augenscheinlich nichts anderes als eine mediales Aufstacheln sowohl gegen die Beschwerdeführerinnen selbst als auch gegen deren zahlende Geschäftskunden, vollkommen außer Acht lassend, dass die Beschwerdeführerinnen mit hohem finanziellen Aufwand laufend Klimaschutzmaßnahmen setzen und insbesondere bereits jetzt – soweit verfügbar – klimafreundlichen e-Fuel beim Betrieb von Privatjets einsetzen würden.

Im gesamten inkriminierten Beitrag, welcher durch die Veröffentlichung auf der Wissenschaftsseite des Beschwerdegegners (science.ORF.at) besondere Glaubwürdigkeit genieße, komme weder ein österreichisches Bedarfsflugunternehmen, noch die mit den Zahlen und Fakten bestens vertraute AustroControl oder EuroControl zu Wort, sondern werde dieser vermeintlich wissenschaftliche Beitrag ausschließlich auf ungeprüfte Daten einer notorisch überzogene Klimaschutzforderungen propagierenden NGO, gepaart mit der Wiedergabe von sozialen Klassenkampf schürenden, aufstachelnden Parteiparolen gestützt, anstelle einer objektiven wissenschaftlichen Berichterstattung darüber, welchen Anteil (nämlich einen geringen) die Business Aviation tatsächlich an den weltweiten Treibhausgasen habe und wie sie als Teil der Problemlösung in die insgesamt erforderliche Reduktion von CO₂-Emissionen unter Abwägung ökonomischer Gesichtspunkte vernünftig miteinbezogen werden könne und bereits werde.

Tatsächlich sei der Flughafen Wien im Jahr 2022 mit 7.093 Landungen von Privatjets nur an 16. Stelle der europäischen Flughäfen gelegen (und nicht auf Platz 5 wie behauptet). Dahinter seien Salzburg mit 4.094 Landungen (29. Stelle), Innsbruck mit 3.062 Landungen (42. Stelle) und Linz mit 1.388 Landungen (100. Stelle) gefolgt. Im Jahr 2021 sei der Flughafen Wien mit 7.229 Landungen von Business Jets noch an 10. Stelle der europäischen Flughäfen gelegen, dahinter seien Salzburg mit 3.526 Landungen (33. Stelle) und Innsbruck mit 1.997 Landungen (64. Stelle) gefolgt. In Europa würde die Anzahl der Flüge mit Privatjets seit August 2022 sinken. In den Monaten Jänner und Februar 2023 habe der Flughafen Wien einen Rückgang von 11 % verzeichnet.

Die globale Luftfahrt sei verantwortlich für 2,3 % der CO₂-Emissionen weltweit. Davon würden 2 % auf die Business Aviation entfallen, demnach sei die weltweite Business Aviation verantwortlich für 0,046 % der globalen CO₂-Emissionen. Laut EBAA-Yearbook 2023 habe Europa einen Business Aviation Market Share von 9 %, wovon wiederum Österreich einen Business Aviation Market Share von 7,4 % habe. Würde man daher die gesamte österreichische Business Aviation verbieten, so würde man damit 0,0003 % der globalen CO₂-Emissionen einsparen, jedoch über 8.000 Jobs und 2,2 Mrd. Euro Wertschöpfung vernichten. Die meisten Flüge mit Privatjets im Jahr 2022 seien zu für Geschäftsreisende wichtigen Destinationen gewesen, die aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Alternativen nur schwer mit vertretbarem Zeitaufwand erreichbar seien. City Pairs wie Wien-Zürich sei hier mit 464 Flügen an 1. Stelle, wobei durch die zunehmende Verfügbarkeit von Linienflügen ein Rückgang von 13 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen gewesen sei. 430 Flüge habe es zwischen Wien und Salzburg gegeben, da hier keine Linienflüge mehr stattgefunden hätten und die Züge teilweise so überfüllt gewesen seien, dass

Geschäftsreisende wieder aussteigen hätten müssen. Zwischen Salzburg und Zürich hätten 370 Flüge stattgefunden – auch hier gebe es keine Linienflugverbindung mehr.

Der Flugverkehr benötige mit Ausnahme der Flughäfen keine klimaschädliche bodenversiegelnde Infrastruktur. Somit sei die Bodenversiegelung im Luftverkehr und der Eingriff in die Natur im Vergleich zu Bahn und Straße minimal. Ebenso werde die Business Aviation nicht durch die öffentliche Hand subventioniert, anders als Straße und Bahn. Flüge mit Privatjets seien überwiegend keine Privatflüge, sondern gewerbliche Flüge, durchgeführt von gewerblichen Flugbetrieben wie den Beschwerdeführerinnen mit entsprechender Berechtigung (AOC), primär für Geschäftsleute, Unternehmen, Investoren und international tätige Berater. Hier sei in einer seriösen Berichterstattung somit eine Unterscheidung zu reinen Privatflügen (nicht AOC Flügen) von wenigen Superreichen zu machen, welche einen verschwindend kleinen Anteil an den im inkriminierten Beitrag angesprochenen Flügen mit Privatjets ausmachen würden. Bedarfsluftfahrt mit Privatjets sei insgesamt essenziell für große Unternehmen, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, sichere Arbeitsplätze und erlaube es international tätigen Unternehmen, auch Standorte oder den Firmensitz in strukturschwächeren europäischen Gebieten zu haben, die nicht so gut an den Linienflugverkehr und damit an internationale Drehkreuze angebunden seien. Gewerbliche Flüge mit Privatjets würden sich durch einen hohen Grad an Sicherheit, Effizienz und zeitliche Flexibilität auszeichnen – sie seien das Präzisionsinstrument im internationalen Geschäftsreiseverkehr.

Somit sei die Unterstellung sozialer oder gesellschaftlicher Ungleichheit durch Nutzung von Privatjets nicht nachvollziehbar, da die Nutzung dieses Transportmittels überwiegend gewerblich für effiziente internationale Geschäftstätigkeiten erfolge und sie damit wohl keinerlei Relevanz für die Diskussion von sozialer Gerechtigkeit haben könne. Passagiere von Privatjets, welche überwiegend gewerblich operiert werden, würden in der Regel nicht auf Urlaub fliegen, sondern zu geschäftlichen Treffen und Verhandlungen und könnten dabei in den allermeisten Fällen nicht auf den Zug oder sonstigen öffentlichen Verkehr umsteigen.

Die österreichischen Bedarfsflugunternehmen würden sich seit Jahren verstärkt für die Entwicklung und den Einsatz von e-Fuel einsetzen, konkret für Sustainable Aviation Fuel (SAF) weit über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen hinaus. Primär sei es derzeit die mangelnde Verfügbarkeit von SAF, die den limitierenden Faktor bilde, wobei die Flugzeuge der Beschwerdeführerinnen schon jetzt, soweit verfügbar, freiwillig mit SAF betankt würden. Neue Business Jets würden zudem 50 % weniger Sprit verbrauchen als ältere Modelle. Daher sei der tatsächliche CO₂ Ausstoß der Beschwerdeführerinnen sogar noch geringer als oben aufgezeigt und würden all diese Maßnahmen somit die Klimabilanz signifikant zu Gunsten der Geschäftsreise Flüge verbessern. Die Luftfahrt sei aufgrund ihrer Vorreiterrolle bei synthetischen Treibstoffen ein Treiber der Lösung für weniger CO₂-Emissionen – der Bedarf nach synthetischem Kerosin mit einer für die investierenden Unternehmen berechenbaren und prognostizierbaren Menge erlaube es, hier signifikante Investitionen in Produktionsbetriebe relevanter Größe sicherzustellen. Dies werde zu einer Produktionskostenreduktion von grünen Treibstoffen führen und diese damit auch in anderen Bereichen der Industrie und des Verkehrs preislich konkurrenzfähig einsetzbar machen. Somit sei es auch die Bedarfsluftfahrt, die hier Lösungen erarbeite und dank ihrer Investitionen in moderne Flugzeuge die Produktion und die Investition in Produktionskapazitäten von grünem Treibstoff ermögliche.

Daraus ergebe sich, dass der Beschwerdegegner mit der inkriminierten Berichterstattung insbesondere gegen § 4 Abs. 1 Z 5 und Z 14 sowie Abs. 4 und Abs. 5 ORF-G, § 5a Abs. 4 ORF-G iVm Angebotskonzept für science.ORF.at sowie § 10 Abs. 2, Abs. 5, Abs. 7 und Abs. 9 ORF-G verstoßen habe.

Mit Schreiben vom 16.05.2023 übermittelte die KommAustria dem Beschwerdegegner diese Beschwerde zur Stellungnahme.

1.2. Stellungnahme des ORF vom 05.06.2023

Mit Schreiben vom 05.06.2023 nahm der ORF Stellung zur Beschwerde und führte darin aus, Thema des Beitrags „Klimabelastung durch Privatjets steigt“ vom 30.03.2023 sei der Privatflugverkehr in Europa und dessen Auswirkungen auf das Klima gewesen. Im Beitrag werde dazu nicht nur der österreichische, sondern der gesamteuropäische Privatflugverkehr dargestellt. Im Hinblick auf den Klimaschutz, die Reduktion von CO₂-Emissionen und das Ziel, die Klimakrise aufzuhalten, dem sich die Europäische Union und Österreich verpflichtet haben, würden auch mögliche regulatorische Maßnahmen des Sektors thematisiert. Ein jüngeres Beispiel diesbezüglich seien Regulierungen in Frankreich, die neben Stellungnahmen von VertreterInnen der österreichischen Politik und der Umweltorganisation Greenpeace, die die Einführung EU-weiter Einschränkungen für Privatflüge fordert, im Beitrag wiedergegeben würden. In diesem Zusammenhang werde auch ein Bericht von Greenpeace thematisiert, der die Forderung nach mehr Regulierung untermauere.

Soweit Analysen aus diesem Bericht im Beitrag thematisiert würden, sei dies an mehreren Stellen durch direkte und indirekte Zitate ausgewiesen und klar ersichtlich, dass die im Beitrag enthaltene Analyse aus einem Bericht stamme, der von der Umweltorganisation Greenpeace in Auftrag gegeben wurde. Bereits in der Überschrift werde beispielweise ausgeführt: *„Der globale Flugverkehr trägt zur menschengemachten Klimaerwärmung bei. Besonders klimaschädlich sind Flüge mit dem Privatjet, allen voran Kurzstreckenflüge. Auch in Österreich werden sie mehr, wie eine aktuelle Untersuchung der Umweltorganisation Greenpeace zeigt: 15.000-mal hoben 2022 Privatjets ab.“*

Im Auftrag von Greenpeace habe das Forschungsinstitut CE Delft im Rahmen des Berichts die Anzahl, die Entwicklung und die Klimaauswirkungen von Privatjetflügen in Europa (EU27, Großbritannien, Schweiz, Norwegen) in den Jahren 2020, 2021 und 2022 sowie deren geografische Verteilung, ihre Entfernungen und die meistfrequentierten Flughäfen analysiert. CE Delft sei ein unabhängiges Forschungsinstitut, das sich auf Analysen im Bereich Nachhaltigkeit und Klima spezialisiert habe. Die Zahlen würden von der Crowdsourcing-Plattform Opensky-Networks stammen, die mit der österreichischen Luftfahrtbehörde verknüpft sei. Der Vorwurf, dass die Zahlen ohne Einbeziehung offizieller Stellen wie Eurocontrol oder der österreichischen Luftfahrtbehörde erstellt worden seien, sei also nicht haltbar. Auch die Austria Presse Agentur (APA) habe die Zahlen geprüft und dazu eine entsprechende Infografik erstellt.

Dass die angeführten Flüge auch aus geschäftlichen Gründen stattfinden, werde entgegen den Behauptungen der Beschwerdeführerinnen gleich zu Beginn des Beitrags klargestellt. Dies sei auch im Rahmen der Analyse berücksichtigt worden. So seien ausgewählte kleine Flugzeugtypen mit weniger als drei Sitzen sogar von den Daten ausgeschlossen worden, weil diese hauptsächlich für Freizeitflüge genutzt würden. Außerdem seien Flüge von und zu Flughäfen ohne IATA-Code sowie Flüge, die auf demselben Flughafen ankommen, von dem sie abgeflogen sind, ausgeschlossen.

Wie bereits ausgeführt, werde im Rahmen des Beitrags der Privatflugverkehr in ganz Europa thematisiert. Weder die Beschwerdeführerinnen noch andere Unternehmen, die Privatjets vermieten, würden im Rahmen des Beitrags namentlich genannt. Generell würden in diesem Zusammenhang nur an einer Stelle allgemein „Unternehmen“ erwähnt, und zwar nicht nur „Unternehmen, die Privatjets vermieten“, sondern „Unternehmen, die Privatjets vermieten und verkaufen“. Auch in diesem Zusammenhang werde keine Einschränkung bzw. Bezugnahme auf den österreichischen Markt vorgenommen, sondern allgemein ausgeführt:

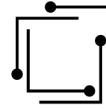
„Unternehmen, die Privatjets verkaufen und vermieten, zählen zu den Gewinnern der Coronavirus-Pandemie: Erst standen die großen Passagierflugzeuge still, dann wollten viele Geschäftsleute, Politiker und Reiche überfüllte Flughäfen meiden. Und der Trend zum privaten Flugzeug hält an: Die Zahl der Privatflüge in Europa nimmt weiter zu, wie die von der Umweltorganisation Greenpeace in Auftrag gegebene Erhebung nun ergab.“

Der europäische Fokus des Berichts werde auch im Weiteren deutlich. So werde beispielsweise ausgeführt, dass es im Jahr 2022 570.000 Privatjetflüge in der Europäischen Union gegeben habe und die Hälfte aller europäischen Privatjetflüge Kurzstrecke oder Ultrakurzstrecke (sohin unter 750 Kilometer lang) gewesen seien. Im Hinblick darauf greife auch der Versuch der Beschwerde, aus einem Marktanteil der Beschwerdeführerinnen von 40 % auf dem österreichischen Privatjet-Charter-Markt eine Identifizierbarkeit zu konstruieren, ins Leere.

Wie bereits ausgeführt, fokussiere der Beitrag thematisch auf regulatorische Maßnahmen seitens der Politik und Möglichkeiten, CO₂-Emissionen im Flugverkehr zu reduzieren. Es handle sich nicht um einen Beitrag aus dem Bereich der Wirtschaftsberichterstattung, sondern es würden die Umweltpolitik und die Folgen von CO₂-Emissionen für Umwelt und Klima thematisiert. Es sei zwar richtig, dass private Flugunternehmen nicht um eine Stellungnahme gebeten worden seien, dies sei aber auch anhand des Themas aus redaktioneller Sicht nicht geboten gewesen, insbesondere nachdem es sich nicht um eine Themensetzungen für die Regionalberichterstattung gehandelt habe, sondern der Fokus des Beitrags darauf gelegen sei, einen europaweiten Überblick zu geben.

Unabhängig davon zeige die Gesamtbetrachtung der Berichterstattung im Zusammenhang mit dem Privatflugverkehr, dass die jeweiligen Standpunkte entsprechend berücksichtigt würden. Als jüngeres Beispiel könne der Beitrag des Fernsehmagazins ECO vom 20.04.2023 angeführt werden, in dessen Rahmen konkret die Frage thematisiert worden sei, warum sich die Zahlen zu Flügen im Privatjetbereich von Seiten der Industrie und von unabhängigen Organisationen widersprechen. In diesem Beitrag würden sowohl der Geschäftsführer der Erstbeschwerdeführerin als auch der Sprecher des Dachverbands der österreichischen Luftfahrtunternehmen ausführlich zu Wort kommen. Ersterer zeige sich nicht besorgt, dass es im Bereich der Privatjetflügen in Zukunft Einbußen geben werde. Vielmehr sei er zuversichtlich, dass Privatflüge auch in Zukunft eine boomende Branche bleiben werden. Ein verwunderlicher Kontrast zur in der Beschwerde aufgestellten Behauptung, die Beschwerdeführerinnen wären durch den „auf ihre Kunden evident abschreckend wirkenden Beitrag in ihrem wirtschaftlichen Fortkommen behindert“ und dadurch „unmittelbar nach § 1330 ABGB geschädigt“.

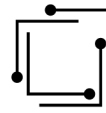
Zum Vorwurf der Beschwerdeführerinnen, es würden Vorteile von Zugreisen „vollkommen unreflektiert und ohne Rücksicht darauf, dass die Anforderungen von Geschäftsreisenden, welche zu hohen Kosten innereuropäisch auf einen Privatjet angewiesen sind, in den allermeisten Fällen nicht durch eine Fahrt mit dem Zug substituiert werden können“ dargestellt, könne das Gegenteil



anhand von zwei Beispielen veranschaulicht werden. Konkret würden im Beitrag Maßnahmen erwähnt, die Frankreich plane, um die Umwelt- und Klimabelastung durch Privatjets zu reduzieren. *„Dort sollen alle Kurzstreckenflüge von Privatjets verboten werden, für die es klimafreundliche Alternativen gibt. Ist das Reiseziel mit dem Zug in weniger als zweieinhalb Stunden zu erreichen, darf es nicht angefliegen werden.“* Als häufig geflogene Strecke werde etwa Paris-London erwähnt. Der Zug ist hier in jedem Fall eine Alternative – die Fahrtzeit des Eurostars auf dieser Strecke betrage zwei Stunden und 17 Minuten und verursache nachweislich weniger CO₂-Emissionen. Eine weitere Kurzstrecke, die erwähnt werde, sei Rom-Mailand. Hier benötige man mit dem Zug von Stadtzentrum zu Stadtzentrum drei Stunden. Der Flug dauere zwar nur eine Stunde und zehn Minuten, rechne man jedoch die Strecken von den Flughäfen in die Stadtzentren bzw. retour dazu, reduziere sich die Zeitersparnis drastisch, sofern sie überhaupt noch vorhanden sei. Zugreisen seien also in vielen Fällen tatsächlich eine umweltfreundliche Alternative.

Auch aus dem von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Kommentar von Tillmann Fuchs, dem Bereichsleiter der Kommunikation der Flughafen Wien AG, in der Wiener Zeitung vom 18.01.2023, sei für sie nichts zu gewinnen. Insbesondere würden aktuelle wissenschaftliche Studien sowie der jüngste IPCC-Bericht (Weltklimarat) zu anderen Ergebnissen kommen und von anderen Zahlen ausgehen. Demnach sei der globale Flugverkehr für 3,1 % der CO₂-Emissionen verantwortlich und nicht, wie im Kommentar behauptet, nur für ein Prozent. Andere, ebenfalls klimarelevante Emissionen wie Stickoxide und Wasserdampf, seien hier außerdem nicht berücksichtigt. Der Weltklimarat komme zu dem Schluss, dass es nun darum gehe, *„Langstreckenflüge möglichst zu vermeiden und Kurzstreckenflüge durch den Ausbau des Zugverkehrs überflüssig zu machen“*, um die globale Erwärmung zu bremsen. Zur Feststellung des Kommunikationschefs der Flughafen Wien AG, ein Flugzeug produziere pro transportiertem Passagier 100 kg CO₂, die Bahn etwa 114 kg und das Auto 192 kg, werde nicht angegeben, woher diese Zahlen stammen und mit welcher Auslastung kalkuliert worden sei. Erhebungen des österreichischen Umweltbundesamtes im Auftrag des Umwelt- und Klimaministeriums würden diesen Zahlen eindeutig widersprechen: Demnach sei ein Kilometer, der mit einem Diesel- oder Benzin-betriebenen Auto zurückgelegt werde, über 15-mal so klimaschädlich wie ein Kilometer mit dem Zug, ein Kilometer mit dem Flugzeug sogar über 31-mal so emissionsintensiv. In diese Berechnung seien sowohl die direkt während der Fahrt ausgestoßenen Emissionen als auch die bei der Produktion des Transportmittels entstandenen klimarelevanten Luftschadstoffe und die unterschiedlichen Besetzungs- und Auslastungsgrade einbezogen worden.

Zur Kritik der Beschwerdeführerinnen, dass im Rahmen des inkriminierten Beitrags „E-Fuels“ nicht angesprochen würden, sei festzuhalten, dass es nicht Thema des Beitrags ist, generell über alle klimafreundlichen Alternativen zu berichten. Das wäre auch im Rahmen eines einzelnen Beitrags nicht möglich. Unabhängig davon berichte der ORF regelmäßig über klimafreundliche Möglichkeiten bzw. technische Neuerungen und in diesem Zusammenhang auch über E-Fuels. Der Beitrag *„Puzzlestück mit strittiger Form“* vom 17.03.2023 auf orf.at beleuchte beispielsweise die aktuelle Situation rund um E-Fuels und deren künftige Rolle im Detail. Zur Flugindustrie werde darin ausgeführt: *„Wenngleich E-Fuels den Flugverkehr nicht gänzlich klimaneutral machen würden (ein Teil des Treibhauseffekts von Flugzeugen liegt schlicht am Ausstoß von Wasserdampf in der Atmosphäre), gelten sie als ein wichtiger Schritt dorthin.“* Ein weiteres Beispiel sei der Beitrag *„Wie E-Fuels funktionieren“* vom 03.03.2023, ebenfalls auf science.orf.at, der einen Überblick biete, wie Elektro-Kraftstoffe generell funktionieren. Hier sei sogar darüber informiert worden, warum E-Fuels trotz hohen Energieverbrauchs für die Luftfahrtindustrie besonders interessant seien: *„Eine 2021 erschienene Studie des deutschen Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) geht davon aus,*



dass das Verbrennen von E-Fuels in Motoren oder Triebwerken fünfmal so viel Energie verbraucht als den Strom direkt zu nutzen. In Flugzeugen ist der Einsatz von Batterien im Gegensatz zu Pkw aber technisch nicht möglich – ein Flugzeug mit einer schweren Batterie würde nicht ab-heben oder nicht weit fliegen können. Expertinnen und Experten erwarten deshalb, dass sich E-Fuels in der Luftfahrtindustrie etablieren werden. Airlines bezeichnen die E-Fuels auch als ‚Sustainable Aviation Fuel‘ (SAF).“ Beide Beispiele seien unmittelbar vor dem inkriminierten Beitrag im März 2023 vom ORF veröffentlicht worden, von einem „medialen Aufstacheln“, wie von den Beschwerdeführerinnen behauptet, könne somit keine Rede sein.

Der pauschale Vorwurf, der inkriminierte Beitrag verstoße gegen die Vorgaben des für science.ORF.at vorgelegten Angebotskonzepts, sei unsubstantiiert und nicht nachvollziehbar. Im entsprechenden Angebotskonzept sei im Rahmen der Inhaltskategorien für science.ORF.at vorgesehen: *„Science.ORF.at bietet einen tagesaktuellen Nachrichtenüberblick [sowie] Beiträge und Interviews zu relevanten wissenschaftlichen Forschungen, Erkenntnissen und Entdeckungen (...) aus allen wissenschaftlichen Disziplinen, Forschungsgebieten und deren Anwendungen, die für ein breites Publikum von Interesse sind und zur allgemein verständlichen Wissensvermittlung dienen.“*

Heruntergebrochen auf den inkriminierten Beitrag seien die Klimaerhitzung und Erkenntnisse dazu unter die Kategorie relevanter Faktoren im Bereich des breiten Interesses an Wissenschaft zu subsumieren, womit die geforderten Inhaltskriterien des Angebotskonzepts erfüllt seien. Eine entsprechende Berichterstattung darüber im Rahmen von science.ORF.at sei sohin klarer Teil des Programmauftrags.

Zur Beschwerdelegitimation bzw. Betroffenheit bringt der Beschwerdegegner vor, die Beschwerdeführerinnen würden in ihrer Beschwerde lediglich pauschal vorbringen, der inkriminierte Beitrag beinhalte kreditschädigende Äußerungen über den Transport mit Privatjets (§ 1330 Abs. 2 ABGB) und somit über sie. Sie würden somit eine immaterielle Schädigung behaupten, jedoch nicht nachvollziehbar darlegen, woraus sich ihre Individualisierbarkeit ergebe. 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 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 könnten, wie z.B. die Beeinträchtigung des Rufs einer konkreten Person oder beleidigende Äußerungen bzw. tatsachenwidrige Behauptungen.

Im vorliegenden Fall sei keine Individualisierbarkeit der Beschwerdeführerinnen gegeben. Der inkriminierte Beitrag thematisiere allgemein, wie der Flugverkehr zur menschengemachten Klimaerwärmung beitrage. In diesem Zusammenhang werde auch die Rolle der Privatjets sowie die Forderung EU-weiter Einschränkungen für Privatflüge beleuchtet. Aus der Formulierung „Unternehmen, die Privatjets verkaufen und vermieten“ sei gerade keine konkrete Identifizierbarkeit der Beschwerdeführerinnen abzuleiten, sondern sei eben die gesamte Branche gemeint.

Gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G („Konkurrentenbeschwerde“) entscheide die KommAustria über Beschwerden eines Unternehmens, dessen rechtliche oder wirtschaftliche Interessen durch eine

Rechtsverletzung berührt werden. Beschwerdevoraussetzung sei – zusätzlich zum Nachweis des spezifischen Wettbewerbsverhältnisses – die Darlegung von Auswirkungen rechtlicher oder wirtschaftlicher Art. Zu denken sei hier an wirtschaftliche Einbußen oder eine Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Fortkommens. Dazu fänden sich in der Beschwerde überhaupt keine konkreten Anhaltspunkte bzw. habe sogar der Vertreter der Erstbeschwerdeführerin zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen eines ECO-Beitrags das Gegenteil ausgeführt.

Die Konkurrentenbeschwerde biete nur für spezifische Wettbewerbssituationen gegenüber dem Normalfall der Individualbeschwerde eine erleichterte Zugangsmöglichkeit; andernfalls hätte die Beschwerde gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a ORF-G für Unternehmen keine eigenständige Bedeutung mehr. Welche „spezifische Wettbewerbssituation“ im vorliegenden Verfahren vorliegen solle, werde von den Beschwerdeführerinnen nicht vorgebracht. Die Beschwerde werde daher mangels Beschwerdelegitimation zurückzuweisen sein.

Lediglich aus juristischer Vorsicht werde auf die behauptete Verletzung der Programmgrundsätze und des Objektivitätsgebots (§ 4 Abs. 1 Z 5 und 14, Abs. 4, Abs. 5 und § 10 Abs. 2, Abs. 5, Abs. 7 und Abs. 9 ORF-G) eingegangen:

Soweit die Beschwerdeführerinnen ihre Beschwerde auf einzelne inhaltliche Programmaufträge gemäß § 4 Abs. 1 ORF-G stützten sei festzuhalten, dass Abs. 1 eine enumerative Liste von programmgestalterischen Zielen enthalte, die in einem differenzierten und ausgewogenen Gesamtprogramm der Sendungen des ORF ihren Ausdruck finden sollen (Abs. 2 und 3). Dies bilde den Gestaltungsspielraum, der dem ORF bei der Umsetzung des Programmauftrags in den einzelnen Sendungen zukomme. Bei der Gestaltung des Gesamtprogramms habe sich der ORF von den im § 4 ORF-Gesetz genannten Zielen leiten zu lassen, sei aber nicht dazu verpflichtet, Sendungen mit bestimmten Inhalten in sein Programm aufzunehmen oder im Programm beizubehalten. Vielmehr liege es in seinem Ermessen zu entscheiden, auf welche Art und Weise der Programmgestaltung er den erwähnten Zielsetzungen entspreche. Wesentlich sei, dass die Gesamtheit der Programme des ORF „über einen längeren Zeitraum gesehen erkennen lassen, dass die erwähnten Zielsetzungen bei der Programmgestaltung maßgeblich waren“. Diese Vorgaben des § 4 ORF-G würden nicht nur für Sendungen, sondern für alle Angebote des ORF, sohin auch klar für die in § 3 vorgesehenen Online-Angebote gelten. Somit sei klar erkennbar, dass anders als von den Beschwerdeführerinnen behauptet keine Verletzung der angeführten Programmgrundsätze aufgrund eines einzelnen Online-Beitrags vorliegen könne.

Nicht nachvollziehbar sei auch, welcher Zusammenhang zwischen dem inkriminierten Beitrag und § 10 Abs. 2 ORF-G bestehen solle, wonach „Sendungen nicht zu Hass auf Grund von Rasse, Geschlecht, Alter, Behinderung, Religion und Nationalität aufreizen“ dürfen. Derartige Vorwürfe seien nicht nur unsubstantiiert, sondern auf das Schärfste zurückzuweisen.

§ 4 Abs. 4 ORF-G lege für einzelne, demonstrativ genannte Sende- bzw. Angebotskategorien einen besonderen Qualitätsanspruch vor. Es sei davon auszugehen, dass sich sämtliche Programme und Angebote des ORF durch Qualität auszeichnen haben (§ 10 Abs. 3 ORF-G), der Gesetzgeber aber für die hier genannten Bereiche einen besonderen Maßstab anlege – etwa im Hinblick auf die besondere Sorgfalt der journalistischen Recherche, die fundierte wissenschaftliche Aufarbeitung von Inhalten etc. Unabhängig davon, dass die Inhalte des inkriminierten Beitrags entsprechend sorgfältig recherchiert und vertrauenswürdige Quellen genützt worden seien, sei § 4 Abs. 4 ORF-G

als programmatische Leitlinie des Programmauftrags zu verstehen, eine Verletzung liege daher nicht vor.

Im Hinblick auf den öffentlich-rechtlichen Kernauftrag sei außerdem auszuführen, dass sich dieser grundsätzlich auf alle Programme und Angebote (insbesondere also auch Online-Angebote) des ORF beziehe. Der ORF sei demnach auch im Rahmen der Online-Angebote gemäß § 4e und § 4f ORF-G zu objektiver Berichterstattung verpflichtet.

Der ORF habe in den vergangenen Jahren regelmäßig über die Klimabelastung und die Auswirkungen des Flugverkehrs und das Flugaufkommen allgemein regional, landes- und europaweit berichtet. Dass die CO₂-Emissionen durch den Flugverkehr mit Treiber der Klimakrise seien, sei ein wissenschaftliches Faktum. Hier berichte der ORF (und gerade auch science.ORF.at) regelmäßig über aktuelle Emissionszahlen und Reformvorschläge, um diesen Verkehrssektor nachhaltiger zu machen – beides seien in der Klimaforschung und anderen Umweltwissenschaften wichtige Gegenstände. Dabei würden auch immer wieder Vertreterinnen der Flugbranche zu Wort kommen. Wie bereits ausgeführt, sei jüngst auch ein Vertreter der Erstbeschwerdeführerin im Rahmen der Sendung ECO zum Thema Privatflugverkehr zu Gast gewesen und habe seinen Standpunkt vertreten können. Ein weiteres aktuelles Beispiel sei der Beitrag „Privatjet-Boom? Salzburg Airport widerspricht“ vom 30.03.2023 auf salzburg.orf.at, der im Zusammenhang mit dem Flughafen Salzburg thematisiere, dass nicht auf allen Flughäfen von steigenden Zahlen auszugehen sei und in dem der Sprecher des Flughafens Salzburg zu Wort gekommen sei.

Bei der Auswahl und Gewichtung der Berichterstattung über bestimmte Ereignisse, Vorkommnisse oder Meinungen komme dem ORF ein weiter Spielraum zu. Die Sachlichkeit einer Sendung bzw. eines Beitrages bemesse sich grundsätzlich nach dem jeweiligen Thema. Bei der Beurteilung der Sachlichkeit müsse im Sinne einer gebotenen Gesamtbetrachtung stets der Gesamtzusammenhang in Betracht gezogen werden, der das Thema der Sendung bestimme. 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 Sachlichkeit der inkriminierten Sendung ergebe sich aus der Sendung selbst: Thema des inkriminierten Beitrags sei die Klimabelastung durch den Privatflugverkehr in Europa gewesen. In diesem Zusammenhang sei über eine aktuelle Untersuchung der Umweltorganisation Greenpeace berichtet worden, in deren Rahmen u.a. die Zahl der Privatflüge in Europa erhoben worden sei. Weiters seien mögliche Regulierungsmodelle thematisiert und Stellungnahmen von VertreterInnen der Politik eingeholt worden. Die Beschwerdeführerinnen irrten, wenn sie, obwohl sie im Beitrag nicht genannt würden, durch diesen nicht identifizierbar, ja nicht einmal dezidiert gemeint seien, ausführen, sie seien „einseitig, ungeprüft und wahrheitswidrig als große Gewinner der Coronavirus-Pandemie durch das Anbieten der klimaschädlichsten und sozial ungerechtesten Form der Fortbewegung“ dargestellt worden. Dass die Beschwerdeführerinnen die Dinge anders gewichten und eine andere als die vom ORF vorgenommene Berichterstattung bevorzugen würden, ändere nichts daran, dass die Entscheidung über diese Gewichtung und damit die journalistische Verantwortung beim Beschwerdegegner liege und dies ein wesentlicher Bestandteil seiner Unabhängigkeit und seiner Berichterstattung sei.

Hinsichtlich der behaupteten Verletzung des Angebotskonzepts für science.ORF.at bestehe kein Zweifel, dass ein Bericht zum Thema Klimabelastung die gebotenen Inhaltskriterien des Angebotskonzepts erfülle und daher auch dieser Vorwurf ins Leere gehe.

Mit Schreiben vom 07.06.2023 übermittelte die KommAustria den Beschwerdeführerinnen die Stellungnahme des ORF zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme.

1.3. Replik der Beschwerdeführerinnen vom 21.06.2023

Mit Schreiben an die KommAustria vom 21.06.2023 replizierten die Beschwerdeführerinnen und brachten darin vor, entgegen den Ausführungen des Beschwerdegegners sei die Gesellschaft CE Delft, auf deren Analysen die falschen Zahlen der inkriminierten Berichterstattung beruhten, kein unabhängiges Forschungsinstitut, sondern eine nach niederländischem Recht gegründete „private limited company“, welche an verkehrs-, energie- und umweltökonomischen Fragen auf Basis ihrer eigenen Vision arbeite. Die dabei verwendeten Zahlen würden auch nicht von Opensky-Networks stammen, sondern vom Institut Cirium Aviation Analytics, welches bestätige, dass die gelieferten Daten für die Analyse vermindert und reduziert gewesen seien und nicht den gesamten Privatflugzeugsektor widerspiegeln würden.

Zu den in Frankreich geplanten Maßnahmen sei festzuhalten, dass es dabei ausschließlich um innerfranzösische „point to point“-Flüge und nicht um „alle Kurzstreckenflüge“ gehen solle, sodass internationale Flüge sowie Flüge nach Paris CDG nicht betroffen wären. Der Beschwerdegegner führe in seiner Stellungnahme einen IPCC-Bericht an, in welchem jedoch – entgegen den Darstellungen des Beschwerdegegners – zu lesen sei wie folgt: *„Emissions of carbon dioxide by aircraft were 0.14 Gt C/year in 1992. This is about 2% of total anthropogenic carbon dioxide emissions in 1992 [...]“*

Zu den Ausführungen des Beschwerdegegners, es sei nicht Thema des Beitrags, über klimafreundliche Alternativen zu berichten, sei festzuhalten, dass es das Objektivitätsgebot sehr wohl gebiete, nicht einseitig auf eine gesamte Branche medial „loszugehen“, sondern auch die positiven und bereits umgesetzten Aspekte und Maßnahmen zum Thema der Emissionsreduktion entsprechend einfließen zu lassen, um so im Ergebnis eine ausgewogene Berichterstattung zu präsentieren. Davon könne in der gegenständlich inkriminierten Berichterstattung keine Rede sein.

Im inkriminierten Beitrag werde behauptet, im Jahr 2022 seien um 64 % mehr Privatjetflüge als noch im Jahr 2021 durchgeführt worden, ohne dass diese Behauptung durch offizielle Zahlen belegbar wäre. Weiters werde Jasmin Duregger von Greenpeace Österreich mehrfach zitiert, dies insbesondere wie folgt: *„Klar ist, dass es z.B. für Sportflüge oder auch medizinische Transporte Ausnahmen gegen muss [...]“*. Demnach wolle Greenpeace also Hobbyflüge (Sportflüge) erlauben, Geschäftsflüge jedoch verbieten, was schlichtweg widersinnig sei und sich ebenfalls in die gegenständlich einseitige Berichterstattung des Beschwerdegegners einreihe.

Das derzeit medial zunehmende „Privatjet-Bashing“ führe nicht nur zur evidenten Kreditschädigung nationaler Bedarfsflugunternehmern, sondern motiviere selbsternannte Klimaschützer offenbar (wie aus einem Bericht von t-online vom 17.06.2023 ersichtlich) auch dazu, Privatjets überhaupt gleich zu zerstören, sodass vom Beschwerdegegner erwartet werden könne, gerade bei derart sensiblen Themen objektiv zu berichten und nicht eine ohnedies bereits aufgeheizte Stimmungslage gegen vermeintliche Klimasünder mit unausgewogenen faktenwidrigen Darstellungen weiter zu befeuern.

Diese Stellungnahme wurde dem Beschwerdegegner mit Schreiben der KommAustria vom 10.07.2023 zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme übermittelt.

Weitere Stellungnahmen sind nicht eingelangt.

2. Sachverhalt

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

2.1. Beschwerdeführerinnen

Die Avcon Jet AG (Erstbeschwerdeführerin) ist eine zu FN 289952a eingetragene Aktiengesellschaft mit Sitz in Wien.

Die Jet 24 GmbH (Zweitbeschwerdeführerin) ist eine zu FN 379237b eingetragene Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Sitz in Schwechat.

Die International Jet Management GmbH (Drittbeschwerdeführerin) ist eine zu FN 242653v eingetragene Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Sitz in Wien.

Die GlobeAir AG (Viertbeschwerdeführerin) ist eine zu FN 293097a eingetragene Aktiengesellschaft mit Sitz in Hörsching.

Alle vier Beschwerdeführerinnen betreiben Bedarfsflugunternehmen (Business Aviation durch gewerblichen Betrieb von Privatjets) und befördern dabei insbesondere österreichische Geschäftskunden im Rahmen von Charterverträgen mit Privatjets zu jeweils kundenseitig individuell festgelegten – überwiegend innereuropäischen – Destinationen. Die wichtigste Einnahmequelle der Beschwerdeführerinnen sind die im laufenden Bedarfsflugbetrieb erzielten Chartererlöse. Die Erstbeschwerdeführerin betreibt mit einer Flotte von rund 80 Privatjets das größte Bedarfsflugunternehmen Österreichs. Gemeinsam verfügen sie auf dem österreichischen Privatjet-Charter-Markt über einen Marktanteil von rund 40 %.

2.2. Beschwerdegegner

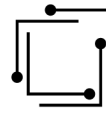
Der Beschwerdegegner ist gemäß § 1 Abs. 1 iVm Abs. 2 ORF-G eine Stiftung, deren Zweck die Erfüllung des öffentlich-rechtlichen Auftrags gemäß den §§ 3 bis 5 ORF-G ist. Im Rahmen dieses Auftrags veranstaltet er unter anderem Online-Angebot „science.ORF.at“.

2.3. Artikel „Klimabelastung durch Privatjets steigt“ vom 30.03.2023

Am 30.03.2023 hat der ORF im Rahmen seines Online-Angebots science.ORF.at unter <https://science.orf.at/stories/3218467/> folgenden Artikel veröffentlicht:

„Klimabelastung durch Privatjets steigt

Der globale Flugverkehr trägt zur menschengemachten Klimaerwärmung bei. Besonders klimaschädlich sind Flüge mit dem Privatjet, allen voran Kurzstreckenflüge. Auch in Österreich werden sie mehr, wie eine aktuelle Untersuchung der Umweltorganisation Greenpeace zeigt: 15.000-mal hoben 2022 Privatjets ab.



30. März 2023, 8.01 Uhr

Unternehmen, die Privatjets verkaufen und vermieten, zählen zu den Gewinnern der Coronavirus-Pandemie: Erst standen die großen Passagierflugzeuge still, dann wollten viele Geschäftsleute, Politiker und Reiche überfüllte Flughäfen meiden. Und der Trend zum privaten Flugzeug hält an: Die Zahl der Privatflüge in Europa nimmt weiter zu, wie die von der Umweltorganisation Greenpeace in Auftrag gegebene Erhebung nun ergab.

Österreich auf Platz fünf

Mehr als 570.000 Privatjetflüge gab es 2022 in der Europäischen Union – das sind um 64 Prozent mehr als 2021. Dabei handle es sich um die klimaschädlichste Form der Fortbewegung, sagte Jasmin Duregger von Greenpeace Österreich. Die Pro-Kopf-Emissionen sind höher als bei allen anderen Verkehrsmitteln. In den kleinen Flugzeugen werden nicht nur viel weniger Menschen transportiert, die Privatjets fliegen sehr oft leer quer durch Europa, um die Fluggäste erst abzuholen.

Ein Flug mit dem Privatjet sei mit Blick auf die Pro Kopf-Emissionen 50-mal klimaschädlicher, als die gleiche Strecke mit dem Zug zurückzulegen, so Duregger. ‚Deswegen ist diese Form der Fortbewegung sozial auch besonders ungerecht‘, sagte die Greenpeace-Klimasprecherin weiter. Die meisten Privatjetflüge in der Europäischen Union verzeichnen Deutschland, Frankreich und Italien – Österreich folgt bereits auf Platz fünf.

Ultrakurzstrecken besonders schädlich

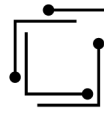
15.000-mal hoben 2022 in Österreich Privatjets ab, auch um Ultrakurzstrecken wie Graz – Maribor und Wien – Bratislava zu fliegen. Der Zug, der zwei Mal pro Stunde von Wien nach Bratislava fährt, braucht für diese Strecke eine Stunde. In Europa zählen die Routen Paris – London und Rom – Mailand zu den verkehrsreichsten für Privatjets. Ebenfalls beides Strecken, die mit dem Zug leicht zu bewältigen sind.

‚Also über die Hälfte aller europäischen Privatjetflüge sind unter 750 Kilometer lang, also Kurzstrecke oder Ultrakurzstrecke‘, so Duregger. Dagegen geht nun beispielsweise Frankreich mit Regulierungen vor. Dort sollen alle Kurzstreckenflüge von Privatjets verboten werden, für die es klimafreundliche Alternativen gibt. Ist das Reiseziel mit dem Zug in weniger als zweieinhalb Stunden zu erreichen, darf es nicht angefliegen werden.

Greenpeace fordert Privatjetverbot

Greenpeace begrüßt den Vorstoß Frankreichs, die Forderungen der Umweltorganisation gehen jedoch weiter. Sie setzen sich für ein EU-weites Verbot von Privatjets ein, sagte Duregger. ‚Klar ist, dass es z. B. für Sportflüge oder auch medizinische Transporte Ausnahmen geben muss, aber dabei handelt es sich nur um einen sehr kleinen Teil der Flüge, der Großteil entfällt auf Geschäfts- und Luxusreisen, und die sollten im Sinn des Klimaschutzes in der Europäischen Union verboten werden‘, so Duregger.

Dass reiche Menschen das Klima insgesamt stärker belasten, zeigte beispielsweise eine Studie der Entwicklungsorganisation Oxfam: Sie konsumieren mehr, haben mehr Wohnraum, fliegen öfter. Das reichste Prozent ist folglich für doppelt so viel Treibhausgasemissionen verantwortlich wie die



ärmere Hälfte der Weltbevölkerung. Das Fliegen insgesamt teurer zu machen bzw. zumindest die Kerosinsteuerbefreiung aufzuheben könnte hier einen ökosozialen Ausgleich schaffen. Denn laut Verkehrsclub Österreich fliegt ein Drittel der österreichischen Bevölkerung nie, die Hälfte fliegt einmal pro Jahr oder seltener. Im Sinn des Klimaschutzes sollte also in grenzüberschreitende Zugverbindungen investiert werden.

SPÖ fordert Privatjetabgabe

„Privatflüge sind nicht nur eine der ungerechtesten, sondern auch die klimaschädlichste Form des Verkehrs“, kritisierte SPÖ-Umweltsprecherin Julia Herr in einer Aussendung. Mit einer hohen Privatjetabgabe will die Abgeordnete nun der zunehmenden Zahl an Privatflügen einen Riegel vorschieben. Sie forderte, dass die Abgabe so hoch bemessen sein muss, dass auch Millionärinnen und Millionäre sowie Milliardärinnen und Milliardäre „es sich zehnmal überlegen, ob sie wirklich abheben wollen“. Herr will dazu einen Antrag im Parlament einbringen.

Grüne für Verbot von Kurzstreckenflügen

Thomas Waitz, EU-Abgeordneter und Kovorsitzender der Grünen, forderte, dass Kurzstreckenflüge, egal ob privat oder kommerziell, die durch öffentliche Verkehrsmittel ersetzt werden können, in Zukunft verboten werden müssen. „Der Bericht zeigt wieder einmal, dass die Klimakrise auch eine soziale Krise ist, denn Superreiche verursachen durch ihren überbordenden Konsum viel mehr CO₂ als alle anderen zusammen. Hier muss angesetzt werden: Soziale Gerechtigkeit und Klimagerechtigkeit wird es nur durch konsequente Besteuerung von Superreichen und ihrem Vermögen geben“, sagte Waitz.“

3. Beweiswürdigung

Die Feststellungen zu den Beschwerdeführerinnen beruhen auf den vorgelegten Firmenbuchauszügen sowie – im Hinblick auf ihre Geschäftstätigkeit – auf dem glaubwürdigen und nachvollziehbaren Beschwerdevorbringen.

Die Feststellungen zum Inhalt des inkriminierten Artikels „Klimabelastung durch Privatjets steigt“ vom 30.03.2023 unter <https://science.orf.at/stories/3218467/> beruht auf der Beschwerde, der dieser beigelegt war, sowie auf der Einsichtnahme der KommAustria in die unter der genannten URL veröffentlichten Inhalte.

4. Rechtliche Beurteilung

4.1. Zuständigkeit der KommAustria

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

Der gegenständliche Beitrag „Klimabelastung durch Privatjets steigt“ wurde am 30.03.2023 im Rahmen des Online-Angebots science.ORF.at veröffentlicht. Die vorliegende Beschwerde wurde am 10.05.2023 eingebracht und ist daher rechtzeitig.

4.2.2. Beschwerdelegitimation

Die Beschwerdeführer stützen ihre Legitimation für die Geltendmachung einer Verletzung des Objektivitätsgebots auf § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a und lit. c ORF-G: Durch den gegenständlichen Artikel seien sie einerseits unmittelbar geschädigt (lit. a leg. cit.) und andererseits in ihren rechtlichen und wirtschaftlichen 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 Rechtsprechung 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. 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. 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 bestimmten Unternehmen vorliegt (vgl. VfGH 23.09.2008, B 1461/07 [zu BKS 18.06.2007, 611.960/0004-BKS/2007]). Ein solches ist anzunehmen, wenn sich das beschwerdeführende Unternehmen am selben oder auf einem vor- oder nachgelagerten Markt in einer Wettbewerbssituation zum ORF oder zu einem seiner Tochterunternehmen befindet (BKS 25.09.2006, 611.933/0006-BKS/2006), oder wenn eine solche zwischen dem beschwerdeführenden Unternehmen und jenen Unternehmen besteht, die unmittelbar Gegenstand der Berichterstattung durch den ORF waren (vgl. BKS 29.01.2007, 611.954/0004-BKS/2007).

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

Alle vier Beschwerdeführerinnen sind als Bedarfsflugunternehmen („Business Aviation durch gewerblichen Betrieb von Privatjets“) in Österreich tätig und halten ihren eigenen Angaben zufolge gemeinsam einen Marktanteil von rund 40 % auf dem österreichischen Privatjet-Charter-Markt. Die Erstbeschwerdeführerin betreibt mit einer Flotte von rund 80 Privatjets das größte Bedarfsflugunternehmen Österreichs. Die Tätigkeit der Beschwerdeführerinnen besteht darin, insbesondere österreichische Geschäftskunden im Rahmen von Charterverträgen mit Privatjets zu jeweils kundenseitig individuell festgelegten, überwiegend innereuropäischen Destinationen zu befördern. Ihre wichtigste Einnahmequelle sind somit die im laufenden Bedarfsflugbetrieb erzielten Chartererlöse.

Die Beschwerde bringt vor, der inkriminierte Bericht behindere die Beschwerdeführerinnen in ihrem wirtschaftlichen Fortkommen und schädige sie unmittelbar nach § 1330 ABGB, indem sie einseitig, ungeprüft und wahrheitswidrig als große Gewinner der Coronavirus-Pandemie durch das Anbieten der klimaschädlichsten und sozial ungerechtesten Form der Fortbewegung dargestellt würden. Dadurch werde ihr Geschäftsmodell „medial zerstört“. Die Beschwerdeführerinnen seien auch identifizierbar, indem im Beitrag von „Unternehmen, die Privatjets vermieten“ die Rede sei, zumal sie auf dem überschaubaren österreichischen Privatjet-Charter-Markt gemeinsam einen Marktanteil von rund 40 % besitzen, die Erstbeschwerdeführerin überhaupt das größte Bedarfsflugunternehmen Österreichs betreibe und im Artikel mehrfach auf Österreich Bezug genommen werde.

Durch das zusammengefasste Vorbringen, der gegenständliche Artikel beinhalte kreditschädigende Aussagen im Sinne des § 1330 Abs. 2 ABGB über Anbieter von Privatjets und somit auch über sie als österreichische Bedarfsflugunternehmen, gelingt es den Beschwerdeführerinnen 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.

Nach der 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.

Keine der Beschwerdeführerinnen wird im inkriminierten Beitrag namentlich genannt, auch sonst wird kein ausdrücklicher Bezug zu ihnen hergestellt (vgl. BKS 11.12.2013, 611.929/0002-BKS/2013, anders etwa der dem Bescheid der KommAustria vom 21.09.2021, KOA 12.076/22-002, zugrunde liegende Sachverhalt). Zwar ist die namentliche Erwähnung 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 Beitragsinhalts aus der Sicht eines durchschnittlichen Lesers – nicht zuletzt aufgrund dessen, dass Gegenstand des inkriminierten Berichts nur zum Teil der österreichische Markt ist – keine Anhaltspunkte dafür, aus dem Beitragsinhalt eine mögliche Schädigung konkreter Bedarfsflugunternehmen abzuleiten. Soweit die Beschwerdeführerinnen letztlich eine Schädigung des Rufs ihrer Branche (und daraus abgeleitet einen wirtschaftlichen Schaden ihrer Unternehmen) behaupten, wird damit wiederum kein unmittelbarer Schaden auf der Ebene der Beschwerdeführerinnen dargelegt.

Auch eine Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G besteht nicht. Wie bereits dargelegt, ist Voraussetzung für die Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G nach der Rechtsprechung, dass ein Wettbewerbsverhältnis zwischen bestimmten Unternehmen vorliegt, wozu die Beschwerdeführerinnen vorbringen, sie würden als Bedarfsflugunternehmen im Bereich von innereuropäischen Reisen im Wettbewerb zum Zugverkehr stehen, dessen Vorteile im gegenständlichen Artikel einseitig dargestellt worden seien.

Zwar kann nach der Rechtsprechung eine Beschwerdelegitimation nach § 36 Abs. 1 Z 1 lit. c ORF-G auch dann vorliegen, 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 spezifisches Wettbewerbsverhältnis liegt gegenständlich aber gerade nicht vor, zumal im inkriminierten Artikel nicht nur keine Bedarfsflugunternehmen namentlich genannt wurden, sondern auch keine Eisenbahnunternehmen, mit denen die Beschwerdeführerinnen ihrem Vorbringen zufolge konkurrieren, sondern nur ganz pauschal Zug- und Flugreisen auf bestimmten Strecken verglichen wurden.

Die Argumentation der Beschwerdeführerinnen zur Begründung eines spezifischen Wettbewerbsverhältnisses würde im Ergebnis dazu führen, dass jedes im weitesten Sinne in der Mobilitätsbranche tätige Unternehmen zu jeglicher Berichterstattung über die Mobilitätsbranche beschwerdelegitimiert wäre. Gerade dies ist mit dieser Bestimmung nicht intendiert, soll die Konkurrentenbeschwerde doch nur für spezifische Wettbewerbsverhältnisse erleichterte

Zugangsmöglichkeiten gegenüber dem „Normalfall“ der Individualbeschwerde bieten (vgl. BKS 29.01.2007, 611.954/0004-BKS/2007).

Die Beschwerde war somit gemäß § 36 Abs. 1 Z 1 lit. a und c ORF-G mangels Beschwerdelegitimation als unzulässig zurückzuweisen.

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: AT83010000005504109, BIC: BUNDATWW, Verwendungszweck: „Bundesverwaltungsgericht / KOA 12.090/23-004“, 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 13. September 2023

Kommunikationsbehörde Austria
Die Senatsvorsitzende

Dr. Susanne Lackner
(Vorsitzende-Stellvertreterin)