Ombudsstelle SRG.D

Dr. Esther Girsberger, Co-Leitung
Dr. Urs Hofmann, Co-Leitung
c/o SRG Deutschschweiz
Fernsehstrasse 1-4
8052 Zürich

E-Mail: leitung@ombudsstellenrgd.ch

Zürich, 2. Mai 2025

Dossier Nr. 10889, «Kassensturz» vom 11. März 2025 – «Neuwagen-Branche will CO2 regeln»

Sehr geehrte Herren

Wir nehmen Bezug auf Ihre Eingabe vom 29. März 2025 mit mehreren Beilagen, worin Sie obige Sendung beanstanden. Die Eingabe ist dem Schlussbericht angefügt.

Die **Redaktion** nimmt wie folgt Stellung:

Zu II. Materielles / Programmbeanstandungen, A. 4 bis 6 und B. 23 a.:

Vorwurf: «Der oben genannte Beitrag verbreitet falsche Tatsachen, namentlich dass die Autoimportbranche die CO2-Regeln für Neuwagen «während des Spiels ändern» wolle.»

«Kassensturz» hat keine «falschen Tatsachen» verbreitet, sondern die aktuelle, reale Situation aufgezeigt: Anfang 2025 wehrte sich die Schweizer Autoimportbranche gegen drohende Sanktionszahlungen von (laut eigenen Angaben) bis zu 500 Millionen Franken mit total 13 Briefen an Bundesrat Albert Rösti. Im Beitrag spricht auch FDP-Ständerat Thierry Burkart von drohenden Sanktionszahlungen von «bis zu einer halben Milliarde Schweizer Franken» (Time Code 04:11)¹ Diese Summe kommt vor allem deshalb zustande, weil der CO₂-Zielwert für Neuwagen auf dieses Jahr deutlich gesenkt wurde, von 118 auf neu 93,6 Gramm pro Kilometer. Diese politisch gewollte Absenkung ist seit 2019 bekannt. Die

¹ Wo in den Ausführungen Time Codes angegeben sind, beziehen sich diese – wie auch die von den Beanstandern angeführten Time Codes – auf das Video über dem Artikel unter diesem Link: <https://www.srf.ch/sendungen/kassensturz-espresso/kassensturz/mobilitaet-branche-will-co2-regeln-fuer-neuwagen-waehrend-des-spiels-aendern>

mehreren hundert Millionen Franken Strafzahlungen sind ein Zukunftsszenario unter der Annahme, dass auch im laufenden Jahr 2025 wieder eine ähnlich zusammengesetzte Neuwagenflotte verkauft würde wie im Jahr 2024. Peter Grünenfelder, Präsident des Branchenverbands Auto-Schweiz, wird in einem «Blick»-Artikel vom 12.01.2025 wie folgt zitiert: «Kauft die Schweizer Bevölkerung nicht wie vom Bund gefordert deutlich mehr Elektrofahrzeuge, drohen jährliche Strafzahlungen von bis zu einer halben Milliarde Franken.»²

Die Detailregeln der revidierten CO₂-Verordnung, welche die Beanstander ansprechen (A. 5) sind nicht die die Hauptursache für die drohenden Sanktionszahlungen von mehreren hundert Millionen Franken. Es ist viel mehr die (noch) zu wenig elektrifizierte Neuwagenflotte. «Kassensturz» hat im Beitrag die Berechnungsannahme für die Sanktionshöhe erwähnt: «Hier werden Sanktionen fällig, falls auch 2025 wieder gleich verbrauchsintensive Modelle verkauft werden.» (TC 03:30).

Dass sich die Branche für eine Änderung von CO₂-Regeln gewehrt hat, zeigen auch weitere Punkte:

- Im Februar 2025 forderte Auto-Schweiz in einem «10-Punkte-Plan zum Gelingen der E-Mobilität» eine «Flexibilisierung des CO₂-Absenkungspfads»³, konkret die «Vermeidung der Verteuerung der individuellen und gewerblichen Mobilität durch flexible Anpassung der CO₂-Zwischenziele an die Marktgegebenheiten.» (Punkt 7)

Solche geforderten Flexibilisierungen können als versuchte Regeländerung während des Spiels verstanden werden – eine Sichtweise, die insbesondere dann Gewicht erhält, wenn ursprünglich klar definierte Rahmenbedingungen nachträglich aufgeweicht werden sollen. Die zeitliche Komponente, also die Kopplung von Reduktionszielen an ein festgelegtes Datum, gilt dabei als ein wichtiges Element des demokratisch vereinbarten Sanktionsmechanismus. Zusätzlich möchten wir an dieser Stelle anmerken, dass nicht nur die (fehlende) Nachfrage die «Marktgegebenheiten» beeinflusst, sondern auch das Angebot. Auf diesen Punkt gehen wir in unserer Stellungnahme zum Gespräch zwischen Bettina Ramseier und Peter Grünenfelder weiter unten nochmals näher ein.

- Die Beanstander schreiben, dass «sich die Autoimportbranche eine (...) der EU gleichwertige Regelung wünscht» (II. A 5).

In der EU werden aktuell die Spielregeln überarbeitet: die Auto-Industrie soll – sofern EU-Rat und Parlament zustimmen –, mehr Zeit erhalten, um die strengeren Zielwerte zu erreichen. 2025 würden demnach noch keine Strafzahlungen fällig werden, was einer Regeländerung gleichkommt.⁴

² <https://www.blick.ch/schweiz/der-svp-bundesrat-und-sein-deep-state-wie-sich-roestis-beamte-mit-der-autobranche-anlegen-id20482262.html>

³ <https://www.auto.swiss/aktuell/artikel/massnahmenplan-fuer-mobilitaet-existenzbedrohende-ueberregulierung-der-automobilwirtschaft-stoppen-elektromobilitaet-voranbringen/>

⁴ <https://www.euractiv.de/section/finanzen-und-wirtschaft/news/eu-kommission-autohersteller-duerfen-co2-grenzwerte-zwei-jahre-lang-ueberschreiten/>

- In einer Medienmitteilung vom 2. April.2025 forderte Auto-Schweiz vom Bundesart «eine Deregulierung und marktwirtschaftliche Kurskorrektur».⁵ Peter Grünenfelder kritisierte «eine Überbevorschriftung in der CO2-Verordnung», Auto-Schweiz-Direktor Thomas Rücker sprach gar von einem «CO2-Regime».

Es trifft nicht zu, dass der Beitrag «falsche Tatsachen» verbreitet, «namentlich, dass die Autoimportbranche die CO2-Regeln für Neuwagen <während des Spiels ändern> wolle», wie die Beanstander schreiben (II. B. 23 a.).

Die oben angeführten Punkte zeigen, dass die Branche sich durchaus für eine Änderung von CO₂-Regeln eingesetzt hat.

Zusätzlich möchten wir betonen, dass die Autobranche in unserer Berichterstattung insgesamt breit zu Wort gekommen ist und ausführlich Stellung nehmen konnte, gerade auch, was diesen Vorwurf betrifft.

Auf das sechseinhalbminütige Gespräch zwischen Bettina Ramseier und Peter Grünenfelder gehen wir weiter unten vertieft ein.

Die Perspektive der Autobranche wurde im Beitrag ausserdem durch die Äusserungen weiterer Exponenten eingebracht.

Insbesondere Thierry Burkart, FDP-Ständerat und Politischer Beirat von Auto-Schweiz, kam mehrfach zu Wort:

Im einleitenden Off-Text auf sein erstes Statement wurde die Belastung für die Autobranche thematisiert: «Auch wenn einzelne Marken und Importeure die Zielwerte problemlos einhalten, wehrt sich FDP-Präsident Thierry Burkart gegen die drohenden Sanktionen. Die Belastung für die Schweizer Autobranche wäre immens.» (TC 03:54)

Thierry Burkart: *«Das Prinzip der Zielwerte und Sanktionszahlungen, wenn Ziele nicht erreicht werden, ist unbestritten. Aber die Zielwerte müssen realistisch sein und erreichbar sein. Ansonsten drohen Sanktionszahlungen bis zu einer halben Milliarde Schweizer Franken, die erhebliche Auswirkungen haben auf die Branche.»* (TC 04:10)

Off-Text: Vor rund 5 Jahren im Kassensturz befürwortet Ständerat Burkart noch das geplante Sanktionsprozedere, solche Anreize seien besser als Verbote. (TC 04:30)

Thierry Burkart (Archivmaterial): *«Wir haben ein klares Ziel definiert in der Schweiz: Der CO₂-Ausstoss muss reduziert werden. Stichwort Pariser Klimaübereinkommen. Auch im Verkehr müssen wir Massnahmen ergreifen. Da sind wir uns einig. Das wird einschneiden. Wenn das nicht erreicht wird, werden Strafzahlungen von mehreren hundert Millionen CHF fällig.»* (TC 04:41)

⁵ <https://www.auto.swiss/aktuell/artikel/auto-markt-in-der-krisemarktwirtschaftliche-kurskorrektur-gefordert/>

Frage Reporter: *«Und jetzt rudern Sie zurück. Warum?»* (TC 05:04)

Thierry Burkart: *«Man kann natürlich der Branche vorwerfen, dass sie sich zusammen mit der Politik viel zu hohe Ziele gesetzt hat. Man ist halt vor mehreren Jahren davon ausgegangen, dass viel mehr Elektrofahrzeuge gekauft werden.»* (TC 05:06)

Demgegenüber sagte Aline Trede, Nationalrätin der Grünen Partei, betreffend die vereinbarten Ziele und drohenden Sanktionen im Beitrag das Folgende: *«Was mich am meisten erstaunt, oder auch wirklich fast erschüttert ist, dass man eine Einigung gehabt hat. Man gesagt hat, ja das machen wir und wenn man die Ziele nicht erreicht, die Grenzwerte nicht einhält, dann gibt es halt Sanktionen.»* (TC 02:35)

Die eidgenössische Finanzkontrolle EFK ist der Ansicht, dass festgelegte Sanktionen ihre Wirkung verlieren, wenn sie wiederholt aufgeweicht werden. Mit der folgenden Aussage von Andrea Häuptli, Projektleiterin bei der Eidgenössischen Finanzkontrolle EFK, haben wir Peter Grünenfelder während unseres Interviews konfrontiert: *«Die EFK hat 2022 festgestellt, dass der Markt sich schon sehr gut auf diese Sanktionen eingestellt hat und dass auch weitere Erleichterungen in Zukunft kontraproduktiv wären.»*

Herr Grünenfelder konnte im Interview auch dazu Stellung nehmen.

Zu II. Materielles / Programmbeanstandungen, A. 7 bis 11 und B. 23 a.:

Vorwürfe:

- **Der Beitrag verbreite «faktenwidrig, dass E-Fahrzeuge in der Anschaffung in der Regel deutlich teurer seien als das Pendant mit Verbrenner-Motor».**
- **Voreingenommenheit gegenüber der Autobranche.**
- **Wir hätten mit unserer Sendung das «<ideologische> Ziel» verfolgt, «den Marktanteil der Elektroautos zu erhöhen».**

Wir haben mit unserer Berichterstattung kein ideologisches Ziel verfolgt. Es ging uns auch nicht darum «den Marktanteil der Elektroautos zu erhöhen». Wir sind vielmehr den Gründen nachgegangen, warum der Anteil der Elektroautos an der Neuwagenflotte nicht höher ist. Ein höherer Anteil würde die Erreichung der Zielwerte erleichtern und der Autoimportbranche millionenschwere Sanktionen ersparen.

So haben wir für den Beitrag auch AMAG-CEO Helmut Ruhl gefragt, warum aktuell nicht mehr Elektroautos verkauft werden. Seine Antwort lautete wie folgt (TC 06:11): *«Wir haben im Kern drei Aspekte, die für Kaufzurückhaltung, im Moment, sorgen: Das eine sind die Anschaffungskosten, das zweite ist die Reichweite und das dritte sind die Lademöglichkeiten, Ladeinfrastruktur. Und speziell beim Thema Reichweite sind wir deutlich besser geworden, die Autos sind alltagstauglich, deutlich über 500 Kilometer Reichweite.»*

Der Preis spielt also sehr wohl eine Rolle für die Kaufzurückhaltung. Das bestätigen auch andere Quellen:

- In einem Interview im «Tages-Anzeiger» vom 4. April 2025 sagte Nissan-Vorständin Friederike Kienitz: «Auf der anderen Seite kosten Elektroautos immer noch mehr als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Menschen wollen aber nicht gezwungen werden, eine bestimmte Technologie zu kaufen, wenn sie sich die nicht leisten können.»⁶
- Die NZZ hat Ende Oktober 2024 Branchenbeobachter mit der Aussage zitiert, «die Verkaufspreise von Elektroautos» seien «im Vergleich zur fossilen Konkurrenz schlicht zu hoch».⁷
- 2023 stellte das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationforschung ISI «deutlich höhere Anschaffungskosten» bei E-Autos fest.⁸ Im April 2025 fragte «Kassensturz» bei Studienleiter Michael Krail mit den folgenden Worten nach: «Da die Studie 2023 gemacht wurde, möchte ich Sie gerne nach einer allfälligen Aktualisierung fragen. 2023 stellten Sie u. a. <deutlich höhere> Anschaffungskosten von E-Autos gegenüber Verbrennern fest. Gilt das aktuell auch noch?» Michael Krail antwortete darauf: «Die höheren Anschaffungskosten sind auch heute noch gegeben, auch wenn die Batteriekosten insgesamt gesunken sind.»

Den Vorwurf der «faktenwidrigen» Berichterstattung bezüglich der Anschaffungspreise weisen wir zurück. Für die Berechnung der im Beitrag erwähnten Preisdifferenzen stützte sich «Kassensturz», wie die folgenden Ausführungen zeigen, auf Preistabellen der Branche und auf Einschätzungen von ausgewiesenen Mobilitätsfachleuten.

Das im Beitrag erwähnte Beispiel Citroën mit einer Preisdifferenz von über 50 % im Vergleich zur Verbrenner-Variante wählte «Kassensturz» nicht, «um zu skandalisieren» (A. 8), sondern primär aus den folgenden Gründen: Das Modell wird auf Plakaten und in aktuellen TV-Spots (relevant fürs TV-Publikum) beworben. Ausserdem wollten wir auch ein Beispiel zeigen für Autokäufer mit eher kleinem Budget. In diesem Preissegment fallen Mehrkosten besonders ins Gewicht und können den Kaufentscheid beeinflussen. In der Tabelle von Emil Frey, die uns zur Verfügung gestellt worden ist, kosten 16 von 19 E-Modellen zwischen 11 % und 56 % mehr als die Modelle mit Verbrennermotor. Preisaufschläge von 11 % und mehr taxieren wir als «deutlich teurer», zumal die absoluten Frankenbeträge rasch ein paar tausend Franken ausmachen.

Hier eine Auflistung der 16 Modelle aus dieser Tabelle, die zwischen 11 % und 56 % mehr kosten:

- Citroën C4: **+ 5000 Franken** (+ 20 %), Citroën C3 Aircross: **+ 7500 Franken** (+ 39 %), Citroën C3: **+ 9000 Franken** (+ 56 %)
- Kia Niro: **+ 6200 Franken** (+ 18 %)
- Opel Corsa: **+ 9000 Franken** (+ 43 %), Opel Astra: **+ 6910 Franken** (+ 22 %), Opel Astra Sportstourer **+ 6910 Franken** (+ 22 %) Opel Mokka **+ 5600 Franken**

⁶ <https://www.tagesanzeiger.ch/interview-mit-nissan-vorstaendin-friederike-kienitz-elektroautos-halten-laenger-als-gedacht-827137278857>

⁷ <https://www.nzz.ch/wirtschaft/elektroauto-experten-sehen-trotz-absatzminus-bald-wieder-wachstum-ld.1853972>

⁸ <https://www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2023/presseinfo-04-elektroauto-versus-Verbrenner-Kostenanalyse.html>

(+ 19 %), Opel Frontera + **3000 Franken** (+12 %), Opel Grandland + **4120 Franken** (+ 11 %)

Opel Combo: + **12'300 Franken** (+ 39 %)

- Peugeot 208: + **7500 Franken** (+ 39 %), Peugeot 308 + **3390 Franken** (+11 %)
Peugeot 3008: + **6200 Franken** (+ 16 %), Peugeot 5008: + **6200 Franken** (+ 15 %), Peugeot Rifter + **6350 Franken** (+ 17 %)

Insgesamt waren alle in der Tabelle aufgeführten Elektromodelle teurer als die Verbrenner-Version.⁹ Sogar Preisunterschiede von 15 % werden von den Beanstandern noch als «in einem vergleichbaren Rahmen» (A. 9) dargestellt. «Kassensturz» hingegen taxiert Preisunterschiede zwischen 11 % und 56 % als deutlich und im Portemonnaie spürbar.

Dass die Preise von Elektroautos «deutlich teurer» sind, wird auch durch die Erhebung des langjährigen Branchenexperten Ferdinand Dudenhöffer gestützt. Dudenhöffer war bis vor seiner Pensionierung Professor für Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen. Der Gründer des international renommierten CAR-Center Automotive Research erhebt seit Jahren die Preisdifferenzen zwischen Elektro- und Verbrenner-Varianten. Die Preisunterschiede wurden in den letzten Monaten kleiner, aber aktuelle Berechnungen in der Auswertung vom Februar 2025 zeigen, dass auf dem deutschen Markt ein Elektroauto im Schnitt immer noch über 5000 Euro teurer ist als die Verbrennervariante.¹⁰ Diese Berechnungen werden im «Kassensturz»-Beitrag erwähnt (TC 07:18). Nach Einschätzung von Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer lässt sich die Situation in Deutschland mit dem Schweizer Markt vergleichen, denn die Produktionskosten der Fahrzeuge würden den Neuwagenpreis bestimmen.

Mobilitätsexperte und ETH-Dozent Peter de Haan und sein Team haben 2023 für das Bundesamt für Energie BFE eine Studie mit umfassenden Berechnungen zu Anschaffungs- und Unterhaltskosten von Autos gemacht. Im Schlussbericht «Gesamtkosten von Personenwagen (TCO)» ist angemerkt (S. 5): «Der Kaufpreis von Elektroautos ist bis zu 20 % höher. Elektroautos haben einen höheren Kaufpreis als Verbrennerautos, sind aber über die gesamte Besitzdauer gesehen günstiger.»¹¹ In unserem Beitrag sagte Peter de Haan (ab TC 07:42): «Ein Elektroauto ist über alles gesehen bereits heute günstiger, also wenn Sie den Kauf und die Wartung und die Kosten für die Energie zusammenrechnen, Elektroautos sind heute bereits günstiger. Aber rein im Verkauf sind sie noch etwas teurer.»

Aktuell mögen die Preisdifferenzen etwas kleiner geworden sein. So wurde im Beitrag (ab TC 07:07) ausdrücklich ein Modell von Opel erwähnt, bei dem die Preisdifferenz «vergleichsweise gering» ist. Gefolgt von dieser Aussage: «Jüngst gibt es Modelle, bei denen die Elektro-Variante gar günstiger ist als die Verbrenner-Version.»

Im an den Beitrag anschliessenden Interview konnte auch Peter Grünenfelder, Präsident von Auto-Schweiz, seine Einschätzung bezüglich der Preise abgeben: «*Wir haben jetzt schon sehr viele, sehr viele Preise heruntergetan. Das haben Sie wahrscheinlich in Ihrer Recherche*

⁹ Tabelle Vergleichspreise Emil Frey AG (Beilage 3 zur Beanstandung)

¹⁰ Beilage 1, S. 3

¹¹ <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/76392.pdf>

auch festgestellt. Wir haben Elektrofahrzeuge, die kostengünstiger sind, kostengünstiger als herkömmliche Antriebe. Es kommen weitere dieses Jahr auf den Markt.» (TC 12:45)

Und nochmals an anderer Stelle: *«Wir sind massiv runtergekommen mit den Preisen. (...) Wir kommen runter, technologisch gibt es Fortschritte, mehr Reichweite, die Preise kommen runter. Sie bekommen Autos für unter 20'000 Franken.» (TC 15:05)*

Die Beanstander führen an, «dass die Elektromodelle unter Berücksichtigung der Unterhalts- und Kilometerkosten insgesamt bereits heute günstiger sind als ihre Verbrenner-Pendants». (A. 10) Dies wurde im Beitrag durch das oben zitierte Statement von Peter de Haan auch thematisiert.

Auch, dass für einen Kaufentscheid zusätzlich zum Anschaffungspreis weitere Faktoren und in der Umstellung auf E-Mobilität weitere Akteure (ein «Ökosystem», wie es Peter Grünenfelder im Gespräch nennt) eine Rolle spielen, wurde im Beitrag berücksichtigt. Einerseits in den bereits zitierten Quotes von Amag-CEO Helmut Ruhl (Reichweite, Lademöglichkeiten) und Mobilitätsexperte Peter de Haan (Wartung, Energiekosten). Dann durch Äusserungen von Thierry Burkart und Aline Trede zu Lademöglichkeiten in Mietliegenschaften. Und zusätzlich durch Äusserungen von Autofahrerinnen und einem Autofahrer (ab TC 05:27) an einer Tankstelle (Fahrspass, Reichweite, Lademöglichkeit als Mieterin).

Wir haben den Zuschauerinnen und Zuschauern kein «faktenwidriges» Bild zu den Anschaffungskosten von Elektroautos vermittelt. Vielmehr wurde aufgezeigt, dass es nach wie vor deutliche Preisunterschiede gibt.

Zu II. Materielles / Programmbeanstandungen, A. 12 bis 16 und B. 23 a.

Vorwurf: Der Beitrag suggeriere, «dass die Autoimportbranche nach wie vor vor allem Werbungen für umweltverschmutzende Autos (...) mache».

Im Bericht wurde weder explizit gesagt noch suggeriert noch ein subjektiver Eindruck weitervermittelt, dass die Autoimportbranche «nach wie vor in der Regel Werbungen für klimaschädliche Autos (...) mache» (A. 12) bzw. «dass die Elektromobilität werbemässig wenig forciert würde» (A. 16). Auch diesen Vorwurf weisen wir zurück. Am Anfang des Beitrags haben wir einen Werbespot über einen SUV thematisiert. Solche Autos haben wegen des hohen CO₂-Ausstosses zur Folge, dass der Importeur möglicherweise eine Busse bezahlen muss.

Dass die Branche viele Marketing-Massnahmen im Bereich der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge verzeichnet, haben wir nicht bestritten, die Werbung war nie der Fokus des Beitrags.

Ferner wurden im Beitrag (TC 06:59 bis 07:11 sowie 07:19 bis 07:28) auch aktuelle TV-Spots von Neuwagen mit einem tieferen CO₂-Ausstoss gezeigt. Während 21 Sekunden waren

E-Autos von Citroën, Opel, Skoda und Peugeot zu sehen. Der beanstandete Ausschnitt aus dem Spot am Beitragsanfang war 10 Sekunden lang.

Zu II. Materielles / Programmbeanstandungen, A. 17 bis 20 und B. 23 b.

Gespräch zwischen Bettina Ramseier und Peter Grünenfelder

Vorwurf: Im Vorfeld sei zugesagt worden, dass das Interview «im Original gesendet» werde. Stattdessen sei es «stark subjektiv zusammengeschnitten» worden, «um die Story aufrechterhalten zu können».

Die Behauptung, wir hätten Herrn Grünenfelder in Anwesenheit von Herrn Wolnik zugesagt, das Interview werde «im Original gesendet» (A. 17), weisen wir zurück.

Im von den Beanstandern angeführten Beleg (Beilage 7) hat Christoph Wolnik festgehalten: «Vor Beginn der Aufzeichnung fragte ich die Moderatorin Bettina Ramseier, ob das Interview als Ersatz für das Studiogespräch gedacht sei. Diese Frage bejahte sie. Peter Grünenfelder und ich gingen daher davon aus, dass das Gespräch ungeschnitten und in voller Länge gesendet würde.»

Bettina Ramseier und Peter Grünenfelder haben sich tatsächlich vor dem Gespräch über die geplante Dauer unterhalten. Der diesbezügliche Gesprächsverlauf war wörtlich wie folgt (s. auch Transkript, Beilage 2):

BR: «Wir machen es 1:1. (PG: «Ist gut.») Also, das ist das Ziel zumindest, dass wir es nachher möglichst nicht schneiden müssen.»

PG: «Das ist gut.»

BR: «Das heisst, ich bitte Sie um tendenziell nicht zu lange Antworten. (PG: «Ja.») Lieber kürzer, und dann kann man nachfragen. Dass wir nicht ausufern.»

PG: «Wie lange geht es etwa?»

BR: «**5 Minuten.** (PG: «Gut.») Das ist nicht viel. (PG: «Gar nicht.») Die Leute verschätzen sich. (PG: «Das ist gut.») Es ist – schwupps – vorbei, oder. (PG: «Nein, ist gut. Ok.»)»

Das Gespräch selbst erstreckte sich schliesslich über insgesamt **12 Minuten und 37 Sekunden** (inklusive einer kurzen Sequenz, in der Bettina Ramseier Peter Grünenfelder einen O-Ton von Andrea Häuptli, Projektleiterin der EFK, zeigte. Die reine Gesprächszeit war **11 Minuten und 47 Sekunden**).

Unmittelbar im Anschluss an das Gespräch und noch im Interview-Setting machte Bettina Ramseier in Anwesenheit aller Beteiligten (Kameramann, Interviewpartner, Medienverantwortlicher, Garagenmitarbeiter) transparent, dieses Interview kürzen zu

müssen (wörtlich): «Ich werde es schneiden müssen – es geht nicht anders.» (s. auch Transkript, Beilage 2)

Das bestätigt auch Christoph Wolnik selbst in der erwähnten Beilage 7 zur Beanstandung.

Das gesamte Interview war für unsere begrenzte Sendezeit eindeutig zu lang.

In der ausgestrahlten Sendung war der Gesprächsteil schliesslich **6 Minuten und 29 Sekunden** lang.

Mit einer (jeweils vorgegebenen) Sendelänge zwischen rund 33 bis 35 Minuten und zwei bis vier Themen pro Sendung haben wir im «Kassensturz» keine Gesprächsteile mit einer Länge von 12 Minuten. Im laufenden Jahr hatten wir bis und mit der Sendung vom 22. April 2025 18 Gespräche mit einem Gesprächspartner in der Sendung. Alle anderen 17 Gespräche (im Studio sowie extern) waren zwischen 2'04" und 6'06" lang. Das Gespräch mit Peter Grünenfelder war also das längste in diesem Jahr.

Bei Live-Interviews im Studio ist die integrale Ausstrahlung naturgemäss gegeben. Bei aufgezeichneten Interviews müssen wir redundante Aussagen, die zu einer Überschreitung des transparent deklarierten Zeitrahmens führen, kürzen. Es gehört zu unserem Standardprozedere, Interviewpartner auf diesen Umstand hinzuweisen und ausdrücklich um kurze Antworten zu bitten (das hat Bettina Ramseier auch hier gemacht, s. Transkript, Beilage 2). Idealerweise kann ein voraufgezeichnetes Interview integral ausgestrahlt werden, im vorliegenden Fall war dies leider nicht möglich.

Die Kürzung des Gesprächs erfolgte sachgemäss und hat das Interview nicht, wie von den Beanstandern unterstellt, «durch subjektive Zusammenschnitte verzerrt» (B. 23. b.). Sie diente der Verständlichkeit und trug der Vielfalt von Peter Grünenfelders Argumentation Rechnung. Er konnte alle Hauptargumente stringent ausführen, wie wir mit dem vollständigen Transkript des Gesprächs (Beilage 2) gerne belegen.

Die Interview-Fragen und die Auswahl der ausgestrahlten Sequenzen ergaben sich durch die vorgängige Berichterstattung und folgten keinerlei Ideologie. Ziel des Interviews war es, die Argumentation der Automobilbranche, wie sie bereits im Beitrag ausführlich dargelegt werden konnte, kritisch zu hinterfragen. Gemäss Sendungskonzept des «Kassensturz» und wie bei solchen Interviews üblich, nahm Moderatorin Bettina Ramseier dabei eine anwaltschaftliche Haltung ein.

Die Fragen richteten sich insbesondere auf die zentralen Forderungen der Automobilbranche. Gefordert wurde eine «Flexibilisierung des CO₂-Absenkungspfads», eine «flexible Anpassung der CO₂-Zwischenziele an die Marktgegebenheiten».

Wie bereits ausgeführt, ist die Koppelung von CO₂-Reduktionszielen an ein bestimmtes Datum ein zentrales Element des Sanktionsmechanismus. Entsprechend war beispielsweise

die Aussage, die CO₂-Ziele seien «unbestritten», und die gleichzeitige Forderung nach einer zeitlichen Flexibilisierung ein Widerspruch, den es zu benennen galt.

Ebenso war die geforderte Anpassung an «Marktgegebenheiten» kritisch zu hinterfragen, da nicht nur fehlende Nachfrage den Markt bestimmt – was völlig unbestritten ist und auch mehrmals ausgeführt werden konnte –, sondern auch das Angebot, hier also durchaus eine Mitverantwortung der Automobilbranche besteht. Dieses Angebot wird beispielsweise dadurch beeinflusst, dass die europäische Automobilbranche Investitionen in die E-Mobilität lange vernachlässigte¹², und auch dadurch, was für Fahrzeuge angeboten werden und zu welchen Konditionen. Entsprechend konnte Peter Grünenfelder im Interview dazu explizit Stellung nehmen.

Insgesamt konnte er während sechseinhalb Minuten folgende Argumente einbringen (schwarze Schriftfarbe im Transkript, Beilage 2):

- Bekenntnis der Autowirtschaft zu netto null und zum CO₂-Gesetz
- Definitive Detailregeln noch nicht bekannt (Verordnung zum Zeitpunkt des Gesprächs noch nicht in Kraft)
- Unterschiede zu Detailregeln der EU im Vernehmlassungsentwurf
- Einwände gegen «die Art und Weise der Umsetzung», die «Diktion der Verwaltung»
- Spielraum des Bundesrats
- Hohe drohende Strafzahlungen
- Markterwartung und Marktrealität, Nicht-Berücksichtigung der Marktrealität in den Regeln
- Angebot an E-Autos
- Preise von E-Autos
- Besonderheiten des Schweizer Markts
- Herausforderungen der Branche
- Anstrengungen der Branche
- Zeit, die es für die Umstellung von Verbrenner-Motoren auf E-Autos braucht
- Investitionen in neue Technologien, technologische Fortschritte
- Wirtschaftliche Entwicklung
- Arbeitsplätze
- «Ökosystem», das es für die E-Mobilität braucht, Ladeinfrastruktur, Hauseigentümer, zu hohe Strompreise

Bei der Kürzung des Gesprächs auf den bereits im Vorfeld festgesetzten und transparent gemachten Zeitrahmen haben wir unter Berücksichtigung der Sachgerechtigkeit auf Folgendes verzichtet (im Transkript ersichtlich in grauer Schriftfarbe):

¹² Siehe z. B.

- <https://www.spiegel.de/auto/kaufpraemie-fuer-e-autos-eine-foerderung-fuer-autos-die-es-nicht-gibt-a-6d29f2e8-bd5f-4b56-9992-c3a11066d299>

- <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/tesla-und-china-sind-vorne-e-autos-die-europaeischen-autokonzerne-verlieren-den-anschluss>

- Redundante Aussagen, die Herr Grünenfelder bereits äussern konnte (Bekennnis zu netto null und CO₂-Gesetz, Arbeitsplätze, dass die Umstellung auf E-Mobilität Zeit braucht, Marktrealität, Spielraum des Bundesrats, Kosten von E-Autos, technologischer Fortschritt)
- Ausführung von Bettina Ramseier zur Wirkungsweise des Sanktionsmechanismus und Verweise auf dessen demokratische Aushandlung (zu weit führend)
- Anmerkungen von Peter Grünenfelder zu einem SUV-Verbot (nicht Gegenstand der Berichterstattung), dem Verkauf von Bio-Joghurts durch die Migros (nicht Gegenstand der Berichterstattung) sowie zum Zustandekommen der Reduktionsschritte (zu weit führend)
- Interview-Frage, die wegen plötzlichem Lärm wiederholt wurde

Wir haben das Thema des Beitrags und Peter Grünenfelders Antworten auf unsere Interview-Fragen somit nicht «durch subjektive Zusammenschnitte verzerrt», sondern lediglich der begrenzten Sendezeit angepasst. Um den Argumenten von Peter Grünenfelder gerecht zu werden, haben wir zudem das fast zwölf Minuten lange Gespräch nicht wie vorgängig kommuniziert auf fünf, sondern auf letztlich sechseinhalb Minuten gekürzt. Das Beibehalten von nicht verwendeten Inhalten hätte das Nicht-Berücksichtigen von verwendeten Inhalten zur Folge gehabt, um die vorgegebene Zeit einhalten zu können. Uns ist nicht klar, welches zentrale Argument die Beanstander vermissen und welche Inhalte sie stattdessen gekürzt hätten.

Alle im Beitrag dargelegten Argumente sowie der Fragerahmen des Interviews wurden überdies in einem bereits Tage zuvor geführten, ausführlichen Vorgespräch transparent gemacht.

Kritisches Nachfragen gehört zum «Kassensturz». Herr Grünenfelder ist ein erfahrener Medienprofi, der den «Kassensturz» und dessen anwaltschaftliche Haltung kennt und dem unseres Erachtens ein kritisches Interview, wie es Bettina Ramseier geführt hat, zuzumuten ist. Das Gespräch war dann auch Beleg und Bestätigung dafür: Herr Grünenfelder konnte seine Haltung mit vielen unterschiedlichen Argumenten einbringen. Wir sind der Meinung, dass das Interview mit seiner überdurchschnittlichen Länge Peter Grünenfelder als Vertreter von Auto-Schweiz ausgiebig Platz eingeräumt hat und alle «Kernaussagen von Herrn Grünenfelder» (Beilage 7 zu Beanstandung) im ausgestrahlten Gespräch vorgekommen sind.

II. Materielles / Programmbeanstandungen,

B. Verletzung des Programmauftrags und Sachgerechtigkeitsgebots, 21 bis 24 Verletzung des Programmauftrags und Sachgerechtigkeitsgebots

Die Beanstander schreiben, das Publikum hätte sich vorliegend «bislang keine eigene Meinung gebildet, da die Angelegenheit bislang nicht im Fokus der Öffentlichkeit stand». Es bestehe «ein erhebliches sowohl materielles als auch immaterielles Schadensrisiko für die Autoimportbranche». (B. 22)

Es trifft nicht zu, dass «die Angelegenheit bislang nicht im Fokus der Öffentlichkeit stand». So war sie zum Beispiel Gegenstand des oben erwähnten Blick-Artikels vom 12. Januar 2025.

Wir haben uns an die journalistischen Sorgfaltspflichten gehalten und der Branche viel Raum zur Stellungnahme gegeben. Wir haben uns an das Sachgerechtigkeitsgebot gehalten und das Publikum konnte sich eine eigene Meinung bilden. (B. 21 und 22)

Die Vorwürfe, unser Beitrag hätte «falsche Tatsachen» verbreitet, suggeriert, «dass die Autoimportbranche (...) vor allem Werbungen für umweltverschmutzende Autos (...) mache» und faktenwidrige Informationen betreffend die Anschaffungspreise von E-Fahrzeugen verbreitet – dies gar «wider besseres Wissen» – weisen wir unter Verweis auf die ausführlichen Begründungen oben zurück. Eine Verletzung der «Pflicht zur Wahrheitssuche» können wir in unserer Berichterstattung nicht erkennen. (B. 23 a.)

Das Interview zwischen Bettina Ramseier und Peter Grünenfelder erfolgte sachgerecht, zu B. 23 b., 23 c. und 24 haben wir ebenfalls oben ausführlich Stellung genommen.

C. Fazit: Programmverletzung und D. Forderungen (26 bis 31)

Wir sind der Ansicht, dass wir sachgerecht berichtet und kein geschütztes Rechtsgut verletzt haben, wie die Beanstander schreiben. Das haben wir oben ausführlich begründet. Die Branche ist in unserer Berichterstattung breit zu Wort gekommen und konnte zu den Vorwürfen Stellung nehmen. Das Publikum konnte sich dadurch durchaus eine eigene Meinung bilden. (C., D. 26).

Wie oben dargelegt, weisen wir auch den Vorwurf zurück, wir hätten in Bezug auf die CO₂-Regeln, die Autowerbung und die Anschaffungspreise «Tatsachen falsch» dargestellt. Wir sehen deshalb keine Notwendigkeit für ein Korrigendum. (D. 27 bis 29)

Die geplante Dauer des Gesprächs wurde von Bettina Ramseier im Vorfeld klar kommuniziert. Ebenso, direkt anschliessend an das Gespräch, die Notwendigkeit, dieses auf den geplanten und kommunizierten Zeitrahmen kürzen zu müssen. Die Kürzung erfolgte sorgfältig und nach objektiven Kriterien (z. B. Redundanzen). Wir verweisen an dieser Stelle auf die umfangreichen Ausführungen dazu weiter oben. Aus Transparenzgründen haben wir den ganzen Inhalt des Interviews im Transkript zugänglich gemacht, weitere Schritte erachten wir nicht als notwendig. (D. 30)

Die Beanstander fordern «eine Aussprache mit der Geschäftsleitung der SRG». (D. 31)
Die Redaktion ist nach Abschluss des Verfahrens sehr gerne zu einer Aussprache bereit.

Die **Ombudsstelle** hält abschliessend fest:

1.

Gemäss Art. 4 Abs. 2 des Radio- und Fernsehgesetzes (RTVG) müssen redaktionelle Sendungen mit Informationsgehalt Tatsachen und Ereignisse sachgerecht darstellen, so dass sich das Publikum eine eigene Meinung bilden kann (sog. Sachgerechtigkeitsgebot). Wie die Unabhängige Beschwerdeinstanz für Radio und Fernsehen UBI in ständiger Rechtsprechung festhält, sind Mängel in Nebenpunkten und redaktionelle Unvollkommenheiten, welche den Gesamteindruck der Publikation nicht wesentlich beeinflussen, unerheblich. Das Sachgerechtigkeitsgebot ist verletzt, wenn sich das Publikum aufgrund der in der Sendung oder im Beitrag vermittelten Fakten und Ansichten keine eigene Meinung bilden kann, weil zentrale journalistische Sorgfaltspflichten missachtet wurden. Der Umfang der erforderlichen Sorgfalt hängt von den konkreten Umständen, dem Charakter des Sendegefässes sowie vom Vorwissen des Publikums ab.

2.

Ursprung des «Kassensturz»-Beitrags sind die CO₂-Emissionsvorschriften des Bundes für Personenwagen, wie sie im CO₂-Gesetz (Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen) verankert sind. Konkret handelt es sich dabei um die Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen von Personenwagen (CO₂-Verordnung, offiziell: *Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen*), die auf dem CO₂-Gesetz basiert. Art. 10 CO₂-Gesetz legt fest, dass Importeure von Neuwagen durchschnittliche CO₂-Emissionsziele einhalten müssen. Wird dieses Ziel überschritten, werden bei den Importeuren Sanktionen in Form von Abgaben (Bussen) fällig. Um diese zu vermeiden, müssen die Importeure mehr emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge (z. B. Elektroautos) verkaufen. Bezweckt wird, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoss aller neu zugelassenen Fahrzeuge eines Importeurs einen gewissen Grenzwert (g CO₂/km) nicht überschreiten darf. Der Fokus des Beitrags wird dementsprechend verständlicherweise auf die Auto-Importeure gelegt. Sie müssen die Emissionsziele einhalten und werden, falls ihnen das nicht gelingt, sanktioniert. Nicht von Bedeutung ist, ob diese Vorschriften «fair» sind.

Der «Kassensturz-Beitrag» befasst sich einerseits mit der Frage, weshalb die ursprünglichen Annahmen bezüglich des Anteils von Elektrofahrzeugen an der Gesamtheit der verkauften Neuwagen sich offenbar nicht bewahrheitet haben und deshalb der durchschnittliche CO₂-Ausstoss aller neu zugelassenen Fahrzeuge einen höheren Grenzwert aufweist als bei der Verabschiedung des CO₂-Gesetz angenommen. Andererseits geht es um die Bestrebungen der Vereinigung der Auto-Importeure, den Bundesrat zu veranlassen, die zu erlassenden Regelungen derart auszugestalten, dass die Strafzahlungen tiefer aus- bzw. später anfallen.

3.

a.

Im Beitrag wird einlässlich auf die Hauptgründe für die festgestellte Kaufzurückhaltung bei Elektroautos eingegangen. Diese werden im Beitrag explizit auch vom CEO der AMAG erwähnt: Die Anschaffungskosten, die Reichweite sowie die Lademöglichkeiten und die Ladeinfrastruktur.

Während das Thema «Reichweite» nur beiläufig erwähnt wird, kommen die **Lademöglichkeiten bzw. die Ladeinfrastruktur** vertieft zur Sprache, indem die Off-Stimme sagt: *«Zurück ins Mieterland Schweiz. Dass die Autobranche nicht mehr Elektroautos verkauft, liegt auch an fehlenden Lademöglichkeiten in Mietliegenschaften. Eine bürgerliche Mehrheit stand bei der Subventionierung auf der Bremse»*. Der freisinnige Ständerat Thierry Burkhart erläutert daraufhin, warum die Mehrheit des Parlaments sich dagegen ausgesprochen hat, Nationalrätin Aline Trede der Grünen vertritt die Minderheitsmeinung im Parlament. Eine Auto-Fahrerin sagt bei der Strassenumfrage, sie würde ein Elektroauto kaufen, sobald es der Hauseigentümer erlauben würde, einen Elektroanschluss zu installieren. Sie wohne in einem alten Haus und würde sie in einem Neubau wohnen, hätte sie ein Elektroauto.

Es ist offenkundig, dass die Autoimporteure bezüglich des Ausbaus der Ladestationen im privaten Umfeld nur einen äusserst beschränkten Einfluss haben. Insofern mag den diesbezüglichen Äusserungen eine gewisse Kritik an politischen Entscheidungen innewohnen; Vorwürfe an die Autoimporteure sind hingegen nicht ersichtlich.

Ein umstrittenes Thema sind die **Anschaffungskosten**. Die Beanstander kritisieren, die angeblich nach wie vor höheren Anschaffungskosten für Elektroautos würden zu stark gewichtet bzw. aufgebauscht.

Aufgrund vorliegender Unterlagen (vgl. Beilage 1 zur redaktionellen Stellungnahme) sowie den Ausführungen des AMAG-CEO wie auch des beigezogenen Experten der ETH, Peter de Haan, bestehen für die Ombudsstelle keine Zweifel, dass die Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge nach wie vor in einer Mehrzahl der Fälle höher liegen als für Verbrennermotoren. Auch im Beitrag wird jedoch auf Modelle hingewiesen, bei welchen der Elektromotor zu einem günstigeren Preis verkauft wird. Und es wird vom ETH-Experten explizit darauf hingewiesen, dass die Elektrofahrzeuge bei den Gesamtkosten (Anschaffung, Unterhalt, Energie) günstiger abschneiden als die Verbrennermotoren. Damit werden höhere Preise für Elektrofahrzeuge auch im Beitrag relativiert. Letztlich ist es geradezu Sinn und Zweck der umstrittenen Strafzahlungen, die Autoverkäufer dazu anzuhalten, anstatt Strafzahlungen zu leisten die Preise für Elektrofahrzeuge zu reduzieren, um die Käuferinnen und Käufer zu einem Umstieg auf Elektrofahrzeuge zu motivieren. Dies ist namentlich dann ein wichtiges Verkaufsargument, wenn andernfalls Preisnachteile für Elektrofahrzeuge bestehen. Die Ombudsstelle vermag jedenfalls im Beitrag angesichts der im O-Ton eingespielten Ausführungen «unverdächtiger» Fachleute (CEO AMAG, ETH-Experte) keine einseitige Berichterstattung zu erkennen. Die Preisunterschiede werden zwar – auch unter Hinweis auf Deutschland – als relevant bezeichnet, jedoch nicht als alleiniger oder absolut zentraler Grund für die tieferen Verkaufszahlen für Elektrofahrzeuge angeführt.

Gerügt wird seitens der Beanstander sodann, den Autoimporteuren werde eine **einseitige Werbung** für Verbrennermotoren vorgehalten.

Diesen Eindruck teilt die Ombudsstelle nicht. Zwar wird einleitend auf die Werbung für einen schweren Verbrenner-SUV hingewiesen. Allerdings wird dieses Beispiel nicht als Beleg angeführt, dass die Autoimporteure quasi mit Vorbedacht Verbrennermotoren und schwere Autos propagierten. Vielmehr wird in diesem Kontext darauf hingewiesen, dass die Promotion solcher Fahrzeuge mit dazu beitrage, dass Strafzahlungen in einem höheren Ausmass anfallen würden. Im weiteren Verlauf des Beitrages wird denn auch durchaus auf die Werbung für Elektrofahrzeuge verwiesen. Im Übrigen ist der Verkauf von SUV mit Verbrennermotoren in der Schweiz nach wie vor erlaubt und die im Beitrag gezeigte Werbung dokumentiert, dass dafür auch geworben wird. Auch dies ist zulässig, kann allerdings dazu führen, dass die gesetzlichen Reduktionsvorgaben für den CO₂-Ausstoss später erreicht werden. Mit dem System der Strafzahlungen sollte gerade auf Verkaufsverbote verzichtet und indirekt Druck auf die Autobranche ausgeübt werden. Es entspricht letztlich einem unternehmerischen Entscheid, ob für die im Filmbeitrag gezeigten Fahrzeuge weiterhin geworben werden soll. Dass für solche Autos nach wie vor eine Nachfrage besteht, ist im Übrigen allgemein bekannt.

4.

Kernaussage des «Kassensturz»-Beitrages ist letztlich das Faktum, dass der ursprünglich im Zusammenhang mit der Schaffung der neuen CO₂-Gesetzgebung prognostizierte Umstieg von Verbrennermotoren auf Elektrofahrzeuge (auch) in der Schweiz nicht derart rasch erfolgt wie erwartet. Die eingespielten Sequenzen aus dem Jahr 2020 zeigen, dass bereits damals für den Fall der Nichterreichung des CO₂-Senkpfades von Strafzahlungen in der Höhe von mehreren Hundert Millionen Schweizerfranken die Rede war. Und Peter Grünenfelder selbst weist in seinen Statements im beanstandeten Beitrag darauf hin, dass der Umstieg auf Elektrofahrzeuge weniger rasch vor sich gehe, als man sich seitens der Politik gewünscht hätte («Rallye statt Sprint»). Insofern erweist sich die Grundannahme im «Kassensturz»-Beitrag auch vor dem Hintergrund der Aussagen der Vertreter der Autoimporteure als nachvollziehbar und richtig: Das «Sanktionsregime» kommt wuchtiger zum Tragen als erwartet und erhofft, wobei die nunmehr drohenden Konsequenzen offenbar bereits beim Erlass der Grundlagen der gesetzlichen Regelungen in ihrer Grössenordnung als möglich erachtet wurden. Insofern ist auch nach Ansicht der Ombudsstelle die Feststellung zulässig, dass die Übungsanlage nunmehr im Zeitpunkt der erstmaligen Wirksamkeit der Strafzahlungen («während des Spiels») gemäss den Forderungen der Autoimporteure im Sinne einer Abschwächung oder zeitlichen Verzögerung angepasst werden soll. Dies zu benennen, ist zulässig. Letztlich handelt es sich um eine politische – nach Ansicht der Autoimporteure offenbar auch rechtliche – Frage, ob eine Reduktion oder Verzögerung der Strafzahlungen gegenüber der ursprünglichen Planung angesichts der realen Entwicklung beim Umstieg auf Elektrofahrzeuge angebracht und politisch opportun ist, namentlich auch unter Berücksichtigung der Entscheidungen in der Europäischen Union.

Hingegen ging es aufgrund der (auch politisch diskutierten) Ausgangslage beim mittlerweile erfolgten Entscheid des Bundesrats nicht um eine rein technische Festlegung auf noch völlig offenem Terrain. Zwar waren verschiedene Berechnungsparameter noch offen.

Bei den Interventionen der Autoimporteure ging es jedoch nicht bloss um technische (Neben-) Punkte, sondern auch darum, mit der Festlegung der konkreten Berechnungsgrundlagen der realen Entwicklung vermehrt als ursprünglich in Aussicht genommen Rechnung zu tragen und damit den seinerzeit festgelegten Senkungspfad zumindest zu erstrecken.

Zwischenzeitlich hat der Bundesrat denn auch entschieden:

<https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/CO2-emissionsvorschriften-fuer-neufahrzeuge.html>

Vgl. dazu auch die Reaktion der Autoimporteure:

<https://www.auto.swiss/aktuell/artikel/entscheid-zur-co2-verordnung-bundesrat-zurrt-wirtschaftsfeindliche-ueberregulierung-der-automobilwirtschaft-fest/>

5.

Die Beanstander kritisieren sodann ein angeblich unkorrektes Interview mit Peter Grünenfelder. Einerseits sei entgegen anderslautenden Aussagen nicht das gesamte Interview (ungeschnitten) gezeigt worden. Andererseits seien die Statements von Peter Grünenfelder selektiv und tendenziös präsentiert worden.

a.

Was die Dauer des Interviews und den Verzicht auf dessen integrale Ausstrahlung betrifft, kann auf die einlässlichen Ausführungen in der redaktionellen Stellungnahme verwiesen werden. Eine Zusicherung der Ausstrahlung des ungekürzten Interviews wurde offenkundig nicht abgegeben. Auch kann angesichts der aufgezeigten Rahmenbedingungen nicht von einer ungehörigen Kürzung der Interviewdauer gesprochen werden. Schliesslich zeigt das von der Redaktion vorgelegte Transkript des Interviews (Beilage 2 zur redaktionellen Stellungnahme), dass Peter Grünenfelder seine zentralen Argumente in der ausgestrahlten Fassung durchaus in nachvollziehbarer Weise darstellen konnte.

b.

Schliesslich ist auch der Vorwurf, wonach Peter Grünenfelder im Interview immer wieder in ungehöriger Art und Weise ins Wort gefallen worden sei, nicht stichhaltig.

«Kassensturz» ist «Das wöchentliche Magazin für Konsum, Geld und Arbeit. Produkte-Tests gehören ebenso zur Sendung wie kritische Fragen an Wirtschaftsbosse zu aktuellen Konsumenten-Themen.» (Zitat) Das kritische Hinterfragen liegt also in der DNA der Sendung, das «Thekengespräch» erst recht. Dazu gehört auch das Unterbrechen, wenn der oder die Interviewte eine Aussage macht, die von den «Kassensturz»-Verantwortlichen als nicht stichhaltig eingeschätzt wird. Gleichzeitig müssen die Interviewten aber auch die Gelegenheit haben, ihre Argumente auszuformulieren. Das ist im beanstandeten Interview wie dargelegt durchaus der Fall: Auf die erste Frage der Interviewerin erhält Peter Grünenfelder ausführlich das Wort, bringt mehrere Argumente vor, welche die Sicht der Autoimporteure darstellen und kann auch die Interviewerin ungestört korrigieren: «Wir

sagen klar Ja zu Netto-Null als Autowirtschaft. Wir sagten auch klar Ja zum CO2-Gesetz, das im letzten Sommer verabschiedet wurde. Ich muss Sie leider korrigieren. Die Detailregeln, die mit der Verordnung kommen, sind noch nicht bekannt. Die Detailregeln, die wir im ersten Vernehmlassungsentwurf sahen, gehen deutlich weiter als die europäische Regulierung. Das führt dazu, dass wir höchste Strafzahlungen haben und Stellen abbauen müssen. Das sind Regeln, die die Marktrealität leider nicht aufnehmen, sondern ausblenden, wie der Markt momentan ist. Der Bund rechnet damit, dass wir dieses Jahr 50 Prozent e-Fahrzeuge verkaufen. In der Realität sind wir aber unter 30 Prozent. Deshalb fordern wir mehr Marktrealität. Der Bundesrat soll seinen Spielraum ausnutzen, den er gemäss Gesetzgebung hat.»

Auch nach der zweiten und der dritten Frage kann sich der Präsident von «Auto Schweiz» ausführlich erklären: *«Wir haben mittlerweile über 200 Modelle von E-Fahrzeugen. Wir sehen aber, dass die Umstellung von Verbrennermotoren auf E-Fahrzeuge kein Sprint von 0 auf 100 ist, sondern eine Rallye. Es braucht eine lange Zeit. Deshalb fordern wir vom Bundesrat, dass er den Spielraum ausnützt, den er gemäss dieser Verordnung hat. Die EU, die in der Schweiz als bürokratisch verschrien ist, beachtet die Marktrealität. Sie will nicht, dass 100'000 Stellen oder noch mehr im europäischen Raum gefährdet sind. Das gleiche pragmatische Plädoyer fordern wir auch vom Bundesrat.Wir machen eine Umstellung von einer Technologie auf eine andere. Wir haben jetzt schon sehr viele Preise gesenkt. Sie haben in Ihrer Recherche wahrscheinlich auch festgestellt, dass Elektrofahrzeuge kostengünstiger sind als herkömmliche Antriebe. Es kommen weitere dieses Jahr auf den Markt, weil wir diese Umstellung machen wollen. Zugleich müssen wir aber auch Geld verdienen. Wir haben einen Jahresumsatz von ca. 10 Milliarden. Es drohen 500 Millionen Strafzahlungen, weil es der Markt noch nicht aufnimmt.»*

Erst nach Nennung dieser Zahl unterbricht ihn die Interviewerin, weil sie diese Zahl nicht akzeptiert und dies mit der Aussage durch die Vertreterin der Finanzkontrolle belegt. Bettina Ramseier kommt damit ihrer Pflicht als informierter Journalistin nach. Gegen den Schluss des Gesprächs fällt die Redaktorin dem Auto Schweiz-Präsidenten zwar ins Wort und hinterfragt die wiederholt gemachten Aussagen von Peter Grünenfelder. Dass Bettina Ramseier in Zweifel zieht, dass es den Auto-Importeuren mit der Umsetzung der Ziele nicht so ernst ist, ist legitim, zumal im vorhergehenden Beitrag die Argumente genannt werden. Die Gründe für die Verzögerung aus Sicht der Auto-Importeure werden zwar in Frage gestellt, aber Peter Grünenfelder kann sie mehrmals ins Feld führen.

Der Beitrag lässt sowohl was die gesamte Sendung als auch das Interview mit Peter Grünenfelder betrifft eine eigene Meinungsbildung durch das Publikum zu. **Einen Verstoss gegen das Sachgerechtigkeitsgebot gemäss Art. 4 Abs. 2 des Radio- und Fernsehgesetzes stellt die Ombudsstelle nicht fest.**

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse am öffentlichen Sender und hoffen, dass Sie diesem trotz Ihrer Kritik treu bleiben.

Sollten Sie in Erwägung ziehen, den rechtlichen Weg zu beschreiten und an die Unabhängige Beschwerdeinstanz für Radio und Fernsehen (UBI) zu gelangen, lassen wir Ihnen im Anhang die Rechtsmittelbelehrung zukommen.

Mit freundlichen Grüßen

Ombudsstelle SRG Deutschschweiz

Im Ausstand von Dr. Esther Girsberger