

**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](mailto:leitung@ombudsstellenrgd.ch)

Zürich, 4. August 2025

**Dossier Nr. 11601, «SRF4 News» vom 26. Juni 2025 – «Autoimporteure fürchten Strafen von 300 Millionen»**

Sehr geehrter Herr XY

Wir nehmen Bezug auf Ihr Mail vom 27. Juni 2025, worin Sie den obigen Online-Beitrag wie folgt beanstanden:

*«Der Beitrag über die Flottengrenzwerte ist nicht Sachgerecht.*

*In dem Beitrag wird erwähnt, dass der Bund die Co2 Grenzwerte verschärft. Aufgrund der Formulierung (Bund zieht Schraube an: Die Autohändler konnten im vergangenen Jahr den CO<sub>2</sub>-Zielwert zwar einhalten, doch nun werden die Vorgaben verschärft. Seit dem 1. Januar 2025 gelten strengere Werte – für Autos 93.6 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer und bei Lieferwagen 153.9 Gramm pro Kilometer.), sieht es jedoch so aus, dass der Bund dies willkürlich tut. Dabei handelt es sich jedoch um einen klaren, gesetzlichen Absenkpfad. Das Gesetz ist seit 25 Jahren (2000) in Kraft. Seit diesem Zeitpunkt ist allen beteiligten klar wo die Ziele hingehen und das Übertritte sanktioniert werden. Konkrete Zielwerte gibt es seit 2012 (wie im Artikel erwähnt). Daher kommen die Absenkungen und möglichen Bussen wenig überraschen, ja sogar sehr langfristig vorhersehbar.*

*Importeure und Händler haben so sehr langfristig die Möglichkeit bei Herstellern entsprechende Modelle einzufordern bzw. den Verkauf dieser mittels Werbung und Rabattaktionen zu fördern. Ein Automodell hat etwa einen Produktionszeitraum von sieben Jahren, danach wird es in der Produktion durch ein neues Modell ersetzt. Seit 2000 wären dies fast vier Modellzyklen gewesen, seit 2012 fasst zwei. Also mehr als genug Zeit für Händler und Importeure entsprechende Modelle bei Händlern einzufordern. Der Fakt, dass Händler und Importeure hier ihre Hausaufgaben völlig vernachlässigt haben wird im Beitrag*

*ausser acht gelassen. Die Verantwortlichen ziehen sich regelrecht aus der Verantwortung, was bei dieser Aussage deutlich wird: "Gerade bei den Lieferwagen sei das schwierig. Es gebe weniger Alternativen und die Gewerbetreibenden seien bei Elektro-Lieferwagen zurückhaltend.". Hier wäre es genau an den Händlern und Importeuren gelegen den Verkauf von verbrauchsarmen und Elektrofahrzeugen zu fördern. Diese haben mehr als genug Mittel die entsprechenden Verkäufe zu fördern bzw. die Modelle bei den Herstellern nachzufragen. Stattdessen wurde Profitmaximierung betrieben und stark motorisierte Fahrzeuge verkauft. Nun da dieses Geschäftsmodell nicht mehr funktioniert, werden die Kosten an die Konsumenten überwältzt.*

*Dies wird im Beitrag überhaupt nicht kritisch eingeordnet. Auch der Fakt, dass die Kosten der Klimakrise die Bussen für verfehlte Emissionsziele massiv übersteigt, kommt im Beitrag nicht vor. Fakt ist auch, dass mittlerweile genügend Batterieelektrische Fahrzeuge auf dem Markt sind und die Total Cost of Ownership für die Konsumenten günstiger sind. Hier zahlen die Gewerbetreibenden und Konsumenten also drauf, wenn sie heute noch ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor kaufen.»*

<https://www.srf.ch/news/wirtschaft/co2-grenzwerte-bei-autos-autoimporteure-fuerchten-straften-von-300-millionen-franken>

Die **Redaktion** nimmt wie folgt Stellung:

Vielen Dank für die Möglichkeit, zur Beanstandung Stellung nehmen zu können. Der Beanstander moniert, dass im Beitrag nicht der langjährige gesetzliche Absenkpfad des Bundes erwähnt wird und so der Eindruck entstehen könnte, dass der Bund Anfang 2025 willkürlich strengere Grenzwerte eingeführt hat. Damit würden der Beitrag und der Artikel gegen das Sachgerechtigkeitsgebot verstossen. (Im Artikel auf SRFnews.ch wird erwähnt, dass die Zielwerte für CO2-Emissionen 2012 eingeführt wurden.)

Anlass zum beanstandeten Moderationsgespräch mit einem Wirtschaftsredaktor war die Bilanz des Bundesamtes für Energie zur Einhaltung der CO2-Zielvorgaben. Aus dieser Bilanz geht deutlich hervor, dass in den letzten 5 Jahren die importierten Autos weitgehend den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, nicht aber die importierten Lieferwagen. Es wird aufgezeigt, wie sich die Bussen für die Autoimporte in den letzten 5 Jahren verkleinert haben, die Bussen für die Importe von Lieferwagen dagegen gewachsen sind und sich auch in diesem Jahr erhöhen werden, da auf Anfang Jahr neue, strengere Grenzwerte gelten.

Das Moderationsgespräch gibt die Entwicklung der Grenzwerte und der Bussen wieder, wie sie die Bilanz, die Statistik des Bundesamtes für Energie, zeigt. Auch mit den Folgen für die Käuferinnen und Käufer der Fahrzeuge. Als Gegenpartei kommt auch der Branchenverband Auto Schweiz mit Thomas Rücker zu Wort, der diesen Sachverhalt bestätigt und darauf hinweist, dass in diesem Jahr die Bussen steigen werden, da die importierten Lieferwagen nicht den Schweizer Anforderungen entsprechen.

Das Ziel des Moderationsgesprächs war es, aufzuzeigen, wie sich die Bussen entwickelt haben und warum (wie die Autoimporteure es geschafft haben, dank e-Autos z.B. die Zielwerte einzuhalten) und wo bei den Lieferwagen die Probleme liegen. Das Moderationsgespräch hatte nicht zum Ziel, den Absenkpfad des Bundesrates darzulegen. In vierminütigen Radiobeiträgen kann nicht immer die ganze Entstehungsgeschichte der Gesetzgebung (revidiertes CO<sub>2</sub>-Gesetz und langfristige Klimastrategie der Schweiz) dargelegt werden.

Die Autoimporteure kommen zu Wort und können aus ihrer Sicht darlegen, weswegen sie die Zielwerte nicht einhalten. Es war nicht Ziel des Beitrags, diese Antworten zu hinterfragen oder gar mit Gegenstimmen zu kontrastieren. Dies ist ebenfalls eine spannende Fragestellung, wäre aber von der Länge und Komplexität her nur in einem separaten Beitrag leistbar. In anderen Artikeln haben wir jedoch darüber berichtet, dass die Autoindustrie genügend Zeit hatte, sich auf die verschärften Vorschriften vorzubereiten, gerade auch auf europäischer Ebene.

Es liegt im Wesen von (kurzen) Moderationsgesprächen, dass ein Fokus gewählt werden muss, im besten Fall noch angereichert mit einer Zusatzstimme, wie im vorliegenden Gespräch: nebst der Bilanz des BfE hören wir die Haltung von Auto Schweiz. Der Fokus, die Frage, wird denn auch in der Einleitung klar umrissen: Wie stark belasten die Fahrzeuge in der Schweiz die Luft mit CO<sub>2</sub> – gemessen an den gesetzlichen Vorgaben.

Und das Fazit der Bilanz des BfE wird von Auto Schweiz bestätigt; die Bussen für Lieferwagen werden noch höher ausfallen als bisher, da die Grenzwerte verschärft wurden.

Gesetze können in der Schweiz nicht willkürlich eingeführt werden, sie durchlaufen einen oft langwierigen gesetzgeberischen Prozess. Deshalb kann auch die Formulierung, es gelten ab 1. Januar neue Gesetze, nicht so verstanden werden, dass der Bund diese Gesetze willkürlich festgelegt hat. Dazu würden ihm die Kompetenzen fehlen.

Aus diesen genannten Gründen sehen wir den Beitrag als sachgerechte, vielfältige und transparente Berichterstattung zu einer vom Bundesamt für Energie veröffentlichten Bilanz. Wir empfehlen deshalb, die Beanstandung abzulehnen.

Die **Ombudsstelle** hat den Beitrag gelesen und hält abschliessend fest:

Die Beanstandung richtet sich gemäss eigenen Angaben gegen einen Online-Artikel von SRF 4 News zum Thema der Sanktionszahlungen der Autoimporteure infolge der Nichteinhaltung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte. Die Ombudsstelle hat deshalb den Inhalt des Online-Artikels als eigenständige Publikation zu beurteilen, wobei dessen Inhalt nicht in wesentlichen Punkten vom in SRF 4 ausgestrahlten Audio-Beitrag abweicht.

Die Redaktion umschreibt den Fokus des Beitrages in ihrer Stellungnahme nachvollziehbar. Sowohl im Online-Beitrag als auch in der Audio-Sendung ging es nicht darum, die Hintergründe und die Entstehungsgeschichte der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung darzustellen und die Entwicklung der gesetzlichen Grundlagen zu erläutern. Vielmehr wurde aufgezeigt, dass die Autoimporteure ab dem 1. Januar 2025 erheblich höhere Zahlungen zu erbringen haben und dass dies insbesondere auf die fehlende Erreichung der Senkungsziele beim Import von kleineren Nutzfahrzeugen zurückzuführen ist. Anders als in anderen Beiträgen (siehe hiernach) wurden die höheren Sanktionszahlungen weder seitens der Redaktion noch des Vertreters der Autoimporteure infrage gestellt oder als «willkürlich» kritisiert. Vielmehr wird aufgrund des Beitrages in sachlicher Weise aufgezeigt, dass ab 2025 höhere Abgaben als zuvor zu bezahlen sind (was unbestrittenermassen der Fall ist). Auch wird korrekterweise ausgeführt, dass diese höheren Abgaben auf einer gesetzlichen Grundlage basieren. Dass diese Rechtsnorm gemäss den einschlägigen gesetzlichen Verfahrensbestimmungen erlassen wurde und deshalb demokratisch legitimiert ist, wird von niemandem infrage gestellt.

Zwar wäre es denkbar gewesen, einen anderen Fokus zu wählen und entweder die Hintergründe der höheren Abgaben oder die von der Autoimportbranche an anderer Stelle kritisierten höheren Sanktionszahlungen zu thematisieren. Gemäss Art. 6 Abs. 2 des Radio- und Fernsehgesetzes sind jedoch die Programmveranstalter in der Gestaltung, namentlich in der Wahl der Themen, der inhaltlichen Bearbeitung und der Darstellungen ihrer Publikationen frei. Im Rahmen dieser Programmautonomie durfte sich der Online- bzw. Audio-Beitrag auf die betragsmässigen Auswirkungen der per 2025 in Kraft getretenen Regelung beschränken. Vor diesem Hintergrund ist der Artikel inhaltlich denn auch nicht zu beanstanden. Insbesondere wird nirgends geltend gemacht, die neuen Vorschriften seien verfehlt worden oder für die Autoimporteure überraschend festgesetzt worden.

Dass SRF die Thematik in einer längeren Sendung auch aus einer anderen Sichtweise behandelt hat, ergibt sich im Übrigen aus einer Beanstandung, zu der die Ombudsstelle im Mai dieses Jahres Stellung nahm. Deren Schlussbericht ist unter der Fallnummer 10889 im Internet einsehbar:

[https://www.srgd.ch/media/cabinet/2025/05/10889\\_OMB\\_SB\\_Kassensturz\\_Neuwagen\\_Co2\\_Regeln.pdf](https://www.srgd.ch/media/cabinet/2025/05/10889_OMB_SB_Kassensturz_Neuwagen_Co2_Regeln.pdf)

**Der Artikel verstösst nach Ansicht der Ombudsstelle deshalb nicht gegen das Gebot der Sachgerechtigkeit gemäss Art. 4 Abs. 2 des Radio- und Fernsehgesetzes (RTVG).**

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