

Ombudsstelle SRG.D

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

Zürich, 28. Mai 2026

Dossier Nr. 12385, «SRG SSR-Dialog» vom 20. April 2026 – «Autonomes Fahren - Wie Tesla Unfälle verheimlichte, um seinen Autopiloten zu testen»

Sehr geehrter Herr X

Besten Dank für Ihr Mail vom 20. April 2026, worin Sie den obigen Beitrag wie folgt beanstanden:

«1. Unklare Darstellung der verwendeten Systeme

Im Artikel wird wiederholt der Eindruck erweckt, dass es sich bei den beschriebenen Vorfällen um Teslas aktuelles System «Full Self Driving» handle. Tatsächlich beziehen sich viele der diskutierten Fälle auf das deutlich ältere Fahrerassistenzsystem Autopilot (heute Autosteer).

Dieser Unterschied wird im Artikel aus meiner Sicht nicht ausreichend klar dargestellt. Autopilot ist ein Level-2-Fahrerassistenzsystem, bei dem der Fahrer jederzeit verantwortlich bleibt und die Hände am Lenkrad behalten muss. «Full Self Driving» ist hingegen eine deutlich weiterentwickelte Software, die technisch und funktional klar zu unterscheiden ist.

Für Leserinnen und Leser entsteht so der Eindruck, dass Tesla bereits mit einem vollständig autonomen System getestet habe, was so nicht korrekt ist.

2. Problematischer Vergleich mit «Halluzinationen» von Sprachmodellen

Im Artikel wird ein Vergleich zwischen Fehlern des Autopilot-Systems und den sogenannten «Halluzinationen» von Large Language Models (LLMs) gezogen.

Dieser Vergleich erscheint technisch fragwürdig. LLM-Halluzinationen entstehen, weil Sprachmodelle probabilistisch Text generieren und dabei fehlende Informationen plausibel ergänzen.

Teslas Autopilot hingegen ist primär ein Fahrerassistenzsystem mit Computer-Vision-Komponenten, das auf Sensor- und Bildverarbeitung basiert. Fehler entstehen hier typischerweise durch Wahrnehmungsprobleme oder seltene Verkehrssituationen (Edge Cases), nicht durch ein «Erfinden» von Informationen im Sinne eines Sprachmodells.

Der Vergleich mit LLM-Halluzinationen kann daher Leserinnen und Leser in die Irre führen.

3. Frage der Ausgewogenheit der Berichterstattung

Beim Durchsehen der jüngeren Tesla-Berichterstattung auf SRF fällt auf, dass fast ausschliesslich kritisch oder negativ berichtete Themen erscheinen.

Beispiele jüngerer Artikel:

- «Wie Tesla Unfälle verheimlichte, um seinen Autopiloten zu testen»*
- «Tesla stürzt ab – die Chinesen kommen langsam»*
- «Tesla ist nicht mehr führend bei weltweiten Elektroauto-Verkäufen»*
- «Tesla kracht auf A1 in stehendes Polizeiauto»*
- «Riesiges Vergütungspaket für Elon Musk – das steckt dahinter»*
- «Aktionäre bewilligen riesiges Vergütungspaket für Elon Musk»*
- «Tesla landet in Neuenhof AG in Unterführung»*

Demgegenüber sucht man Berichte über positive Entwicklungen weitgehend vergeblich, etwa über:

*den starken Anstieg der Tesla-Verkaufszahlen in Europa
regulatorische Fortschritte bei automatisiertem Fahren (z. B. FSD-Tests oder Zulassungen in Europa)*

Dies wirft aus meiner Sicht die Frage auf, ob hier noch eine ausgewogene Berichterstattung im Sinne des Service-public-Auftrags gegeben ist.

Fazit

Ich bitte daher um eine Stellungnahme zu folgenden Punkten:

Warum wird im Artikel nicht klar zwischen Autopilot/Autosteer und Full Self Driving unterschieden?

Auf welcher fachlichen Grundlage basiert der Vergleich mit «Halluzinationen» von Sprachmodellen?

Wie stellt SRF sicher, dass die Berichterstattung über einzelne Unternehmen ausgewogen bleibt?»

Zum Online-Artikel «Autonomes Fahren - Wie Tesla Unfälle verheimlichte, um seinen Autopiloten zu testen» vom 20. April 2026 sind bei der Ombudsstelle SRG Deutschschweiz insgesamt neun Beanstandungen eingegangen, in welchen mit unterschiedlichen Begründungen ein Verstoss gegen das Gebot der Sachgerechtigkeit geltend gemacht wird. Die Redaktion hat zu den verschiedenen Beanstandungen eine gemeinsame Stellungnahme eingereicht, und die Ombudsstelle äussert sich dazu in einem einheitlichen Schlussbericht.

Die **Redaktion** nimmt wie folgt Stellung:

Beim Artikel handelt sich um eine [Übernahme von RTS](#) via das Team «dialog», das sich innerhalb der SRG um den Austausch von Online-Inhalten zwischen den verschiedenen Sprachregionen bemüht.

Beim ursprünglichen Online-Artikel von RTS handelt sich um eine Zusammenfassung eines 45-minütigen Videobeitrags der TV-Sendung «Temps présent». Darin konnte der Sachverhalt nicht im selben Detaillierungsgrad wiedergeben werden wie im Video. In der Version von SRF musste der Artikel ausserdem die maximal zulässige Obergrenze von 3000 Zeichen respektieren, zu der sich SRF aus Rücksicht auf die privaten Medien verpflichtet hat. Nach Rücksprache mit den Kolleginnen und Kollegen von RTS sind wir zum Schluss gekommen, dass der beanstandete Artikel keine sachlichen Fehler enthält, dass wir aber bei gewissen Punkten präziser hätten sein sollen.

Wir haben darum Änderungen am Artikel vorgenommen, die wir auch in einer Box zum Artikel transparent machen. Aus der ursprünglichen Fassung haben wir den Satz entfernt, in dem von «Halluzinationen» der KI die Rede ist. Ausserdem haben wir diese Elemente eingefügt:

- dass von einem autonomen Fahrsystem namens Autopilot die Rede ist. In der ursprünglichen Variante war das nicht von Anfang an deutlich genug.
- dass es beim erwähnten Datenleck um Unfälle bis zum Jahr 2022 geht.
- dass Tesla dem Fahrer des Autopilot-Fahrzeugs vorwirft, er sei abgelenkt gewesen und habe entgegen den Empfehlungen das Lenkrad losgelassen.
- dass Tesla und Elon Musk auf Anfragen für eine Stellungnahme nicht reagiert haben, wie im Videobeitrag erwähnt.
- dass in den Niederlanden die neueste Variante des Fahrassistenzsystems von Tesla zugelassen worden ist (in einer Box).

Nachfolgend nehmen wir zu einzelnen in den Beanstandungen aufgeführten Punkten Stellung:

- *Der Artikel stellt Tesla als singulären Problemfall dar und verschweigt, dass vergleichbare oder gar schwerwiegendere Vorfälle bei anderen Herstellern autonomer Fahrsysteme aufgetreten sind:* Im Artikel geht es allein um Tesla, weil das Unternehmen wegen seines Umgangs mit den Vorfällen verurteilt worden ist und ein Bundesrichter dieses Urteil kürzlich bestätigt hat.
- *Die regelmässig von Tesla publizierten Sicherheitsstatistiken werden nicht erwähnt, die aufzeigen, dass die Unfallrate pro gefahrenem Kilometer mit aktiviertem Assistenzsystem statistisch gesehen signifikant tiefer liegt als beim Fahren ohne Assistenzsystem:* Im Artikel geht es ums Verschweigen von Unfällen und eine Verurteilung wegen eines Unfalls, nicht um eine Gesamtevaluation von Fahrassistenzsystemen. Diese Vorfälle sind aus unserer Sicht eine berichtenswerte Tatsache, unabhängig davon, wie viele Kilometer mit eingeschaltetem Fahrassistenzsystem unfallfrei gefahren worden sind.
- *Der Titel «Wie Tesla Unfälle verheimlichte, um seinen Autopiloten zu testen» ist wertend:* Die erste Instanz hat Tesla (und den Fahrer) verurteilt, ein Bundesrichter hat das Urteil bestätigt. Darum ist aus unserer Sicht ein Titel im Indikativ statt im Konjunktiv gerechtfertigt. Im Artikel wird erwähnt, dass Tesla dagegen Berufung einlegen kann.
- *Wesentliche Entwicklungen werden verschwiegen, die seither stattgefunden haben und für eine sachgerechte Einordnung unerlässlich wären:* Dem tragen wir Rechnung durch das Einfügen einer Box zur Zulassung der neusten Variante des Fahrassistenzsystems von Tesla in den Niederlanden.
- *Beim Durchsehen der jüngeren Tesla-Berichterstattung auf SRF fällt auf, dass fast ausschliesslich kritisch oder negativ berichtete Themen erscheinen:* Als Tesla mit seinen E-Autos auf dem aufsteigenden Ast war, hat SRF immer wieder darüber berichtet. In jüngster Zeit gibt es mit dem Einbruch der Verkaufszahlen, dem Aufstieg der chinesischen Konkurrenz und den Imageproblemen infolge der politischen Aktivitäten von Elon Musk auch reichlich Grund für kritische Berichte.
- *Verschwiegen wird der gerichtlich belegte Fakt, dass der Fahrer kurz vor dem Unfall das Gaspedal gedrückt und damit den Autopiloten aktiv überschrieben hat:* Dem wird Rechnung getragen durchs Einfügen der Argumente von Tesla gegen den Fahrer und durch die Erwähnung, dass das Gericht sowohl Tesla als auch den Fahrer verurteilt hat.

Wir danken den Beanstandern, uns auf die erwähnten Ungenauigkeiten im Artikel aufmerksam gemacht zu haben. Wir haben uns bemüht, das nachzubessern, soweit das in einem Artikel von maximal 3000 Zeichen Länge möglich ist. In der neuen Version genügt der Artikel unserer Ansicht nach dem Gebot der Sachgerechtigkeit und den Publizistischen Leitlinien der SRG.

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

1.

Vorab ist festzuhalten, dass sich die Ombudsstelle im Beanstandungsverfahren einzig dazu zu äussern hat, ob der beanstandete Online-Artikel in seiner ursprünglichen Fassung die gesetzlichen Vorgaben erfüllt. Die nachträglich vorgenommenen Änderungen am Artikel sind dabei nicht zu berücksichtigen (zum Video-Beitrag auf RTS vgl. Ziffer 3 a hiernach).

2.

Einzelne Beanstander machen geltend, die Berichterstattung von SRF zu Tesla sei generell tendenziös, es werde fast ausschliesslich kritisch und negativ zu Tesla berichtet.

Gemäss Art. 92 Abs. 2 des Radio- und Fernsehgesetzes (RTVG) müssen Beanstandungen gegen redaktionelle Publikationen wegen einer Verletzung der Artikel 4, 5 und 5a RTVG innerhalb von 20 Tagen nach der Veröffentlichung eingereicht werden. Bezieht sich eine Beanstandung auf mehrere Sendungen oder Beiträge, so beginnt die Frist mit der Veröffentlichung der letzten beanstandeten Publikation. Die erste der beanstandeten Publikationen darf jedoch nicht länger als drei Monate vor der letzten zurückliegen (Art. 92 Abs. 3 RTVG; sog. Zeitraumbeanstandung). Beanstandungen, die das übrige publizistische Angebot betreffen, worunter auch Online-Beiträge fallen, sind zu dokumentieren, und es ist auch hier in einer kurzen Begründung anzugeben, in welcher Hinsicht eine beanstandete redaktionelle Publikation inhaltlich mangelhaft sein soll (Art. 92 Abs. 5 RTVG).

Eine Zeitraumbeanstandung könnte sich im vorliegenden Fall somit einzig auf den Zeitraum vom 20. Januar bis 20. April 2026 beziehen. In den Beanstandungen, welche in genereller Weise die Berichterstattung zu Tesla bemängeln, werden keine konkreten Sendungen genannt und dokumentiert, welche in dieser Zeitspanne veröffentlicht wurden. Selbst wenn einzelne von den Beanstandern als «tendenziös» erachtete Beiträge in dieser Periode veröffentlicht worden sein sollten, hätten diese konkret bezeichnet werden müssen. Es ist nicht Aufgabe der Ombudsstelle, solche Publikationen ausfindig zu machen.

Soweit die Berichterstattung von SRF über Tesla über den Online-Beitrag vom 20. April 2026 hinaus gerügt wird, ist somit auf die Beanstandungen nicht einzutreten.

3.

a.

Der Online-Beitrag bezieht sich inhaltlich auf eine längere Sendung in «Temps présent» auf RTS (Radio Télévision Suisse), welche für das französischsprachige Publikum ausgestrahlt wird.

<https://www.rts.ch/play/tv/temps-present/video/tesla-la-face-sombre-delon-musk?urn=urn:rts:video:ed3bb504-37fe-3214-8585-a4fd7bbf12e6>

Die französischsprachige Sendung ist zwar im Beitrag verlinkt. Beim Video-Beitrag und dem Online-Artikel handelt es sich dennoch um zwei verschiedene publizistische Erzeugnisse.

Diese sind dementsprechend unabhängig voneinander zu begutachten. Die Beanstander kritisieren denn auch einzig den Online-Beitrag und die Ombudsstelle geht in ihrem Schlussbericht nur auf diesen ein. Hinzu kommt, dass die Ombudsstelle SRG Deutschschweiz ohnehin nur für Publikationen von SRF zuständig ist; Beiträge von RTS sind bei deren Ombudsstelle zu beanstanden.

b.

Für die Leserinnen und Leser des ursprünglichen Online-Artikels ist schon der Anlass der Publikation schwer verständlich:

Einerseits ist von einem Daten-Leak im Jahr 2022 die Rede, mit welchem verheimlichte Ergebnisse von Fehlleistungen eines Autopilot-Systems an die Öffentlichkeit gelangten; andererseits wird von Gerichtsverfahren in den USA wegen eines tödlichen Unfalls berichtet, welcher mit Problemen mit diesem System im Zusammenhang stehen soll. Dabei wird auf ein erstinstanzliches Urteil im August 2025 und den Entscheid eines Berufungsgerichts im Februar 2026 Bezug genommen, wobei festgehalten wird, dass Tesla dagegen noch Berufung einreichen könne. Schliesslich ist auch von weiteren Untersuchungsverfahren gegen Tesla in den USA durch verschiedene staatliche Behörden die Rede. Unklar bleibt jedoch, weshalb dieser Beitrag gerade jetzt publiziert wird: Das Daten-Leck liegt rund vier Jahre zurück, und auch die Gerichtsurteile erfolgten nicht derart zeitnah, dass sie eine (kurze) News-Berichterstattung rechtfertigen würden.

Zwar weist die Redaktion in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass ein von RTS im Zusammenhang mit dem genannten Video-Beitrag publizierter Online-Beitrag in französischer Sprache auf Deutsch übersetzt wurde. Dies im Rahmen des Projekts «Dialog», welches den Austausch von Online-Beiträge über die Sprachgrenzen hinweg zum Ziel hat. Darauf wird jedoch im Online-Beitrag nicht hingewiesen. Auch würde ein solcher Hinweis an der eigenständigen Beurteilung des deutschsprachigen Online-Beitrages aus den genannten Gründen nichts ändern (lit. a hiervor).

c.

Abgesehen von der für das nicht informierte Publikum schwer verständlichen Hintergründe der Publikation ist aufgrund der Informationen im Online-Beitrag für die Leserinnen und Leser die Dimension der Tesla vorgeworfenen Verhaltensweise, die Tragweite der Mängel im Tesla-System im Verhältnis zu anderen Anbietern von Autopilot-Applikationen, die Weiterentwicklung der autonomen Fahrsysteme in den letzten Jahren wie auch die Position von Tesla nicht erkenn- bzw. nachvollziehbar.

Die Redaktion selbst hat solche Unzulänglichkeiten in ihrer Stellungnahme eingeräumt und verschiedene Anpassungen an der ursprünglichen Fassung vorgenommen. Schon dieser erhebliche Anpassungsbedarf zeigt, dass der Online-Beitrag vom 20. April 2026 die Tatsachen und Ereignisse nicht in einer Art und Weise darstellte, die es den Leserinnen und Lesern ermöglicht hätte, sich eine eigene Meinung zum Sachverhalt zu bilden (Art. 4 Abs. 2 RTVG). Zwar anerkennt auch die Ombudsstelle, dass es in einem kurzen Online-Beitrag oft

nicht möglich ist, einen komplexen Sachverhalt mit der erforderlichen Tiefe zu erläutern. Es kann jedoch erwartet werden, dass diesem Umstand bei den gewählten Formulierungen Rechnung getragen wird und eine Darstellung der Thematik erfolgt, die dem Publikum eine hinreichende Einordnung, vor allem auch unter Berücksichtigung neuerer Entwicklungen erlaubt. Diesen Anforderungen wird der ursprüngliche Artikel nicht gerecht. Letztlich handelte es sich um einen Text, der für das breite Publikum wohl nur im Zusammenhang mit dem von RTS veröffentlichten Video-Beitrag verständlich war.

d.

Die Redaktion hält in ihrer Stellungnahme abschliessend fest: «In der neuen Version genügt der Artikel unserer Ansicht nach dem Gebot der Sachgerechtigkeit und den Publizistischen Leitlinien der SRG».

Wie ausgeführt, hat sich die Ombudsstelle im vorliegenden Verfahren einzig zur ursprünglichen Fassung zu äussern. Mit den zahlreichen Anpassungen und Ergänzungen hat die Redaktion zwar verschiedenen Kritikpunkten Rechnung getragen. Dennoch ist fraglich, ob die am 1. Mai 2026 publizierte neue Version dem Gebot der Sachgerechtigkeit entspricht. Ohne Kenntnis des in den Programmen von SRF nicht veröffentlichten Video-Beitrages erscheint eine eigene Meinungsbildung für das Publikum jedenfalls nach wie vor schwierig.

Zusammenfassend hält die Ombudsstelle fest, dass der Online-Beitrag in seiner ursprünglichen Fassung vom 20. April 2026 gegen das Gebot der Sachgerechtigkeit (Art. 4 Abs. 2 RTVG) verstossen hat.

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

Anhang: Bildschirmfotos der ursprünglichen Version des SRF-Artikels

News >

dialog >

Autonomes Fahren

Wie Tesla Unfälle verheimlichte, um seinen Autopiloten zu testen

Ein Datenleck zeigt: Tesla hat Tausende Zwischenfälle verheimlicht. Einige Unfälle verliefen tödlich. In den USA wurde das Unternehmen ein erstes Mal verurteilt.

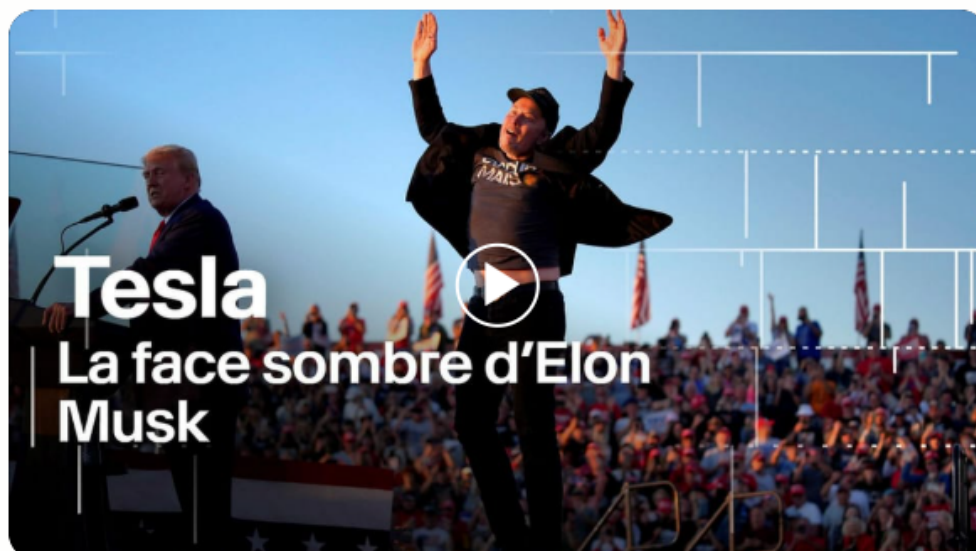
François Roulet / RTS
20.04.2026, 06:00 Uhr

TEILEN

Elon Musk hat mit seinem Unternehmen Tesla die Strassen als Versuchsgelände genutzt. Dies vor allem für sein autonomes Fahrssystem mit künstlicher Intelligenz, wie Daten aus einem gigantischen Datenleck zeigen.

Tesla hat Tausende schwerwiegende Zwischenfälle verschwiegen. Einige kosteten Fahrerinnen und Passagieren das Leben, auch Drittpersonen kamen um.

Der Kampf der Opfer gegen Musk und Tesla



Tesla wusste seit Jahren von den Mängeln seiner Systeme. Das zeigt ein massives Datenleck, das seinen Anfang nahm, als sich ein Tesla-Insider Ende 2022 beim deutschen «Handelsblatt» meldete.

Die geleakten Akten enthalten unter anderem Tausende von Kundenbeschwerden. Mehr als 2400 betreffen spontane Beschleunigungen, und es hat mehr als 1000 Unfälle gegeben. In vielen Fällen war der Status als «ungelöst» angegeben.

Wenn der Autopilot halluziniert

Gewisse Tesla-Fahrzeuge beschleunigten oder bremsten abrupt und ohne Grund. In der künstlichen Intelligenz nennt man diese Fehlfunktionen «Halluzinationen» – bekannt ist das etwa, wenn ChatGPT eine völlig falsche Antwort herbeifantasiert.

Auf der Strasse sind die Folgen verheerend. Das autonome Fahrsystem kann seine Umgebung falsch interpretieren. Bei hoher Geschwindigkeit können solche Fehler tödlich sein – für die Insassen der Tesla-Fahrzeuge, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer.

Vergangenen Sommer wurde Tesla in den USA deshalb zur Zahlung von über 240 Millionen Dollar verurteilt. Geklagt hatten die Angehörigen der 22-jährigen Naibel Benavides. Sie starb, als ein Tesla im Autopilot-Modus das Fahrzeug ihres Lebensgefährten rammte.



Historisches Urteil

Das Urteil in Florida im vergangenen August ist eine Premiere in Fällen, die mit dem Autopilot-System zusammenhängen. Die Geschworenen befanden, dass Tesla und der Fahrer verantwortlich seien für den Unfall.

Ende Februar bestätigte ein Bundesrichter das Urteil. Tesla kann dagegen Berufung einlegen.



Blick über die Sprachgrenzen

Dieser Artikel erschien zuerst auf [RTS auf Französisch](#) und wurde vom «dialog»-Team adaptiert.

Gegen Tesla laufen in den USA mehrere Untersuchungen. Das Justizministerium prüft, ob das Unternehmen die Konsumentinnen und Konsumenten getäuscht hat. Die nationale Behörde für Sicherheit im Strassenverkehr ermittelt ebenfalls. Experten rechnen mit weiteren Gerichtsverfahren.

Whistleblower haben gegenüber den Behörden ausgesagt. Sie beschreiben ein Unternehmen, das die schnelle Entwicklung der Sicherheit vorzieht. Die Testversion des Autopilot-Systems sei auf den Markt gebracht worden, obwohl mehrere Angestellte die Chefs auf deren Gefahren aufmerksam gemacht hatten.