

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@ombudsstellesrgd.ch

Zürich, Datum

Dossier Nr. 11987, «Echo der Zeit» vom 11. November 2025 – «Das grösste Auslandprojekt des Flughafens Zürich ist umstritten»

Sehr geehrte Frau X

Wir nehmen Bezug auf Ihr Mail vom 20. November 2025, worin Sie obigen Beitrag wie folgt beanstanden:

«Mit sehr grossem Erstaunen haben wir den Beitrag gehört von Maren Peters zu unserem Flughafen-Projekt in Noida. Als ehemalige SRF-Journalistin bin ich etwas sprachlos über die Einseitigkeit dieses Beitrages. Aus unserer Sicht ist der Beitrag einseitig, fehlerhaft, tendenziös und irreführend.

[Das grösste Auslandprojekt des Flughafens Zürich ist umstritten - Audio & Podcasts - SRF](#)

Folgende Punkte beanstanden wir und haben diese auch der Journalistin zukommen lassen. Da die Journalistin nicht der Meinung ist, dass ihr Beitrag einseitig ist, bitten wir die Ombudsstelle um Stellungnahme und schlussendlich um Entfernung des Beitrages bzw. um eine Berichterstattung darüber, wer sich dann im Gegenzug über den Flughafen, die Jobs, den Wohlstand freut.

- **Faktencheck:** Im Beitrag wird gesagt, der Flughafen sei nur nach «langer Bus- oder Autofahrt» zu erreichen. Wie mehrfach betont und ebenfalls in der Präsentation dargelegt, ist der Autobahnanschluss zum sechsspurigem Yamuna Expressway bereits gebaut – die Journalistin ist selbst zwei Mal darüber gefahren bei ihrem

Medienbesuch, das habe ich ihr direkt nach dem Interview auch nochmals eingeordnet.

- **Einseitigkeit:** *Warum darf Christoph nicht ausreden bzw. warum wird ein O-Ton verwendet, der nicht innerhalb des Interviews entstanden ist? (Unterbruch wegen Lautsprecherdurchsage).*
- **Einseitigkeit:** *Der Beitrag lässt Personen zu Wort kommen, die keine Freude haben am Flughafen (das ist total in Ordnung, das gibt es an jedem Flughafen). Aber wo ist die Darstellung der Gegenseite? Wo sind die Vorteile, die den Menschen in der Region entstehen durch zusätzliche Arbeitsplätze, neue Geschäftszweige, Ausbildung und damit mehr Entwicklungsmöglichkeiten für Einkommen und Wohlstand?*
- **Tendenziöse Berichterstattung:** *Im Beitrag wird suggeriert, dass wir für das Nicht-Einhalten von Versprechen (Regierungsjobs) mitverantwortlich sind. Das liegt aber in der Verantwortung des Staates. Wäre die Journalistin am zweiten Tag noch dabei gewesen auf der Medienreise, hätte sie eines unserer Projekte gesehen: In Zusammenarbeit mit einer lokalen Schule bieten wir eben diesen Menschen aus der Region eine Ausbildung an zu entry level jobs am Flughafen im Bereich Passagierhandling und Ramp-Dienste. Die Ausgebildeten vermitteln wir an unsere Flughafenpartner am Noida International Airport für eine Anstellung. Allein von der ersten Durchführung haben 20 junge Menschen einen Vertrag erhalten. Wie also kann das passieren, dass Christoph weder mit den Vorwürfen der Anwohnenden im Beitrag konfrontiert wird noch die Gegenseite dargestellt wird?*

Die Redaktion nimmt wie folgt Stellung:

Faktencheck («lange Anfahrt»): Auch bei der Autofahrt über den Yamuna-Expressway bleibt die Anfahrt aus Delhi im Moment noch relativ lang – gemessen am Anspruch, dass Noida International u.a. eine Alternative zum Hauptstadtflughafen werden soll. Der Flughafen erwähnt in den Unterlagen 70 Kilometer Distanz. Das entspräche die Anfahrt aus Delhis Süden, zB Defence Colony. Von dort würde die Anfahrt mit dem Auto - gemäss Google Maps - rund eineinhalb Stunden dauern (im leichten Morgenverkehr), wäre also nicht nur verhältnismässig lang, sondern auch teuer – was den Gesamtpreis für einen Flug deutlich erhöhen würde und in indischen Medien kritisiert wurde. Die Anbindung mit dem Bus ist derzeit – gemäss verschiedenen indischen Medienberichten – noch unregelmässig und mühsam. Schnellere Alternativen wie eine Metro oder Schnellbahn sind - gemäss Präsentation - bislang lediglich geplant. Es gibt aber, soweit mir bekannt, noch keinen Termin für die Fertigstellung. Bei grossen Infrastrukturprojekten dauert die Planung und Umsetzung in Indien erfahrungsgemäss viele Jahre (ein gutes Beispiel: der Schnellzug Mumbai-Ahmedabad). Die Aussage, der Flughafen sei nur nach «langer Auto- oder Busfahrt» zu erreichen, halten wir auch nach erneutem Faktencheck im Moment für gerechtfertigt.

Einseitigkeit («Christoph/ausreden»): Der vollständige O-Ton von Herrn Schnellmann lautet: «Test, Test, ja, da werden noch diverse Anlagen getestet, ja, genau...». Der Satz war damit zu Ende. Wir haben lediglich seine Wiederholung der Lautsprecherdurchsage «Test, Test», durch den gleichlautenden Ambi-Ton («Test, Test, Test») ersetzt und die letzten beiden Worte («ja, genau») weggeschnitten, was die Aussage aber in keiner Weise inhaltlich verändert. Zur Kritik, wir würden einen Ton verwenden, der nicht im Interview entstanden sei, nur so viel: Die Mediensprecherinnen haben vor Beginn des Rundgangs aktiv dazu aufgerufen, «Aufnahmen» zu machen, mehrfach sogar. Wir sind dementsprechend die ganze Zeit – gut sichtbar – mit aktiviertem Aufnahmegerät herumgelaufen und haben – der Aufforderung folgend – «Aufnahmen» gemacht. Dabei haben wir auch den Ambi-Ton aufgenommen, ebenso wie den Kommentar von Herrn Schnellmann zu diesem Ambi-Ton. In unserem Verständnis impliziert die Erlaubnis zur «Aufnahme» auch die Erlaubnis zur Veröffentlichung dieser Aufnahmen oder eines Teils davon – sofern nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart wurde, was nicht der Fall war. Es erschliesst sich uns daher nicht, was daran einseitig oder gar falsch sein sollte.

Einseitigkeit («nur Personen, die keine Freude am Flughafen haben»): Das kann man so sehen. Wir haben allerdings mit vielen Arbeitern gesprochen, die von weit herkommen und uns berichtet haben, dass sie zwar eine Arbeit haben – was positiv ist - aber sehr schlecht bezahlt würden, weil diverse Sub-Unternehmer einen Grossteil des vom Flughafen gezahlten Lohnes für sich behielten. Was dazu führe, dass viele Arbeiter die Arbeit verweigerten oder nur sporadisch zum Dienst erschienen – was den Bau insgesamt verzögere. Das sind recht krasse Vorwürfe, die wir gerne noch diskutieren können. Wir sind uns nicht sicher, ob die Geschichte «ausgewogener» geworden wäre, hätten wir sie erwähnt. Wir haben aus Platzgründen diesmal darauf verzichtet. Geschäftsinhaber, mit denen wir gesprochen haben, haben sich im Übrigen darüber beklagt, dass sie beim Flughafen nicht zum Zug kamen. Auch das haben wir nicht erwähnt. Und zum Thema Ausbildung noch eine Anmerkung: Tausende Menschen haben durch den Flughafen direkt eine Arbeit gefunden, kein Zweifel, Tausende andere Familien mit Zehntausenden Familienangehörigen haben durch den Flughafen – indirekt – Arbeit, Einkommen und Perspektive verloren. Wir haben uns die Ersatzschule angeschaut: Sie ist nicht funktional, ein grosser Teil auch Jahre nach der Umsiedlung noch eine Baustelle, in den meisten Klassenzimmern gibt es keine Bänke. Viele Kinder (enteigneter Bauern) verwahrlosen auf den vermüllten Strassen. Das hätten wir – zwecks Ausgewogenheit – auch erwähnen müssen. Auch, wenn dafür ohne Zweifel nicht der Flughafen Zürich, sondern UP als PP-Partner verantwortlich ist. Aber letztlich ist der Flughafen ein Gesamtprojekt. Und genau genommen müssten ja beide Partner Verantwortung für das Gesamtprojekt übernehmen, trotz Arbeitsteilung.

Tendenziöse Berichterstattung: Diesen Vorwurf weisen wir entschieden zurück. Herr Schnellmann stellt im O-Ton klar: «Die Lage, der Landerwerb, wurde alles durch den Staat organisiert und geplant.» An keiner Stelle des Beitrags «suggerieren» wir, dass der Flughafen Zürich für die Umsiedlungen verantwortlich sei. Auch die geprellten früheren Bauern haben das nicht getan. Auch sie sind der Meinung: Die Verantwortung liege allein beim Bundesstaat UP, konkret: in Form der Flughafenbehörde. Wir haben im Übrigen Herrn

Schnellmann im Interview mit den Problemen rund um Land-Akquisition und Umsiedlungen konfrontiert, auch mit einer Nachfrage. Die Aussage zusammengefasst war, dass die Regierung von Uttar Pradesh allein für die Land-Käufe (inklusive Umsiedlungen) verantwortlich ist. Wir können die Original-Antwort gerne zur Verfügung stellen.

Einseitigkeit («Kritik von Umweltorganisationen»): Wir wissen nicht, wer den schriftlichen Teaser verfasst hat – wir waren es nicht, wir werden das intern klären. Wir hatten den Umweltaspekt ursprünglich geplant – wir haben auch ausführlich darüber diskutiert – ihn am Ende aus Platzgründen aber nicht im Beitrag erwähnt. Den Teaser haben wir korrigiert.

Die **Ombudsstelle** hat sich den Beitrag ebenfalls angehört und hält abschliessend fest:

Die Programmveranstalter sind gemäss gefestigter Praxis der Unabhängigen Beschwerdeinstanz UBI und des Bundesgerichts in der Gestaltung – namentlich in der Wahl der Themen, der inhaltlichen Bearbeitung und der Darstellung ihrer Programme – frei und tragen dafür die Verantwortung. In diesem Rahmen sollen redaktionelle Sendungen mit Informationsgehalt von Radio- und Fernsehveranstaltern Tatsachen und Ereignisse sachgerecht wiedergeben, sodass sich das Publikum eine eigene Meinung bilden kann. Die Gewährleistung der freien Meinungsbildung des Publikums erfordert die Einhaltung von zentralen journalistischen Sorgfaltspflichten. Der Umfang der bei der Aufarbeitung des Beitrags erforderlichen Sorgfalt hängt dabei von den Umständen, insbesondere vom Charakter des Beitrags, von den Eigenheiten des Sendegefässes sowie vom jeweiligen Vorwissen des Publikums ab.

Entscheidend für die Beurteilung, ob das Sachgerechtigkeitsgebot verletzt wurde, ist der Gesamteindruck. Der Beitrag darf insgesamt nicht manipulativ wirken. Dabei ist praxisgemäss auch der nichtverbalen Gestaltung des Berichts (Kameraführung, Tonfall usw.) Rechnung zu tragen. Welche gestalterischen Mittel wie eingesetzt werden, ist so lange Sache des Senders, als er dem Gebot der Sachgerechtigkeit nachkommt.

Der Beitrag im «Echo der Zeit» ist dem grössten Auslandprojekt des Flughafens Zürich, dem «Noida International Airport» (NIA) gewidmet. Er soll nach mehrmaligem Verschieben des Eröffnungstermins nun am Ende des Jahres 2025 den Betrieb aufnehmen. Doch es bleibt noch viel zu tun, räumt der Schweizer Christoph Schnellmann, Verantwortlicher des NIA zu Beginn ein. Der Flughafen Zürich wird den neuen Airport während 40 Jahren betreiben.

Nach dieser die Ausgangslage beschreibenden Passage wird der Fokus auf kritische Entwicklungen gelegt. Was aus journalistischer Perspektive legitim ist. Natürlich ist es verständlich, dass der Betreiber, der Flughafen Zürich, andere Bewertungskriterien für wünschbar hält. Aber dass positive Effekte wie die Schaffung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen oder wirtschaftliche Impulse nicht ausführlich thematisiert wurden, ist eine zulässige redaktionelle Schwerpunktsetzung. Zumal die Verantwortung für die kritischen Beleuchtungen – Landakquisition, Umsiedlung, Warten auf die Anstellung bei der Regierung,

andere negative soziale Entwicklungen - im Beitrag klar und wiederholt dem Bundesstaat Uttar Pradesh zugeordnet werden (*«Die Entscheidung dafür hat die Regierung von Uttar Pradesh allein getroffen».* *«Lage, Landerwerb, alles wurde durch den Staat organisiert».*) Das Schicksal eines der Bauern wird ebenfalls dem Bundesstaat zugeordnet: *«Bis der Bundesstaat Uttar Pradesh ihm Land und Haus abknöpfte».* Der Bauer habe die Wahl gehabt, entweder 5000 CHF in bar zu erhalten oder eine Arbeitsstelle bei der Regierung zu erhalten. Alle betroffenen Bauern hätten den Regierungsjob gewählt, doch sie würden noch immer auf den Regierungsjob warten. Es ist offensichtlich, dass der Betreiber des Flughafens diesbezüglich keinen Einfluss hat.

Eine einzige Passage ist missverständlich: Es wird gesagt, man hoffe, der «Betrug» werde nun vom Regierungschef von Uttar Pradesh aufgedeckt. Dazu sagt der wiederholt zitierte Bauer: «Dieser weiss sicher nichts vom Betrug, die Schuld liegt allein bei der Flughafenbehörde.» Zwar wird nicht ganz klar, was mit dem Betrug gemeint ist. Allerdings wird die Schuld an diesem «Betrag» der «Flughafenbehörde» zugewiesen. Die Zuhörenden werden deshalb den Vorwurf auch hier nicht dem Flughafen Zürich zuschreiben, sondern einer untergeordneten Amtsstelle von Uttar Pradesh.

Auch bei den anderen durch die Beanstanderin erhobenen Kritikpunkten kann die Ombudsstelle keine Verletzung des Sachgerechtigkeitsgebots gemäss Art. 4 Abs. 2 des Radio- und Fernsehgesetzes RTVG erkennen. Stand heute ist der Flughafen tatsächlich erst nach langer Auto- oder Busfahrt zu erreichen, nämlich nach rund anderthalb Stunden. Die Verwendung der O-Töne war ebenfalls korrekt, da keine sinnentstellende bzw. meinungsverfälschende Sachverhalte dargestellt wurden.

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