

Die Akte CINDY-S: Überhastete Genehmigung, fehlende Lärmdaten, reduzierter Sicherheitspuffer — und eine Öffentlichkeit, die im Dunkeln gelassen wurde

Erzhausen, 16. Juni 2026 – Dokumente, die Stopp Cindy-S e.V. im Rahmen einer Akteneinsicht beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) erhalten hat, belegen: Die Abflugroute CINDY-S wurde unter erheblichem Zeitdruck eingeführt, ohne dass zum Zeitpunkt ihrer Einführung am 10. Juli 2025 belastbare Lärmberechnungen für alle von der Flugroute betroffenen Pisten am Frankfurter Flughafen vorlagen. Das ist kein Randdetail. Es ist der Beweis, dass eine Infrastrukturentscheidung, die das Leben von über 70.000 Menschen in zehn Kommunen südlich des Frankfurter Flughafens dauerhaft verändert hat, auf unvollständiger Datengrundlage getroffen wurde.

Die Dokumente zeichnen ein Bild systematischer Verfahrensmängel. Interne Protokolle zeigen, dass die Planungsgrundlage bis kurz vor der Aktivierung instabil war: Einzelne Pisten wurden in das Verfahren aufgenommen, wieder herausgenommen und erneut berücksichtigt, das Routendesign wurde bis zuletzt überarbeitet und gleichzeitig erwägten die zuständigen Stellen, die Fluglärnkommision (FLK) zur Beschleunigung des Verfahrens zu umgehen – ein Schritt, der, selbst wenn gesetzlich möglich, grundlegende Fragen über die demokratische Einbindung der Betroffenen aufwirft.

Besonders gravierend ist ein interner E-Mail-Verkehr zwischen BAF und DFS vom Oktober 2025 – drei Monate nach der Einführung der Route. Darin wird deutlich, dass das BAF Sicherheitsbedenken hinsichtlich einer Änderung eines Wegpunkts ⁽¹⁾ auf der neuen Route hatte und intern nach einer entsprechenden Änderungsanmeldung für die vorgenommene Wegpunktverschiebung suchte. Die DFS erklärte, eine solche sei nicht erforderlich gewesen. Doch aus demselben Mailverkehr geht hervor, dass vor allem schwerere Flugzeugtypen betroffen sind, die die Route CINDY-S überproportional häufig fliegen, und dass für diese Maschinen Bedenken bestanden, die Wegpunktanforderungen zu erfüllen. Die Lösung: Statt einer vertieften Sicherheitsprüfung wurde der Sicherheitspuffer schlicht abgesenkt.

Die Dokumente zeigen damit erstmals, dass die Einführung von CINDY-S nicht lediglich eine neutrale Verlagerung von Flugspuren war, sondern auch Änderungen am zugrunde liegenden Sicherheitsprofil mit sich brachte. Gleichzeitig wurden diese Aspekte gegenüber der Öffentlichkeit nie thematisiert. Erschwerend kommt hinzu: Es war nicht das erste Mal, dass die Flugroute Gegenstand sicherheitsrelevanter Bedenken war. Bereits 2021 musste der erste Betriebsversuch von CINDY-S wegen einer sicherheitsrelevanten Fehlplanung am Wegpunkt Messel abgebrochen werden. Die fehlerhafte Ausgestaltung des Verfahrens führte dazu, dass die sichere Trennung zu benachbarten Anflugrouten des Frankfurter Flughafens nicht mehr zuverlässig gewährleistet war und eine kurzfristige Rücknahme erforderlich wurde.

Hinzu kommt die Frage der Lärmmodellierung. Das Umweltbundesamt (UBA) hat in eigenen Veröffentlichungen festgehalten, dass aktuelle Berechnungsmodelle Kurvenflüge nicht ausreichend erfassen können. CINDY-S ist eine Kurvenroute. Dennoch behaupten die zuständigen Behörden intern, eine genauere Modellierung würde das Ergebnis nicht aussagekräftiger machen – ohne diese Behauptung auf überprüfbar Daten zu stützen. Das bedeutet: Die Lärmbelastung von über 70.000 Menschen wurde auf Basis von Modellen berechnet, deren Grenzen bei Kurvenflügen selbst vom UBA beschrieben werden. Dennoch wurden diese Unsicherheiten weder transparent kommuniziert noch vertieft untersucht.

Die Unterlagen dokumentieren zudem einen weiteren Widerspruch zwischen interner Wahrnehmung und öffentlicher Kommunikation. Die Hessische Fluglärmschutzbeauftragte hat sinkende Beschwerden als Signal der Normalisierung gedeutet. Das BAF selbst erklärt in seinem internen Protokoll des Jahresplanungsgesprächs 2026 den Rückgang der Beschwerden ausdrücklich mit dem Wort „Resignation“.

Weniger Beschwerden bedeuten keine geringere Belastung – sie bedeuten, dass Menschen aufgehört haben zu glauben, dass ihre Eingaben gehört werden.

„Was diese Dokumente zeigen, ist kein Verfahrensfehler am Rande. Es ist der Beweis, dass eine Infrastrukturentscheidung, die das Leben von 70.000 Menschen dauerhaft verändert hat, unter selbst auferlegtem Zeitdruck durchgepeitscht wurde – auf Kosten der Qualität, der Belastbarkeit der Daten und der Einbindung der Betroffenen.“

– Martin Unverzagt, Vereinsvorsitzender, Stopp Cindy-S e.V.

„Die Dokumente zeigen: Weniger Beschwerden bedeuten nicht weniger Belastung – und das wissen die Behörden selbst. Sie sprechen intern von „Resignation“, während sie nach außen eine Normalisierung behaupten. Das ist keine Fehldeutung der Daten. Das ist Irreführung der Öffentlichkeit.“

– Jürgen Hadasik, Ortsbeirat für Egelsbach bei Stopp Cindy-S e.V.

Stopp Cindy-S e.V. fordert: die sofortige Aussetzung von CINDY-S bis zum Abschluss einer vollständigen, unabhängigen und transparenten Prüfung; die vollständige Offenlegung aller internen Protokolle, E-Mail-Korrespondenzen und Sicherheitsbewertungen; die unabhängige Klärung des möglichen Verfahrensfehlers bei der fehlenden DFS-Änderungsanmeldung; sowie verbindliche öffentliche Stellungnahmen des Hessischen Wirtschaftsministeriums und der FLK zu den festgestellten Mängeln.

DIE WICHTIGSTEN BEFUNDE IM ÜBERBLICK

- **Zeitdruck belegt:** Lärmberechnungen für Abflüge von Piste 25 lagen zum Zeitpunkt der Aktivierung am 10. Juli 2025 nicht vor; sie wurden nachgereicht. Der Zeitdruck ist intern explizit dokumentiert.
- **Instabile Planung:** Pisten wurden während des Verfahrens wiederholt aufgenommen und wieder herausgenommen. Das Routendesign änderte sich bis kurz vor der Aktivierung.
- **FLK-Umgehung erwägt:** Interne Unterlagen belegen, dass die zuständigen Stellen erwägten, die Fluglärmkommission zur Verfahrensbeschleunigung zu umgehen.
- **Ungenügende Lärmmodellierung:** Das UBA bestätigt, dass aktuelle Modelle Kurvenflüge nicht ausreichend abbilden können. CINDY-S ist eine Kurvenroute. Eine genauere Modellierung wurde dennoch nicht durchgeführt.
- **Sicherheitspuffer abgesenkt:** Interne Sicherheitsbedenken (Oktober 2025) wurden nicht durch vertiefte Prüfung, sondern durch Herabsetzung eines Sicherheitspuffers gelöst. CINDY-S ist nach eigener Behördeneinschätzung risikobehafteter als die Vorgängerroute.
- **Möglicher Verfahrensfehler:** Das BAF konnte keine formelle Änderungsanmeldung der DFS für die Wegpunktverschiebung finden. Ob dies gegen geltendes Recht verstößt, ist ungeklärt.
- **Resignation statt Akzeptanz:** Das BAF erklärt den Rückgang der Beschwerden intern mit „Resignation“ – im direkten Widerspruch zur öffentlichen Kommunikation der Fluglärmschutzbeauftragten.
- **Vorgeschichte:** CINDY-S musste bereits 2021 beim ersten Betriebsversuch wegen eines fly-over/fly-by-Problems am Wegpunkt Messel abgebrochen werden. Vergleichbare operative Bedenken waren 2025 nicht vollständig ausgeräumt.

Hinweise:

- (1) Wegpunkt: Ein per Koordinaten festgelegter Punkt im Luftraum. Flugrouten wie CINDY-S sind Ketten solcher Wegpunkte, die Flugzeuge nacheinander ansteuern – ihre Lage bestimmt, welche Gemeinden überflogen werden.

-- Ende --

Pressekontakt
Stopp Cindy-S e.V.
Bayerseich 1, 64390 Erzhausen
E-Mail: medien@stopp-cindy-s.de

Über Stopp Cindy-S e.V.

Stopp Cindy-S e.V. ist ein eingetragener Verein, der die Interessen von weit mehr als 70.000 Anwohnerinnen und Anwohnern südlich des Frankfurter Flughafens vertritt. Sie alle sind seit der Einführung der Abflugroute CINDY-S am 10. Juli 2025 neu von übermäßigem und rechtlich umstrittenem Fluglärm betroffen. Der Verein bündelt und koordiniert das Vorgehen der betroffenen Kommunen Mörfelden-Walldorf, Langen, Groß-Zimmern, Büttelborn, Egelsbach, Erzhausen, Gräfenhausen, Wixhausen, Messel und Schneppenhausen.

Der Verein setzt sich für die sofortige Aussetzung des Betriebs der Route CINDY-S sowie für ein transparentes und wissenschaftlich fundiertes Überprüfungsverfahren zur Genehmigung der Route durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die Deutsche Flugsicherung (DFS) ein. Zu seiner Arbeit zählen die Durchführung unabhängiger, gerichtsfester Lärmmessungen, die Koordinierung von Beschwerden und rechtlichen Schritten sowie der direkte Dialog mit politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern und den zuständigen Behörden.

Weitere Informationen: www.stopp-cindy-s.de

Eingetragen beim Amtsgericht Darmstadt, Registerblatt VR 85080