

PRESSEMITTEILUNG 2026 007 23.06.2026 v2

Stopp Cindy-S e.V.

Erzhausen | Messel | Egelsbach und umliegende Gemeinden

Zur sofortigen Veröffentlichung

70.000 Menschen werden so geschädigt wie geplant

FFR-„Monitoring“ bestätigt die Schadensrealität von CINDY-S – und wirft mehr Fragen auf, als es beantwortet

Das müssen Sie wissen:

- **CINDY-S hat die Lärmlast auf 70.000 Menschen verlagert – genau wie geplant, aber nie offen kommuniziert.** Das FFR nennt das einen Erfolg. Wir nennen es einen Skandal.
- **13 dB(A) Zunahme in Egelsbach. 7-10 dB(A) Entlastung in Arheilgen. Das FFR verrechnet beides zu einer „Netto-Entlastung“.** Bürger sind keine Bilanzposten.
- **Die vom FFR präsentierten Monitoringergebnisse für Messel basieren auf einem einzigen Ausnahmemonat (März 2026): Nahostkonflikt, Lufthansa-Streiks, Ostwetterlage – die Ergebnisse sind nicht repräsentativ.** Unsere eigenen Messungen zeigen: Auch in Messel ist die Belastung massiv.
- **Der FFR-Konvent hat 60 Mitglieder. Die Medien zitierten fast ausschließlich zwei – beide Profiteure der Entlastung Darmstadts.** Das ist keine Berichterstattung. Das ist PR.

Am 18. Juni 2026 hat das Forum Flughafen und Region (FFR) die Zwischenergebnisse seines CINDY-S-Monitorings präsentiert. Die Reaktion in Teilen der Medien und bei Befürwortern der Route: Entwarnung. Arheilgen werde leiser, die Prognosen stimmen mit der Realität überein. **Stopp Cindy-S e.V. widerspricht dieser Lesart entschieden. Was das Monitoring tatsächlich zeigt: 70.000 Menschen in zehn Gemeinden werden so geschädigt, wie es geplant war – aber nie offen kommuniziert wurde. Das ist kein Erfolg. Das ist das Problem!**

Und es ist vor allem eines: **keine technische Frage mehr. CINDY-S ist eine politische Entscheidung – getroffen zulasten von Tausenden, ohne ihr Wissen, ohne ihre Zustimmung. Die Monitoring-Ergebnisse verändern daran nichts. Sie bestätigen es.**

13 dB(A) gegen 7-10 dB(A): Die Zahlen, die niemand nennen will

Die Messdaten sprechen eine klare Sprache. In Egelsbach beträgt die Zunahme des Fluglärm-Dauerschallpegels rund **13 dB(A)**. Die Entlastung in Darmstadt-Arheilgen: **zwischen 7 und 10 dB(A)**. Zum Verständnis: Eine Zunahme von 10 dB(A) entspricht einer Verdopplung des wahrgenommenen Lärms. Das heißt: Egelsbach wird deutlich stärker belastet als Arheilgen entlastet. Aber auch Erzhausen wird viel stärker belastet als es Arheilgen jemals war!

Das FFR und das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) verrechnen diese Werte zu einer „Netto-Entlastung“. **Diese Aufrechnung ist ethisch nicht akzeptabel. Bürgerinnen und Bürger sind keine Bilanzposten. Wer das Leid einer Familie in den betroffenen Kommunen gegen den ruhigeren Schlaf einer Familie in Arheilgen aufrechnet, trifft eine politische Entscheidung – keine sachliche.**

Erschwerend kommt hinzu: Die ausgewiesenen Entlastungen beziehen sich auf Außenpegel. Wie stark Menschen in ihren Wohnungen tatsächlich belastet werden, hängt auch vom vorhandenen Schallschutz ab. **Während entlang der bisherigen Route vielfach bereits**

Schallschutzmaßnahmen finanziert wurden, bleiben viele neu betroffene Haushalte entlang von CINDY-S ungeschützt. Umso irritierender ist daher die aktuelle Diskussion über eine Verkleinerung der Lärmschutzbereiche: Den neu Betroffenen droht nun, dass ihnen der Zugang zu vergleichbaren Schutzansprüchen erschwert oder vollständig verwehrt wird.

Lärmschutzbereiche sollen schrumpfen – bevor das Monitoring abgeschlossen ist

Noch läuft das Monitoring. Noch steht die wissenschaftliche Abschlussbewertung aus. Und schon wird diskutiert die Lärmschutzbereiche zu verkleinern (TOP 4, FLK-Sitzung 06.05.2026). Schutzansprüche der Betroffenen sollen reduziert werden, bevor überhaupt feststeht, wie hoch die tatsächliche Langzeitbelastung ist. **Wozu dient ein Monitoring, wenn seine Ergebnisse nicht abgewartet werden, bevor rechtlich relevante Entscheidungen getroffen werden?**

Egelsbach und Erzhausen: Mehrfach belastet – kein Wort davon im FFR-Bericht

Was die FFR-Darstellung darüber hinaus verschweigt: Egelsbach und Erzhausen tragen bereits vor CINDY-S eine außergewöhnliche Lärmbelastung. Der Flugplatz Egelsbach **ist der verkehrsreichste Flugplatz der allgemeinen Luftfahrt in Deutschland; 2025 lag das Aufkommen nach Betreiberangaben bei über 80.000 Flugbewegungen pro Jahr.** Dazu kommt eine der meistbefahrenen Bahntrassen Deutschlands, die ebenfalls durch den Ort führt. **CINDY-S kommt nicht als alleinige Belastung, sondern als zusätzliche, schwere Last obendrauf. Wer das ignoriert, lügt mit Zahlen.**

Messel: Ein Monitoring auf Basis unbrauchbarer Daten

Für Messel basieren die bisherigen Auswertungen auf einem einzigen Monat: 01.–31. März 2026. Dieser Zeitraum war durch eine einmalige Häufung von Störfaktoren geprägt, die die Aussagekraft der Ergebnisse massiv einschränken:

- **Nahostkonflikt:** Seit dem 28. Februar 2026 sind die Luftdrehkreuze Dubai (DXB), Doha (DOH) und Abu Dhabi (AUH) durch den Konflikt zwischen USA, Israel und Iran stark eingeschränkt oder geschlossen. Geringerer Luftverkehr wegen ausgefallener Verbindungen über diese Hubs führte zur geringeren Nutzung der CINDY-S-Route durch Langstreckenflugzeuge.
- **Lufthansa-Streiks:** 4. Warnstreik am 02.03. (17 Stunden); 5. Warnstreik 06.–09.03. (59 Stunden). Lufthansa ist der Hauptnutzer des Flughafens Frankfurt. Die Streiks führten zu erheblichen Ausfällen genau im Messzeitraum.
- **Ostwetterlage:** Eine ungewöhnlich lange Ostwetterlage im März und den Folgewochen beeinflusste die genutzten Abflugrouten und schränkt die Vergleichbarkeit der Daten ein.

Selbst unter diesen außergewöhnlichen Bedingungen wurden in Messel erhebliche Belastungen gemessen. Die Amplitude zwischen Ruhephasen und Überflugereignissen beträgt frühmorgens teilweise mehr als 20 dB(A): von Werten unter 40 dB(A) auf Spitzen von deutlich über 60 dB(A). Allein zwischen 05:00 und 06:00 Uhr sowie zwischen 22:00 und 23:00 Uhr treten zahlreiche Flugereignisse auf.

Eine exemplarische Darstellung einer unabhängigen Messtation des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD) vom 20.06.2026 verdeutlicht, dass die Belastung über Messel auch außerhalb der offiziell hervorgehobenen Kennzahlen deutlich wahrnehmbar ist und von vielen Betroffenen als erhebliche Beeinträchtigung empfunden wird.

Siehe Link: Exemplarische Darstellung von Flugereignissen vs. Lärmexposition über Messel vom 20.06.2026, gemessen mit einer Lärmmesstation des Deutschen Fluglärmdienstes:
https://www.stopp-cindy-s.de/images/Pressemitteilungen/2026.06.20_DFLD_Messel.jpg

Laut FFR-Bericht wurden durch CINDY-S rund 15.000 Aufwachreaktionen **in Darmstadt** reduziert. Wie viele zusätzliche Aufwachreaktionen CINDY-S bei den 70.000 Neu-Betroffenen verursacht, erwähnt das FFR mit keinem Wort. **Ein Monitoring, das nur die Entlasteten zählt, ist kein Monitoring. Es ist Schönfärberei.**

Ein Monitoring auf Basis eines so verzerrten Ausnahmezeitraums ist methodisch nicht vertretbar. Langzeitaussagen, die darauf aufbauen, sind wertlos – und politische Entscheidungen, die darauf beruhen, erst recht.

Direktfreigaben: „unauffällig“ – eine haltlose Behauptung

Das FFR erklärt die Anzahl der Direktfreigaben für unauffällig. **Diese Aussage geht an der Lebensrealität der Betroffenen völlig vorbei und ist durch keine unabhängige Analyse belegt.** Direktfreigaben bedeuten: Flugzeuge weichen von der offiziellen Route ab und fliegen direkt über bewohnte Gebiete, die nicht einmal im Planungsverfahren berücksichtigt wurden – wie Messel, wo die Überflüge seit CINDY-S um 346 % zugenommen haben.

Eine Frage an die Medien: Wo sind die anderen 58 Konventsmitglieder?

Die Medienberichterstattung zum FFR-Konvent vom 18. Juni zitierte fast ausschließlich Herrn Kolmer und Herrn Prof. Dr. Wörner – beides Vertreter von Institutionen, die unmittelbar von der Entlastung Darmstadts profitieren. **Der FFR-Konvent hat 60 Mitglieder. Warum kommen die anderen 58 nicht zu Wort? Warum werden die Landkreise Darmstadt-Dieburg und Offenbach, die sich ausdrücklich gegen CINDY-S ausgesprochen haben, nicht zitiert?** Wer ausschließlich die Stimmen der Profiteure wiedergibt, berichtet nicht – er macht einseitige PR.

Forderungen von Stopp Cindy-S e.V.

- Keine vorzeitigen politischen Schlussfolgerungen aus einem noch nicht abgeschlossenen Monitoring.
- Sofortiger Stopp aller Diskussionen über eine Verkleinerung von Lärmschutzbereichen bis zum Abschluss einer unabhängigen wissenschaftlichen Bewertung.
- Methodisch saubere Trennung von Neu-Betroffenen und Entlasteten in allen künftigen FFR- und UNH-Berichten – ohne Netto-Verrechnung.
- Einbeziehung eines repräsentativen Messzeitraums ohne die Störfaktoren vom März 2026 (Nahostkonflikt, Lufthansa-Streiks, Ostwetterlage).
- Veröffentlichung der zusätzlichen Aufwachreaktionen für alle 70.000 Betroffenen – nicht nur der reduzierten in Darmstadt.
- Eine öffentliche politische Debatte über die Grundfrage: Ist die Entlastung einer Stadt die dauerhafte Schädigung von zehn Gemeinden und 70.000 Menschen wert – und wer trägt dafür die Verantwortung?

„Die Monitoring-Ergebnisse bestätigen, was unsere Bürgerinnen und Bürger täglich erleben: Sie werden planmäßig geschädigt. Das nennt das FFR einen Erfolg. Wir nennen es einen Skandal – und wir fordern, dass die politisch Verantwortlichen endlich Farbe bekennen.“

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

Anmerkung der Redaktion: Diese Pressemitteilung wurde am 24.06.2026 aktualisiert, um die auf Seite 1 angegebenen dB(A)-Werte zu korrigieren.

– 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: <http://www.stopp-cindy-s.de>

Eingetragen beim Amtsgericht Darmstadt, Registerblatt VR 85080