

Pressemitteilung 2026-008 06.07.2026

Aktualisiert am 29.07.2026

Stopp Cindy-S e.V.

Erzhausen | Messel | Egelsbach und umliegende Gemeinden

DAS DARMSTÄDTER MEISTERSTÜCK: *Wie politische Entscheidungen, personelle Verflechtungen und fehlende Transparenz zur Flugroute CINDY-S führten – und 70.000 Menschen die Rechnung präsentiert bekamen*

Erzhausen, 6. Juli 2026 – Darmstadt hat kein Fluglärmproblem. Darmstadt hat aber einen Sitz in der einflussreichen Fluglärmkommission (FLK) – dem Gremium, das über Flugrouten am Frankfurter Flughafen mitentscheidet. Darmstadt plant zudem Tausende neue Wohnungen im Norden der Stadt, in Gebieten, die jahrzehntelang unter erheblichem Fluglärm lagen. Und seit 2011 haben führende Darmstädter Stadtpolitiker, abseits jeder öffentlichen Debatte, ohne Offenlegung von Interessenkonflikten, daran gearbeitet, die Fluglärmbelastung aus Darmstadt heraus zu verlagern. Am 10. Juli 2025 ist ihnen das gelungen.

Obwohl einzelne Stationen der Maßnahme öffentlich dokumentiert wurden, fand über viele Jahre keine breite öffentliche Diskussion darüber statt, welche Auswirkungen die geplante Routenverlegung für die später neu betroffenen Gemeinden haben würde, Und das ist kein bürokratischer Zufall. Es ist politisches Manövrieren einer städtischen Funktionselite von Stadtpolitikern über eine direkt beteiligte Forschungseinrichtung und eine von dort direkt ins Landesministerium gewechselte Behördenleiterin bis hin zu einem strategisch besetzten Kommissionsgremium, welche an der Routenverlegung aktiv beteiligt waren. Aus Sicht von Stopp Cindy-S- e.V. ergibt sich durch die personellen und institutionellen Verbindungen der Eindruck eines eng miteinander verflochtenen Entscheidungsprozesses, der in der Folge der hoch verschuldeten Stadt Darmstadt erhebliche städtebauliche und fiskalische Vorteile bringen kann. Beahlt wird die Rechnung von 70.000 Menschen in zehn Gemeinden, die niemand gefragt hat und die zum Großteil in keinem der entscheidenden Gremien vertreten waren.

Die Bewohner von Mörfelden-Walldorf, Langen, Erzhausen, Büttelborn und sechs weiteren Gemeinden sind nicht die Kollateralschäden einer Optimierungsmaßnahme. Sie sind die kalkulierten Verlierer einer politischen Entscheidung, die so nie hätte getroffen werden dürfen – weil die, die sie vorangetrieben haben, zu keinem Zeitpunkt neutral waren.

Die Fakten im Überblick:

- **2003 – 2011: Die Anfänge der Maßnahme.** Nach Angaben des Umwelt- und Nachbarschaftshauses reichen erste Überlegungen zur Nordumfliegung Darmstadts bis ins Jahr 2003 zurück. In den folgenden Jahren wurde die Maßnahme im Regionalen Dialogforum und später in der FLK als mögliche Lärmschutzmaßnahme diskutiert. Mit der Allianz für Lärmschutz erhielt das FFR 2012 den Auftrag, die Maßnahme vertieft zu prüfen.
- **2011: Der Startschuss.** Darmstadt wird erste grün regierte Großstadt Hessens. OB Jochen Partsch und Stadträtin Barbara Akdeniz (heute Bürgermeisterin, wohnhaft in Darmstadt-Kranichstein, unmittelbar unter der alten Route) machen von Anfang an keinen Hehl daraus, eine Verlegung der Flugroute weg vom Stadtgebiet zu unterstützen. Kein Interessenkonflikt wird offengelegt. Keine Nachbargemeinde wird konsultiert.
- **2012: 2012: Die Idee zur Routenoptimierung** – damals noch KÖNIG kurz, später AMTIX kurz genannt – wird im Rahmen der hessischen ‚Allianz für Lärmschutz‘ veröffentlicht. Die wissenschaftliche Begleitung der Maßnahme erfolgt im Rahmen des Forums Flughafen und Region (FFR): Nach einer öffentlichen Ausschreibung wird das in Darmstadt ansässige Öko-Institut zu diesem Zweck von der gemeinnützigen Umwelthaus GmbH beauftragt.
- **2014: Die entscheidende Personalentscheidung.** Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) schafft im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW) eine neue Stabsstelle Fluglärm (FLSB). Im gleichen Jahr wechselt Regine Barth vom Öko-Institut in das Hessische Wirtschaftsministerium und wird dort Fluglärmschutzbeauftragte. Eben jenes Öko-Institut, welches sich zuvor im Auftrag der gemeinnützigen Umwelthaus GmbH im Rahmen des FFR mit fachlichen Arbeiten zur Maßnahme befasst hat. Allein dieser Umstand begründet selbstverständlich keinen Interessenskonflikt. Aus Sicht von Stopp Cindy-S e.V. hätte dieser personelle Wechsel jedoch transparent eingeordnet werden müssen, um jeden Anschein mangelnder Unabhängigkeit zu vermeiden.

Besonders problematisch erscheint dabei, dass sich die Fluglärmschutzbeauftragte selbst einer kritischen öffentlichen Debatte weitgehend entzieht. Inhaltliche Nachfragen werden teilweise über Monate nicht beantwortet. Fachaufsichtsbeschwerden liegen seit langer Zeit ohne inhaltliche Entscheidung beim HMWVW. Wer den Anspruch erhebt, die Interessen der

Fluglärm betroffenen zu vertreten, muss sich auch kritischen Fragen stellen. Genau daran fehlt es bislang.

- **2016–2020: Bauplanung läuft parallel.** Der Masterplan DA 2030+ sieht neue Wohnbaugebiete im Norden Darmstadts vor – genau dort, wo der Fluglärm verschwinden soll. Die städtische Bauverein AG hat seit 2000 bereits mindestens vier größere Wohnbauprojekte in Arheilgen und Kranichstein realisiert, beide Stadtteile unter der damaligen Route.

Fragen wirft insbesondere folgender Vorgang auf: Während die öffentliche Debatte über die geplante Flugroutenverlegung Fahrt aufnahm, verschwand der Masterplan zeitweise vollständig aus dem Internetauftritt der Stadt Darmstadt. Nach dem Abflauen der Diskussion wurde das Dokument wieder veröffentlicht – inhaltlich unverändert. Die Stadt Darmstadt hat bislang nicht erläutert, warum ein zentrales Planungsdokument genau während einer öffentlichen Debatte über Fluglärm und Stadtentwicklung vorübergehend nicht mehr verfügbar war.

Zufall – oder der Versuch, eine politisch unangenehme Verbindung zwischen Flugroutenverlegung und städtebaulichen Entwicklungsinteressen aus dem Fokus der Öffentlichkeit zu nehmen?

- **2020/21: Der Probelauf – und sein abruptes Ende.** Unter dem verharmlosenden Begriff „Probetrieb“ wird eine neue Route eingeführt. Sie wird nach wenigen Wochen wegen Sicherheitsbedenken der Deutschen Flugsicherung (DFS) wieder gestoppt. Eine echte öffentliche Aufarbeitung findet nie statt. Die relevanten Unterlagen werden trotz Auskunftersuchen nur teilweise und in weiten Teilen geschwärzt veröffentlicht. Bis heute bleibt unklar, welche konkreten Risiken damals zum Abbruch führten und wie sie später bewertet wurden. Aus Sicht des Vereins fehlt bis heute eine nachvollziehbare öffentliche Aufarbeitung. Die Arbeit im Hintergrund geht weiter. Während die Öffentlichkeit außen vor bleibt, wird das Projekt hinter den Kulissen weiterentwickelt – bis die Route 2025 schließlich doch eingeführt wird.
- **2025: FLK-Mitgliedschaft ohne eigene Betroffenheit.** Darmstadt ist die einzige Stadt im Rhein-Main-Gebiet, die in der FLK sitzt, aber faktisch keinen Fluglärm trägt – abgesehen vom nördlichen Rand von Wixhausen. Trotzdem sitzt Stadtrat Michael Kolmer (zuständig u.a. für Stadtplanung) im FLK-Vorstand und wirkt an Entscheidungen mit, von denen seine Stadt profitiert.

Besonders bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang eine Äußerung von Michael Kolmer in seiner Funktion als FLK-Vorstandsmitglied in einem Interview mit dem Deutschlandfunk vom 22. Mai 2026. Dort erklärte er:

„Dass die Region insgesamt von Fluglärm belastet ist, ist eine Wahrheit, mit der wir uns auseinandersetzen müssen, genauso wie mit der Wahrheit, dass wir natürlich auch alle wirtschaftlich vom Flughafen profitieren.“

Die Aussage verdeutlicht aus Sicht von Stopp Cindy-S e.V. den grundlegenden Konflikt: Während wirtschaftliche Vorteile regional verteilt werden, werden die konkreten Lärmlasten nach der Routenverlagerung von anderen Gemeinden getragen.

- **Zwei betroffene Gemeinden ausgesperrt.** Während Darmstadt als Profiteur der Routenverlegung über einen Sitz im Vorstand der Fluglärmkommission verfügt, wurden die unmittelbar und stark betroffenen Gemeinden Egelsbach und Messel nicht einmal als Mitglieder aufgenommen. Die Begründung der Fluglärmschutzbeauftragten lautete, es bestehe keine ausreichende Betroffenheit. Dasselbe Gremium verteidigt heute die Route gegenüber genau diesen Gemeinden.
- **Das fiskalische Motiv.** Darmstadt trägt mit rund 18.900 Euro pro Einwohner die höchste Pro-Kopf-Verschuldung aller kreisfreien Städte in Hessen. Neue, lärmbefreite Baugebiete im Norden sind kein Bonus – sie sind fiskalische Notwendigkeit. Die Bauverein AG steht zusätzlich unter erheblichem Druck durch gestiegene Zinsen und Sanierungsaufgaben.. Unbestritten ist, dass Darmstadt umfangreiche Wohnbauentwicklungen im Norden der Stadt verfolgt. Ebenso unbestritten ist, dass eine Verringerung der Fluglärmbelastung die Entwicklung dieser Flächen erleichtern kann. Ob und in welchem Umfang dieser Aspekt bei der politischen Unterstützung der Maßnahme eine Rolle spielte, wurde nach Auffassung von Stopp Cindy-S e.V. nie ausreichend diskutiert.

Forderung:

Diese Pressemitteilung erhebt keinen Anspruch, abschließende Feststellungen über Motive einzelner Personen zu treffen. Sie stellt vielmehr Fragen zur Transparenz und Nachvollziehbarkeit eines politischen Entscheidungsprozesses, dessen Auswirkungen heute zehntausende Bürgerinnen und Bürger unmittelbar betreffen.

Stopp Cindy-S e.V. behauptet nicht, dass rechtswidrig gehandelt wurde. Stopp Cindy-S e.V. stellt jedoch fest, dass eine Vielzahl personeller, institutioneller und politischer Verbindungen bestand, die aus Sicht des Vereins eine unabhängige Untersuchung rechtfertigt. Gerade weil die Entscheidung bis heute hoch umstritten ist, liegt eine vollständige Aufklärung im Interesse der Beteiligten.

Redakteur Hinweis: Diese Fassung wurde am 13 Juli 2026 präzisiert. Die wissenschaftliche Begleitung der Maßnahme erfolgt im Auftrag der gemeinnützigen Umwelthaus GmbH im Rahmen des FFR, nicht im Auftrag der Stadt Darmstadt.

Redaktioneller Hinweis (Stand: 29.07.2026): Im Nachgang zur Veröffentlichung erreichten den Verein Hinweise und Stellungnahmen verschiedener am Verfahren beteiligter Institutionen. Diese wurden zum Anlass genommen, einzelne Passagen auf ihre Formulierung und historische Einordnung hin zu überprüfen und punktuell zu präzisieren. Die politischen Bewertungen und Schlussfolgerungen von Stopp Cindy-S e.V. bleiben unverändert.

-- 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