

CINDY-S: Die eigenen Zahlen aus dem Prüfprozess widerlegen die "Erfolgsgeschichte" – Öko-Institut löscht die Diskussion darüber

(Erzhausen, 7. August 2026) Am 3. August 2026 hat das Öko-Institut alle Kommentare zu seinem Blogbeitrag über die neue Flugroute CINDY-S gelöscht. Auch die eigene, ausführliche Antwort auf Kritik wurde entfernt – stattdessen erschien ein Text, der behauptet, alle wichtigen Daten seien ohnehin öffentlich zugänglich [1].

Die alten Kommentare sind inzwischen wieder aufgetaucht, aber Kommentare, die seit der Wiederfreischaltung eingereicht wurden, sind bislang nicht erschienen. Der Punkt ist damit schon gemacht: Eine der Organisationen hinter CINDY-S hat bei der öffentlichen Prüfung der eigenen Arbeit kalte Füße bekommen.

Wir haben diese Behauptung überprüft. Ergebnis: Die Zahlen, die das Forum Flughafen und Region (FFR) – also die zuständige Prüfstelle selbst – veröffentlicht hat, widersprechen der "Erfolgsgeschichte", die das Öko-Institut in seinem Blog erzählt.

In seiner wissenschaftlichen Begleitung lässt das Öko-Institut eine lückenlose, wissenschaftliche Validierung der Prognosen außen vor. Es fehlt eine direkte Gegenüberstellung der Simulation (berechnete Werte) der neuen Flugroute CINDY-S mit den tatsächlich gemessenen Lärmwerten während des "Probetriebs" (und Monitoring).

Ohne diesen konkreten Abgleich bleibt die Behauptung, die Ergebnisse entsprächen vollends den Erwartungen, wissenschaftlich nicht hinreichend belegt. Hinzu kommt: Arheilgen und Kranichstein werden in der Darstellung des Öko-Instituts durchgehend als ein einziger Block behandelt, statt die beiden Stadtteile getrennt zu betrachten – eine Vereinfachung, die eine differenzierte Bewertung der tatsächlichen Entlastung erschwert.

Von null auf sechshundert. Von 1.100 auf 8.000

Die offizielle Tabelle der Prüfstelle [2] zeigt schwarz auf weiß:

- Egelsbach: vorher 0 offiziell als betroffen gezählte Menschen. Jetzt: 600,
- Erzhausen: vorher 1.100 Betroffene. Jetzt 8.000. Das ist siebenmal so viel, und Erzhausen ist heute um 3,5 dB(A) lauter, als Arheilgen es je war – gemessen am selben Maßstab, direkt aus den Unterlagen des FFR [3], und
- Mörfelden-Walldorf: vorher 26.700. Jetzt 27.000.

Diese Zahlen haben wir nicht erfunden. Sie stehen in den eigenen Unterlagen des FFR.

Groß-Zimmern: lauter als offiziell zugegeben

Der FFR-Sonderkonvent vom 05.12.2025 zeigt [4]:

- Die durchschnittliche Zahl der Überflüge/Direktfreigaben pro Tag hat sich in Groß-Zimmern nahezu verdoppelt – obwohl die genehmigte Flugroute Cindy-S überhaupt nicht über Groß-Zimmern führt.
- An den DFLD-Messstationen in Groß-Zimmern wird für "Heavies" (besonders große, schwere Maschinen) regelmäßig eine Lautstärke von rund 65 dB(A) erreicht, mit Spitzenwerten (Maximalpegel) von bis zu 74 dB(A).

Wichtig zu wissen: Auf dem Land, wo es sonst ruhig ist, fällt jedes Lärmereignis viel mehr auf als in einer Stadt, wo sowieso mehr Grundlärm herrscht.

Die einzige bisherige offizielle Aussage zu Groß-Zimmern bezieht sich auf Flugfreigaben – hier spricht das FFR/UNH von durchschnittlich einer Freigabe pro Stunde. Das eigentliche Problem in Groß-Zimmern liegt aber woanders: Seit Einführung von CINDY-S fliegen Flugzeuge faktisch direkt über den bewohnten Ortsrand – mit rund 100 bis 150 Flugereignissen pro Tag.

Die dadurch entstehende Lärmbelastung wird inzwischen auch amtlich erfasst: Seit dem 25. Juni 2026 ist eine offizielle Messstation des UNH in Groß-Zimmern in Betrieb. Sie dokumentiert Spitzenpegel zwischen 60 und 70 dB(A), teilweise sogar bis zu 80 dB(A). Solche Einzelpegel liegen bereits in einem Bereich, den die Weltgesundheitsorganisation (WHO) mit Schlafstörungen und Aufwachreaktionen in Verbindung bringt – und weit über dem, was die WHO für die dauerhafte Lärmbelastung durch Flugverkehr als gesundheitlich unbedenklich einstuft (Richtwerte: unter 40 dB(A) im Nachtdurchschnitt, unter 45 dB(A) im 24-Stunden-Durchschnitt) [5].

Messel: 346 Prozent mehr Ausnahmen von der Route

In Messel dürfen Piloten seit CINDY-S viel häufiger von der eigentlichen Route abweichen und direkt über die Wohngebiete fliegen. Solche Ausnahmen gab es vorher 169 Mal, jetzt 754 Mal – ein Anstieg von 346 Prozent [6].

Vorher wurde gar nicht richtig gemessen

Ein zentrales Problem: Für keine der neu und stark betroffenen Orte gibt es eine vollständige, von einer Behörde durchgeführte Lärmmessung von VOR der Routenänderung. Ohne echte Vorher-Werte kann niemand seriös behaupten, die Wirklichkeit "entspreche den Erwartungen" aus der Berechnung – denn es gibt schlicht nichts, womit man das vergleichen könnte.

Betroffen, aber ohne Stimme

Egelsbach und Messel gehören zu den am stärksten neu betroffenen Orten. Trotzdem dürfen sie in der Fluglärmkommission – dem Gremium, das über die Flugroute mitentscheidet – nicht mitstimmen. Über ihre eigene Belastung wird ohne sie entschieden.

Bis zu 1,8 Milliarden Euro weniger Immobilienwert

Nach unserer eigenen Berechnung, basierend auf einer anerkannten wissenschaftlichen Methode (Mense/Kholodilin) [7], verlieren Häuser und Wohnungen in den betroffenen Orten durch den Fluglärm zusammen bis zu 1,8 Milliarden Euro an Wert. Verursacht durch eine Entscheidung, bei der genau diese Orte nicht mitbestimmen durften.

Wer trägt die Last? Wer hat den Vorteil? Und wer hat das entschieden?

Stopp Cindy-S e.V. fordert das Öko-Institut auf: Beantworten Sie diese Frage öffentlich. Legen Sie die vollständigen Rohdaten für Egelsbach, Erzhausen und Messel offen. Nicht nur Zusammenfassungen. Die echten Zahlen.

„Ob das Öko-Institut Kommentare löscht oder wieder freischaltet – die Zahlen bleiben, und die Zahlen sprechen für uns, nicht für sie. Egelsbach, Erzhausen, Groß-Zimmern und Messel tragen die Last einer Entscheidung, an der sie kaum beteiligt waren – und deren tatsächliche Wirkung weit über das hinausgeht, was prognostiziert wurde. Das ist nicht die Meinung von Stopp Cindy-S e.V. Das sind Fakten aus den eigenen Unterlagen des FFR.“

–Martin Unverzagt, 1. Vorsitzender, Stopp Cindy-S e.V.

-- Ende --

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.

Pressekontakt

medien@stopp-cindy-s.de

Stopp Cindy-S e.V. · Bayerseich 1, 64390 Erzhausen

GLOSSAR

Öko-Institut – Unabhängiges Forschungsinstitut, das im CINDY-S-Prozess für das Forum Flughafen und Region wissenschaftlich mitgearbeitet hat.

FFR (Forum Flughafen und Region) – Das Gremium, das den Prüfprozess rund um CINDY-S organisiert und die zugehörigen Daten veröffentlicht hat.

FLK (Fluglärmkommission Frankfurt) – Das gesetzlich vorgesehene Gremium, das Empfehlungen zu Flugrouten abgibt. Nicht jede betroffene Gemeinde hat dort ein Stimmrecht.

FFI 2.0 (Frankfurter Fluglärmindex 2.0) – Rechenmodell zur Abschätzung, wie viele Menschen von Fluglärm betroffen sind. Zählt nur Personen innerhalb festgelegter Lautstärke-Bereiche.

BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) – Bundesbehörde, die eine neue Flugroute rechtlich endgültig festlegt.

DFLD (Deutscher Fluglärmdienst) – Netzwerk unabhängiger, oft kommunal betriebener Lärmmessstationen.

UNH (Umwelt- und Nachbarschaftshaus) – Einrichtung für amtliche Lärmmessungen und Bürgerbeteiligung rund um den Frankfurter Flughafen.

Direktfreigaben – Erlaubnisse der Flugsicherung, die vorgeschriebene Route vorzeitig zu verlassen, oft mit direkten Überflügen über Wohngebiete.

dB(A) – Maßeinheit für Lautstärke, angepasst an das menschliche Hörempfinden. Die Skala ist logarithmisch: schon wenige dB(A) mehr wirken deutlich lauter.

Quellenverzeichnis

[1] Öko-Institut-Blog, Addendum "Aktuelle Informationen vom 3. August 2026":

<https://www.oeko.de/blog/weniger-fluglaerm-in-darmstadt-arheilgen-und-kranichstein-optimierte-abflugroute-am-frankfurter-flughafen>

[2] FFI-2.0-Personentabelle (Referenz vs. Varianten):

<https://www.forum-flughafen-region.de/aktiver-schallschutz/massnahmen/siedlungszentren-umfliegen/laterale-optimierung-amtix-kurz/downloadbereich/>

[3] FFR-Konvent-Präsentation: Vergleich Tagpegel (Leq) Erzhausen heute (Folie 18: 53,6 dB(A)) vs. Darmstadt-Arheilgen früher/Vorher (Folie 27: 50,1 dB(A)) = +3,5 dB(A): https://www.forum-flughafen-region.de/media/download/cindy_laermAuswertungen_stand_juni-2026.pdf

[5] WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018); WHO Night Noise Guidelines for Europe:

<https://www.who.int/europe/publications/i/item/WHO-EURO-2018-3287-43046-60243>

[4] FFR-Sonderkonvent 05.12.2025 (Direktfreigaben-Verdopplung, Heavies-dB(A)-Werte) und DFLD-Stationen Groß-Zimmern:

https://www.forum-flughafen-region.de/media/download/cindy_flugspuren_stand_dez-2025.pdf

[6] Direktfreigaben Messel: Faktenbasis CINDY-S Master v1.2 (interne Quelle):

https://www.stopp-cindy-s.de/files/Pressemitteilungen/CINDY-S_Fakten_im_Ueberblick_07.2026.pdf

[7] Immobilienwertverlust: Mense, A. & Kholodilin, K.A. (2014), hedonische Methodik, laut Faktenbasis CINDY-S Master v1.2.