

# Transparenz statt Vertrauensvorschuss

Wer kontrolliert eigentlich die offiziellen Zahlen zu CINDY-S?

*Eine Analyse zu Lärmpausen, Flugspurdaten, Beschwerdeerfassung und dem Umgang mit fachlichen Nachfragen*

---

|                           |                                                                                                                                                         |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Herausgeber</b>        | Stopp Cindy-S e.V.<br>Eingetragen beim Amtsgericht Darmstadt, VR 85080<br>Kontakt: <a href="mailto:medien@stopp-cindy-s.de">medien@stopp-cindy-s.de</a> |
| <b>Recherche und Text</b> | Recherche-Team des Stopp Cindy-S e.V.                                                                                                                   |
| <b>Freigabe</b>           | Vorstand des Stopp Cindy-S e.V.                                                                                                                         |
| <b>Stand</b>              | 16. Oktober 2026 · Version 1.0                                                                                                                          |

---

## LIZENZ

© 2026 Stopp Cindy-S e.V.

Dieses Themenpapier steht unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0):

[creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Vervielfältigung, Verbreitung, Bearbeitung und Weiterverwendung – auch zu kommerziellen Zwecken – sind ausdrücklich erwünscht, sofern der Stopp Cindy-S e.V. als Urheber genannt, ein Link auf die Lizenz beigefügt und kenntlich gemacht wird, ob Änderungen vorgenommen wurden.

Ausgenommen von dieser Lizenz sind Abbildungen, Karten, Grafiken und Zitate Dritter; diese sind entsprechend gekennzeichnet und unterliegen den Rechten der jeweiligen Inhaber.

**Zitiervorschlag:** Stopp Cindy-S e.V. (2026): Themenpapier „Transparenz statt Vertrauensvorschuss“. Version 1.0, Stand 16. Oktober 2026. CC BY 4.0.

## Ausgangspunkt: zwei verschiedene Debatten

Mehr als ein Jahr nach Einführung der Flugroute CINDY-S am 10. Juli 2025 wird die Auseinandersetzung weiterhin überwiegend als Streit um Messwerte geführt: Welche Kommune hat Fluglärm gewonnen, welche verloren, und in welcher Größenordnung? Diese Frage ist berechtigt – sie verdeckt jedoch eine zweite, grundlegendere.

***Wie transparent sind die Verfahren, mit denen die tatsächliche Belastung der Bevölkerung erfasst, bewertet und öffentlich dargestellt wird – und kann die Öffentlichkeit die offiziellen Aussagen überhaupt selbst überprüfen?***

Stopp Cindy-S e.V. hat in den vergangenen Monaten zahlreiche konkrete Fragen an die für Fluglärmenschutz, Flughafenbetrieb und Monitoring verantwortlichen Stellen gerichtet. Das vorliegende Papier fasst die Antworten – und das Ausbleiben von Antworten – in vier Bereichen zusammen: den beworbenen Lärmpausen des DROps-Konzepts, der Zugänglichkeit der amtlichen Flugspurdaten, der Erfassung von Fluglärmbeschwerden und dem Umgang politischer, behördlicher und wissenschaftlicher Akteure mit fachlichen Nachfragen.

Der Befund ist in allen vier Bereichen ähnlich. Es geht nicht in erster Linie darum, dass offizielle Stellen zu anderen Zahlen kommen als die Betroffenen. Es geht darum, dass die Öffentlichkeit zunehmend Schwierigkeiten hat, nachzuvollziehen, wie die offiziellen Ergebnisse zustande kommen und ob sie die Realität unter den betroffenen Routen tatsächlich abbilden.

## 1. DROps: sieben Stunden Lärmpause auf dem Papier

### 1.1 Das Konzept und seine öffentliche Darstellung

Seit Jahren wird am Frankfurter Flughafen mit dem Konzept DROps (Dedicated Runway Operations) für zusätzliche Lärmpausen in den Nachtrandstunden geworben. Das Prinzip ist zunächst einfach: Während der Kernruhezeit zwischen 23 und 5 Uhr gilt das Nachtflugverbot. Bei Westbetrieb werden zusätzlich in den Randstunden von 22 bis 23 Uhr und von 5 bis 6 Uhr bestimmte Start- und Landebahnen gesperrt. Für die von diesen Bahnen nicht überflogenen Siedlungsbereiche sollen so siebenstündige Lärmpausen entstehen.

So beschreibt es das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH). Auch das Forum Flughafen und Region stellt die Maßnahme als aktive Schallschutzmaßnahme mit siebenstündiger zusätzlicher Nachtruhe dar. Die Maßnahme wird dabei nicht lediglich historisch beschrieben. Das UNH stellt mit der Anwendung DROps ausdrücklich ein öffentliches Werkzeug bereit, welches das tatsächlich geflogene Betriebskonzept der vergangenen Randstunde sowie die genutzten und gesperrten Bahnen darstellen soll.

Damit stellt sich eine naheliegende Frage: Wie viel dieser versprochenen Entlastung kommt tatsächlich bei den Menschen unter den betroffenen Abflugrouten an?

## 1.2 Eine eigene Auswertung über Messel

Stopp Cindy-S e.V. hat eine Erhebung eines Betroffenen aus Messel ausgewertet, der die tatsächlich beobachteten CINDY-S-Überflüge für den Zeitraum von April bis Juni 2026 manuell erfasst <sup>1</sup> und für jeden Tag den Abstand zwischen dem letzten und dem ersten Überflug ermittelt hat.

Von 91 ausgewerteten Tagen im Beobachtungszeitraum lag nur an 24 Tagen eine mindestens siebenstündige Pause vor und damit an lediglich 26,4 Prozent. Bemerkenswert ist vor allem die Entwicklung im Zeitverlauf:

| Monat (2026)                                                                                                                                                                                                                                            | Tage mit Pause ≥ 7 Std. | Anteil        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------|
| April                                                                                                                                                                                                                                                   | 14 von 30               | 46,7 %        |
| Mai                                                                                                                                                                                                                                                     | 8 von 31                | 25,8 %        |
| Juni                                                                                                                                                                                                                                                    | 2 von 30                | 6,7 %         |
| <b>Gesamt</b>                                                                                                                                                                                                                                           | <b>24 von 91</b>        | <b>26,4 %</b> |
| <i>Quelle: eigene Auswertung des Stopp Cindy-S e.V. auf Grundlage der manuellen Erhebung eines Betroffenen aus Messel (siehe Fußnote 1); als Lärmpause gewertet wurde ein Abstand von mindestens 7:00 Stunden zwischen letztem und erstem Überflug.</i> |                         |               |

**Der Anteil der Tage mit einer siebenstündigen Flugpause über Messel ist im betrachteten Quartal von knapp der Hälfte auf unter ein Zehntel gefallen.**

Hinweise aus der Bürgerveranstaltung in Wixhausen am 23. September 2026 legen nahe, dass Lärmpausen wegen Bauarbeiten auch kurzfristig ausgesetzt werden<sup>2</sup>. Ob und in welchem Umfang dies den Rückgang im Frühjahr 2026 erklärt, lässt sich anhand der veröffentlichten Daten nicht überprüfen. Der Fall zeigt jedoch, wie wichtig nachvollziehbare und im Einzelnen belegte Gründe für die Nichtanwendung sind (siehe Abschnitt 1.5).

## 1.3 Was diese Auswertung nicht ist

Diese Auswertung ist ausdrücklich nicht mit dem offiziellen DROps-Monitoring gleichzusetzen. Das Konzept ist bahnbezogen definiert und nicht als garantierte siebenstündige Ruhezeit für eine einzelne Kommune oder eine einzelne Flugroute zu verstehen. Das UNH weist in diesem

<sup>1</sup> Die Rohdaten – erster Abflug des Tages und letzter Abflug des Vortages über der Route CINDY-S, Messel, 1. April bis 30. Juni 2026 – wurden von einem Betroffenen in Messel manuell erhoben und dem Stopp Cindy-S e.V. am 22. Juli 2026 zur Verfügung gestellt. Der Erheber hatte die Gemeinnützige Umwelthaus GmbH mit Schreiben vom 7. Juli 2026 gebeten, ihm die entsprechenden Zeiten aus dem Lärmpausen-Monitoring zu übermitteln, um die manuelle Erhebung zu ersetzen. Eine Übermittlung der Daten ist bis zum Redaktionsschluss dieses Papiers nicht erfolgt. Aggregation und Auswertung der Daten erfolgten durch das Recherche-Team des Stopp Cindy-S e.V.; die Rohdaten liegen dem Verein vor und können auf Anfrage eingesehen werden

<sup>2</sup> Präsentation der Fluglärmschutzbeauftragten des Landes Hessen zur Bürgerveranstaltung in Wixhausen vom 23. September 2026, Seite 6. Siehe: [https://www.darmstadt.de/fileadmin/Dateistruktur2024/01\\_LEBEN/04\\_Umwelt/05\\_Luft-L%C3%A4rm-Strahlung-Licht/2026-09-23-Folien-Barth.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Dateistruktur2024/01_LEBEN/04_Umwelt/05_Luft-L%C3%A4rm-Strahlung-Licht/2026-09-23-Folien-Barth.pdf)

Zusammenhang zudem auf zulässige beziehungsweise betrieblich notwendige Ausnahmen hin. Die hier dargestellten Werte beschreiben also lediglich, was unter der Route beobachtet wurde<sup>3</sup>.

Aus den tatsächlich beobachteten Abweichungen des Betriebskonzeptes ergibt sich jedoch die eigentliche Transparenzfrage: Wenn DROps öffentlich mit siebenstündigen Lärmpausen beworben wird, nach welchen Kriterien wird dann festgestellt, ob dieses Ziel erreicht wird und wie wird die tatsächliche Entlastung einzelner, von den betroffenen Abflugrouten überflogener Siedlungsbereiche dabei berücksichtigt?

***Vielmehr legen die von Stopp Cindy-S e.V. ausgewerteten amtlichen Daten nahe, dass das Konzept in der morgendlichen Randstunde an etwa drei von vier anwendbaren Tagen nicht angewendet wird (siehe Abschnitt 1.5).***

#### 1.4 Wer prüft die Lärmpausen?

Auf Anfrage teilte das UNH mit, dass das entsprechende Monitoring nicht durch das UNH selbst bewertet werde. Die Lärmpausen würden vielmehr regelmäßig von einer durch das Hessische Wirtschaftsministerium geleiteten Arbeitsgruppe überwacht. Die nächste entsprechende Auswertung sei für das Jahresende vorgesehen.

Darüber hinaus verwies das UNH darauf, dass die Bewertung der Zielerreichung nicht dem UNH obliege, da es sich nicht um eine Maßnahme des Forum Flughafen und Region handle. Die Arbeitsgruppe stehe unter Leitung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); die Ergebnisse des Monitorings würden unter anderem in der Fluglärmkommission veröffentlicht, wo auch die Anwendungsquote der Lärmpausen betrachtet werde. Für weitere Fragen verwies das UNH an das zuständige Ministerium<sup>4</sup>.

Damit stellt sich die Frage, was die amtlichen Zahlen selbst aussagen.

#### 1.5 Was die amtlichen Zahlen zeigen

Das Hessische Wirtschaftsministerium veröffentlicht für jeden Tag, ob das Lärmpausenkonzept in den Nachtrandstunden angewendet wurde – und, falls nicht, aus welchem Grund. Stopp Cindy-S e.V. hat diese amtlichen Angaben für den Zeitraum vom 1. Juli 2025 bis zum 31. August 2026 (insgesamt

---

<sup>3</sup> In der Erhebung sind einzelne Tage gesondert vermerkt, an denen aufgrund der Betriebsrichtung (Ostwind) bzw. der Nutzung des Korridors zur Landungsvorbereitung keine oder nur wenige Abflüge über die Route CINDY-S erfolgten. Die an diesen Tagen festgestellten längeren Pausen sind daher nicht auf eine Anwendung des DROps-Konzeptes zurückzuführen.

<sup>4</sup> Schriftliche Auskünfte der Gemeinnützigen Umwelthaus GmbH (UNH) an den Stopp Cindy-S e.V. vom 18. August 2026, in Beantwortung der Anfragen des Vereins vom 5. August 2026. Das UNH verweist für weitere Fragen zum Lärmpausen-Monitoring auf das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Eine Antwort des UNH an den Erheber ist nach dessen Kenntnis nicht erfolgt.

427 Tage<sup>5</sup>), der die Einführung von CINDY-S am 10. Juli 2025 einschließt, für die morgendliche Randstunde zwischen 05:00 und 06:00 Uhr ausgewertet:

| Monat                                                                                                                                                                                     | Anwendbare Tage (Westbetrieb) | davon angewendet | Anwendungsquote |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------|-----------------|
| Juli 2025                                                                                                                                                                                 | 26                            | 0                | 0,0 %           |
| August 2025                                                                                                                                                                               | 17                            | 0                | 0,0 %           |
| September 2025                                                                                                                                                                            | 18                            | 3                | 16,7 %          |
| Oktober 2025                                                                                                                                                                              | 20                            | 5                | 25,0 %          |
| November 2025                                                                                                                                                                             | 25                            | 12               | 48,0 %          |
| Dezember 2025                                                                                                                                                                             | 18                            | 9                | 50,0 %          |
| Januar 2026                                                                                                                                                                               | 18                            | 11               | 61,1 %          |
| Februar 2026                                                                                                                                                                              | 15                            | 3                | 20,0 %          |
| März 2026                                                                                                                                                                                 | 18                            | 2                | 11,1 %          |
| April 2026                                                                                                                                                                                | 14                            | 0                | 0,0 %           |
| Mai 2026                                                                                                                                                                                  | 17                            | 0                | 0,0 %           |
| Juni 2026                                                                                                                                                                                 | 21                            | 0                | 0,0 %           |
| Juli 2026                                                                                                                                                                                 | 19                            | 11               | 57,9 %          |
| August 2026                                                                                                                                                                               | 16                            | 6                | 37,5 %          |
| <i>Quelle: eigene Auswertung des Stopp Cindy-S e.V. auf Grundlage der täglichen Veröffentlichungen des Hessischen Wirtschaftsministeriums; morgendliche Randstunde (05:00–06:00 Uhr).</i> |                               |                  |                 |

In der morgendlichen Randstunde wurde das Lärmpausenkonzept damit an weniger als einem Viertel der Tage angewendet, an denen es überhaupt anwendbar war. In der abendlichen Randstunde liegt die Quote im selben Zeitraum bei 95,5 Prozent – angewendet an 257 von 269 anwendbaren Tagen.

Bemerkenswert ist der angegebene Grund. Von den 200 Tagen, an denen die morgendliche Lärmpause nicht angewendet wurde, entfallen 184 auf „infrastrukturelle oder betriebliche Gründe des Flughafenbetreibers“. Nur 12 Tage werden mit flugsicherungsbedingten Erfordernissen und 4 Tage mit schlechten Wetterbedingungen begründet. Die vom UNH angeführten Ausnahmetatbestände – Notlagen, Rettungs-, Ambulanz- oder Regierungsflüge – erklären die Nichtanwendung in der Morgenstunde nicht.

**Von den 200 Tagen ohne morgendliche Lärmpause entfallen 184 auf betriebliche Gründe des Flughafenbetreibers.**

Die morgendliche Randstunde von 05:00 bis 06:00 Uhr ist für die entlang von CINDY-S betroffenen Kommunen eine der entscheidenden, da sie die nächtliche Ruhephase der Betroffenen beendet. Im Quartal April bis Juni 2026, das der Erhebung in Abschnitt 1.2 zugrunde liegt, wurde die morgendliche Lärmpause nach den Angaben des Ministeriums an keinem einzigen der 52

<sup>5</sup> Eigene Auswertung des Stopp Cindy-S e.V. auf Grundlage der monatlichen Übersichten „Verspätete Starts und Landungen“ des Hessischen Wirtschaftsministeriums (Juli 2025 bis August 2026), Spalten „Lärmpausen morgens“ und „Lärmpausen abends“. Als anwendbare Tage gewertet wurden ausschließlich Tage mit durchgängigem Westbetrieb; Tage mit Ostbetrieb bleiben unberücksichtigt, da das Konzept dort nicht greift. Tage mit einem Betriebsrichtungswechsel innerhalb der Randstunde (8 Tage morgens, 3 Tage abends) wurden ebenfalls nicht gewertet. Die vom Ministerium angegebenen Gründe für eine Nichtanwendung wurden getrennt erfasst. Die vollständige Auswertung kann auf Anfrage eingesehen werden.

anwendbaren Tage angewendet. Die in Messel an einzelnen Tagen dennoch beobachteten Pausen von sieben Stunden und mehr sind damit nicht auf eine Anwendung des Lärmpausenkonzepts zurückzuführen (vgl. Abschnitt 1.3).

## 1.6 Die eigentliche Lücke

Die Daten liegen damit vor – veröffentlicht vom Land Hessen, täglich, seit Jahren. Was fehlt, ist nicht die Veröffentlichung, sondern die Bewertung. Nach eigener Auskunft bewertet das UNH die Zielerreichung nicht; sie obliegt einer vom Hessischen Wirtschaftsministerium (HMWEVW) geleiteten Arbeitsgruppe, deren nächste Auswertung für das Jahresende vorgesehen ist. Öffentlich beworben wird das Konzept unterdessen unverändert mit siebenstündigen Lärmpausen. Eingehalten wird es in der morgendlichen Randstunde nur in den wenigsten Fällen.

Das ist nicht nur eine Frage der Außendarstellung. Für die Datengrundlage zur Berechnung des künftigen Lärmschutzbereichs (LSB 2033) unterstellt die Fraport AG nach ihrer Präsentation in der 284. Sitzung der Fluglärmkommission am 6. Mai 2026 eine Anwendungsquote der Lärmpausen von rund 75 Prozent am Morgen und rund 85 Prozent am Abend, abgeleitet aus langjährigen Realwerten<sup>6</sup>. Die amtlichen Angaben für den Zeitraum seit Juli 2025 ergeben dagegen morgens 23,7 Prozent (62 von 262 anwendbaren Tagen) und abends 95,5 Prozent. Ob die unterstellten Quoten nachvollziehbar und belastbar sind, kann die Öffentlichkeit nicht überprüfen. Weichen sie dauerhaft von der Praxis ab, wäre die Berechnung des künftigen Lärmschutzbereichs davon unmittelbar betroffen.

## 2. FANOMOS: wenn die Datengrundlage nicht herausgegeben werden darf

Eine unabhängige Überprüfung wird zusätzlich dadurch erschwert, dass das UNH die in seinen Anwendungen verwendeten FANOMOS-Flugspurdaten nach eigener Auskunft nicht herausgeben darf, da es sich um Daten der Deutschen Flugsicherung (DFS) handelt, die dem UNH lediglich zur Nutzung überlassen werden und deren Weitergabe vertraglich untersagt sei. Für entsprechende Anfragen müsse man sich unmittelbar an die DFS wenden.

Damit entsteht ein grundlegendes Transparenzproblem. In der Öffentlichkeit wird ein lärmmindertes Betriebskonzept beworben, dessen amtliche Datengrundlage jedoch nicht ohne Weiteres selbst ausgewertet werden kann. Zwar sind Flugspuren aus frei zugänglichen Quellen verfügbar, etwa von ADS-B-basierten Anbietern wie Flightradar24 oder aus dem Messnetz des DFLD. Mit ihnen lassen sich einzelne Ergebnisse des UNH gegenprüfen, wie es auch Stopp Cindy-S e.V. tut. Sie unterscheiden sich aber in Erfassung und Vollständigkeit von den amtlichen Daten und ersetzen diese nicht: Die amtliche Datengrundlage selbst bleibt der Öffentlichkeit verschlossen.

Für die Flugroute CINDY-S ist das von besonderer Bedeutung, denn Stopp Cindy-S e.V. hat wiederholt festgestellt, dass eigene Beobachtungen, Messungen und Rückmeldungen von Betroffenen teilweise erheblich von den offiziellen Modell- und Bewertungswerten abweichen. Auch zur Frage der tatsächlich geflogenen Flugspuren bestehen offene methodische Fragen, die sich abschließend nur

---

<sup>6</sup> Fraport AG, Präsentation „Vorstellung des Datenerfassungssystems für LSB 2033“ (TOP 4 der 284. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt am 6. Mai 2026), Folie „Lärmpausen sind berücksichtigt“. Siehe: [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/284\\_sitzung\\_am\\_6.5.2026\\_stand\\_6.5.2026/top\\_4\\_-\\_praes\\_fraport\\_vorstellung\\_des\\_datenerfassungssystems\\_fuer\\_lsb\\_2033.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/284_sitzung_am_6.5.2026_stand_6.5.2026/top_4_-_praes_fraport_vorstellung_des_datenerfassungssystems_fuer_lsb_2033.pdf)

mit den amtlichen Originaldaten klären lassen. Die Öffentlichkeit soll den offiziellen Bewertungen vertrauen, kann sie aber immer seltener selbst nachvollziehen.

***Die Öffentlichkeit soll den offiziellen Bewertungen vertrauen, kann sie aber immer seltener selbst nachvollziehen.***

### 3. Fluglärmbeschwerden: neue Zugangshürden mitten in der Debatte

#### 3.1 Was sich geändert hat

Bis Ende Juni 2026 konnten Bürgerinnen und Bürger über das Fluglärmbeschwerdeportal der Fraport AG konkrete Fluglärmereignisse unter anderem mit Angaben zu Uhrzeit, Flugnummer, Beschwerdegrund und Postleitzahl melden. Seit Ende Juni verlangt Fraport zusätzlich zwingend Vor- und Nachname, vollständige Anschrift und E-Mail-Adresse – unabhängig davon, ob eine individuelle Antwort gewünscht wird oder lediglich eine Beschwerde erfasst werden soll.

#### 3.2 Die Begründung

Fraport begründet die Änderung mit einem zuletzt starken Anstieg anonymer Beschwerden, teilweise strafrechtlich relevanten Beleidigungen und Bedrohungen sowie dem Ziel, zwischen Beschwerden vieler unterschiedlicher Personen und wiederholten Beschwerden Einzelner unterscheiden zu können.

Stopp Cindy-S e.V. erkennt an, dass Fraport ein berechtigtes Interesse an einer sachgerechten Bearbeitung von Beschwerden und an belastbaren Statistiken haben kann. Beleidigungen jeder Art sowie Bedrohungen werden von Stopp Cindy-S e.V. aufs Schärfste verurteilt und sind der Sache in keiner Weise dienlich.

#### 3.3 Ein seit 2016 bekanntes Problem

Erklärungsbedürftig ist jedoch, warum ausgerechnet jetzt die Zugangsvoraussetzungen für sämtliche Fluglärmbeschwerden grundlegend verändert werden müssen. Denn die Problematik der sogenannten Vielbeschwerdeführer ist keineswegs neu.

Bereits 2016 wurde in der Fluglärmkommission über Vielbeschwerdeführer und deren Einfluss auf die Beschwerdestatistik beraten. Fraport erfasste entsprechende Fälle bereits damals gesondert und auch in den Folgejahren wurden sie in den Statistiken der Fluglärmkommission gesondert ausgewiesen. Das Problem ist also seit vielen Jahren bekannt und war statistisch bereits berücksichtigt. Warum reicht diese seit Jahren praktizierte Differenzierung plötzlich nicht mehr aus und warum wird gleichzeitig die vollständige Identität sämtlicher Beschwerdeführer zur Voraussetzung dafür, überhaupt noch eine Beschwerde abgeben zu können?

#### 3.4 Der mögliche statistische Bruch

Besonders relevant ist die zeitliche Dimension. Nach Einführung von CINDY-S stieg die Zahl der Fluglärmbeschwerden deutlich an. Dies wird sowohl durch behördliche Darstellungen als auch durch Fraport selbst bestätigt. Ausgerechnet während dieser Debatte wird nun die Erfassungsmethode verändert.

Damit entsteht ein möglicher statistischer Bruch: Wenn die zusätzlichen Hürden dazu führen, dass künftig weniger Menschen offizielle Beschwerden einreichen, kann ein späterer Rückgang der Beschwerdezahlen nicht ohne Weiteres als Rückgang der tatsächlichen Fluglärmbelastung interpretiert werden. Eine Statistik lässt sich nicht über Jahre vergleichen, wenn gleichzeitig die Bedingungen ihrer Erhebung geändert werden.

***Eine Statistik lässt sich nicht über Jahre vergleichen, wenn gleichzeitig die Bedingungen ihrer Erhebung geändert werden.***

Es wird hier nicht behauptet, dass Fraport die Beschwerdezahlen bewusst reduzieren will. Erforderlich ist aber eine Erklärung, wie künftig sichergestellt wird, dass ein möglicher Rückgang der Beschwerden nicht lediglich Folge höherer Zugangshürden ist. Konkret offen sind vier Punkte:

- wie stark die Zahl der anonymen Beschwerden tatsächlich gestiegen ist;
- wie viele davon strafrechtlich relevante Inhalte enthielten;
- warum die bisherige statistische Differenzierung von Vielbeschwerdeführern nicht mehr ausreichen soll;
- wie die Vergleichbarkeit der Beschwerdestatistik vor und nach der Umstellung gewährleistet werden soll.

Auf Anfrage hat die Fraport AG sich zu den oben genannten Punkten nicht differenziert geäußert.

***Auf Anfrage hat die Fraport AG sich zu den oben genannten Punkten nicht differenziert geäußert.***

#### 4. Politische Kommunikation und unbeantwortete Fachfragen

Auch auf politischer Ebene zeigt sich eine Diskrepanz zwischen öffentlicher Kommunikation und konkreter Auseinandersetzung mit den Fragen der neu Betroffenen.

Hessens Wirtschaftsminister und stellvertretender Ministerpräsident Kaweh Mansoori wirbt öffentlich für mehr Gerechtigkeit beim Umgang mit dem Flughafen und für eine stärkere Ausrichtung politischer Maßnahmen an der tatsächlichen Fluglärmbelastung. Jede Unterstützung für Kommunen und Menschen, die unter Fluglärm leiden, ist zu begrüßen. Finanzielle Kompensation und politische Kommunikation können jedoch die Auseinandersetzung mit der Frage nicht ersetzen, wie die zusätzliche Lärmbelastung durch CINDY-S tatsächlich verteilt wird.

Auf die konkreten Fragen der neu betroffenen Bürgerinnen und Bürger geht die öffentliche Kommunikation bislang nicht ein. Unter einem vielbeachteten Social-Media-Beitrag des Ministers vom 30. Juni 2026 blieben sämtliche Kommentare unbeantwortet<sup>7</sup>. Erfreulicherweise findet seit Anfang September ein direkter Austausch mit Hessens Wirtschaftsminister Kaweh Mansoori statt. Stopp Cindy-S e.V. begrüßt diesen Dialog ausdrücklich und sieht darin eine wichtige Gelegenheit, die

---

<sup>7</sup> Siehe: [https://www.instagram.com/p/DaNh3Ozs1\\_i/](https://www.instagram.com/p/DaNh3Ozs1_i/)

Perspektive der neu von CINDY-S betroffenen Bürgerinnen und Bürger unmittelbar einzubringen und offene Fragen gemeinsam zu erörtern<sup>8</sup>.

Daneben bleiben konkrete fachliche Fragen an das Büro der Fluglärmenschutzbeauftragten des Landes Hessen bedauerlicherweise weiterhin vielfach unbeantwortet. Mehrere Eingaben warten dort seit Monaten auf eine inhaltliche Antwort. Auch Fachaufsichtsbeschwerden beim zuständigen Ministerium sind bislang nicht abschließend beschieden oder bearbeitet worden. Es geht dabei nicht darum, dass jede Kritik übernommen werden muss – wohl aber darum, dass konkrete Fragen von Menschen, die durch eine neue Flugroute erstmals oder erheblich stärker belastet werden, eine inhaltliche Antwort erhalten.

## 5. Wissenschaftliche Beratung und der Umgang mit Kritik

Zur Transparenzfrage gehört auch der Umgang wissenschaftlicher und beratender Institutionen mit kritischen Nachfragen. Das Öko-Institut hatte nach Einführung von CINDY-S einen eigenen Beitrag zur neuen Abflugroute veröffentlicht und diese unter anderem mit einer Verringerung der Fluglärmbelastung in Darmstadt-Arheilgen und Kranichstein begründet. Auf die zunächst eingegangenen kritischen Kommentare reagierte das Institut teilweise persönlich. Später wurde die Diskussion durch einen ergänzenden Hinweis zusammengefasst und damit einseitig beendet.

Offen bleibt, ob die Vielzahl konkreter Einwände und Fragen der Betroffenen tatsächlich inhaltlich beantwortet wird. Transparenz bedeutet nicht, dass wissenschaftliche Institutionen jede Kritik übernehmen müssen. Transparenz bedeutet, dass nachvollziehbare fachliche Fragen auch fachlich beantwortet werden. Gerade wenn wissenschaftliche Bewertungen als Grundlage weitreichender politischer Entscheidungen dienen, ist eine offene Auseinandersetzung mit abweichenden Daten und Beobachtungen unverzichtbar.

Hinzu kommt eine strukturelle Asymmetrie: Gegenüber den Mitgliedern der Fluglärmkommission verfügt das UNH faktisch über ein Kommunikationsmonopol. Die fachlichen Bewertungen zu CINDY-S erreichen die Mitglieder im Wesentlichen aus einer Hand, während Stopp Cindy-S e.V. im Rahmen der Fluglärmkommission die Sicht der Betroffenen nicht vortragen und abweichende Daten nicht verteidigen darf. Eine Auseinandersetzung auf Augenhöhe ist unter diesen Bedingungen kaum möglich.

## 6. Das gemeinsame Muster

DROps, die amtliche Flugspurdatengrundlage, das Beschwerdeportal, die politische Kommunikation und der Umgang mit fachlicher Kritik sind keine voneinander isolierten Vorgänge. Sie führen zu

---

<sup>8</sup> Nicht nur Staatsminister Mansoori beginnt, dies zu bemerken. Am 17.08.2026 wurde Lutz Köhler, Erster Kreisbeigeordneter des Landkreises Darmstadt-Dieburg, in einer vom Landkreis herausgegebenen Pressemitteilung zitiert: „Entscheidungen, die das Leben so vieler Menschen in unserem Landkreis unmittelbar berühren, müssen auf einer Datenbasis stehen, die für alle Seiten nachvollziehbar und überprüfbar ist. Wo Zweifel an der Datengrundlage bestehen, müssen diese ernst genommen und ausgeräumt werden – das ist für mich eine Frage der Sorgfalt, die wir den Menschen in diesem Landkreis schulden. Ich sehe den anstehenden Herbstsitzungen von FLK und FFR mit Interesse entgegen – als Gelegenheit, alle Sichtweisen zu CINDY-S zu hören und die neuen Lärmdaten zu prüfen und zu bewerten, die vor der Testphase der Route noch nicht vorlagen.“ Siehe: <https://www.ladadi.de/kreis-bildung/aktuelles/pressemitteilungen/pressemitteilungen/2026/august-2026/cindys/>

derselben grundlegenden Frage: Kann die Öffentlichkeit die offiziellen Aussagen zum Fluglärmenschutz tatsächlich überprüfen?

- Bei DROps wird mit siebenstündigen Lärmpausen geworben, während eine eigene Auswertung der Überflüge über Messel eine solche Pause nur an 26,4 Prozent der Tage feststellen konnte – und die Bewertung der Zielerreichung einer ministeriell geleiteten Arbeitsgruppe obliegt, deren nächste Auswertung erst zum Jahresende vorgesehen ist.
- Bei der amtlichen Flugspurdatengrundlage (FANOMOS) verweist das UNH auf die DFS und kann die Daten nach eigener Auskunft nicht weitergeben; Gegenprüfungen sind nur anhand frei verfügbarer Flugspuren möglich.
- Bei den Fluglärmbeschwerden wird die Erfassungsmethode verändert, obwohl die Problematik der Vielbeschwerdeführer seit Jahren bekannt und statistisch bereits berücksichtigt war.
- Bei politischen Verantwortlichen und der Fluglärmenschutzbeauftragten bleiben konkrete Fragen von Betroffenen teilweise seit Monaten unbeantwortet.
- Bei wissenschaftlichen und beratenden Institutionen bleibt offen, ob kritische Einwände inhaltlich aufgegriffen werden. Öffentliche Diskurse werden einseitig beendet.

Daraus entsteht ein Muster: Die Öffentlichkeit soll den offiziellen Bewertungen vertrauen, erhält aber nicht immer die Möglichkeit, deren Grundlagen unabhängig nachzuvollziehen. Transparenz ist keine Einbahnstraße.

## 7. Was Transparenz konkret bedeuten würde

Aus der Analyse ergeben sich fünf überprüfbare Anforderungen an die Verantwortlichen:

- Offenlegung der Kriterien und der Methodik, nach denen die Zielerreichung der DROps-Lärmpausen bewertet wird, einschließlich der Frage, wie einzelne überflogene Siedlungsbereiche dabei berücksichtigt werden – sowie eine Erklärung, weshalb die morgendliche Lärmpause nach den amtlichen Angaben des Landes seit Juli 2025 nur an rund einem Viertel der anwendbaren Tage angewendet wurde, während das Konzept öffentlich unverändert mit siebenstündigen Lärmpausen beworben wird, und aus welchen konkreten infrastrukturellen oder betrieblichen Gründen des Flughafenbetreibers die Nichtanwendung in 184 Fällen im Auswertungszeitraum erfolgte.
- Veröffentlichung der Ergebnisse der ministeriell geleiteten Arbeitsgruppe zu den Lärmpausen in nachvollziehbarer, prüfbarer Form. Das Land veröffentlicht zwar täglich, ob die Lärmpause angewendet wurde. Es fehlt jedoch, nach welchen Kriterien daraus eine Zielerreichung abgeleitet wird, wie sich diese auf einzelne Siedlungsbereiche auswirkt und was sich im Einzelnen hinter der Sammelkategorie „infrastrukturelle oder betriebliche Gründe“ verbirgt – etwa welche Bauarbeiten, wie lange und ob sie planbar waren.
- Zugang zu den amtlichen Flugspurdaten (FANOMOS) für betroffene Kommunen und Betroffenenvertretungen in einem unabhängig auswertbaren Format – oder eine belastbare Begründung, weshalb dies dauerhaft ausgeschlossen bleiben soll.

- Belegte Angaben zum Anstieg anonymer und strafrechtlich relevanter Beschwerden sowie ein Verfahren, das die Vergleichbarkeit der Beschwerdestatistik vor und nach der Umstellung sicherstellt.
- Inhaltliche Beantwortung der seit Monaten offenen fachlichen Eingaben an die Fluglärmschutzbeauftragte und das zuständige Ministerium.

Transparenz bedeutet nicht, dass Behörden oder wissenschaftliche Einrichtungen immer einer Meinung mit den Betroffenen sein müssen. Transparenz bedeutet, dass die Betroffenen nachvollziehen können, warum und auf welcher Basis eine Entscheidung getroffen wurde. Diese Möglichkeit darf nicht davon abhängen, ob die erhobenen Daten das vorab gewünschte Bild ergeben.

-- END --

#### **Wir freuen uns über Rückmeldungen**

Der Stopp Cindy-S e.V. freut sich über Reaktionen, Korrekturhinweise und Kommentare zu diesem Papier.

#### **Kontakt und Rückfragen**

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

Presse und Medien: [medien@stopp-cindy-s.de](mailto:medien@stopp-cindy-s.de)  
Website: <https://www.stopp-cindy-s.de>  
LinkedIn: [linkedin.com/company/stopp-cindy-s](https://www.linkedin.com/company/stopp-cindy-s)  
Instagram: [instagram.com/stoppcindysev](https://www.instagram.com/stoppcindysev)  
Facebook: [facebook.com/stoppcindy](https://www.facebook.com/stoppcindy)  
Mitmachen und Petition: <https://stopp-cindy-s.de/index.php/mitmachen>  
Fluglärmelder: [fluglaermelder.de](https://fluglaermelder.de)

Rückfragen zu diesem Themenpapier, zu den Daten und zur Methodik richten Sie bitte an die Medienadresse. Die in den Fußnoten genannten Rohdaten und Auswertungen können dort auf Anfrage eingesehen werden.

---

## **Methodischer Hinweis**

Die Auswertung in Abschnitt 1.5 beruht auf den monatlichen Übersichten „Verspätete Starts und Landungen“ des Hessischen Wirtschaftsministeriums für den Zeitraum 1. Juli 2025 bis 31. August 2026 (427 Tage) und wertet die dort täglich veröffentlichten Angaben in den Spalten „Lärmpausen morgens“ und „Lärmpausen abends“ aus. Als anwendbare Tage gewertet wurden ausschließlich Tage mit durchgängigem Westbetrieb, da das Lärmpausenkonzept bei Ostbetrieb nicht greift; Tage mit einem Betriebsrichtungswechsel innerhalb der Randstunde blieben unberücksichtigt. Die vom Ministerium angegebenen Gründe für eine Nichtanwendung wurden getrennt erfasst und nicht zusammengefasst.

---

© 2026 Stopp Cindy-S e.V., Amtsgericht Darmstadt, VR 85080 · Recherche-Team des Stopp Cindy-S e.V. · Lizenz: CC BY 4.0  
[medien@stopp-cindy-s.de](mailto:medien@stopp-cindy-s.de) · [stopp-cindy-s.de](https://www.stopp-cindy-s.de)