



WILLKOMMEN

zur Bürgerversammlung
zur Lateralverschiebung von Cindy S



Es begrüßen Sie:

Jörg Strobel

Vorsitzender der Gemeindevertretung

Tobias Wilbrand

Bürgermeister



Weitere Gäste:

Paul-Gerhard Weiß

Vorstand der Fluglärmkommission

Alexander Böhn

Kreisbeigeordneter und Vertreter des Landkreises
Offenbach in der Fluglärmkommission

Oliver Quilling

Landrat Landkreis Offenbach und Vorstand
Forum Flughafen und Region

Claudia Lange

Bürgermeisterin der Gemeinde Erzhausen

Regine Barth

Fluglärmbeauftragte des Landes Hessen

Thomas Mehler

Rechtsbeistand zur Vorbereitung der Klage
gegen die Verlagerung

Martin Unverzagt

Initiator des Vereins „Stopp Cindy S“

Günther de las Heras

Vorsitzender der FLAG-E



EINFÜHRUNG JÖRG STROBEL VORSITZENDER DER GEMEINDEVERTRETUNG:

- Begrüßung
- Ablauf
- Kommunikationsregeln



Ablaufplanung:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Was ist bisher passiert?
3. Was sind unsere Argumente gegen die Verlegung?
4. Welche politischen Schritte wollen wir gehen?
5. Statements der Bürgerinitiativen
6. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben wir?
7. Diskussionsrunde mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern unter Berücksichtigung der eingereichten Fragen



Ablaufplanung:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Was ist bisher passiert?
3. Was sind unsere Argumente gegen die Verlegung?
4. Welche politischen Schritte wollen wir gehen?
5. Statements der Bürgerinitiativen
6. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben wir?
7. Diskussionsrunde mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern unter Berücksichtigung der eingereichten Fragen



Ablaufplanung:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Was ist bisher passiert?
3. Was sind unsere Argumente gegen die Verlegung?
4. Welche politischen Schritte wollen wir gehen?
5. Statements der Bürgerinitiativen
6. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben wir?
7. Diskussionsrunde mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern unter Berücksichtigung der eingereichten Fragen



Beitrag

Frau Barth, Hessische Lärmschutzbeauftragte

Paul-Gerhard Weiß, Vorsitzender der FLK



Ablaufplanung:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Was ist bisher passiert?
3. Was sind unsere Argumente gegen die Verlegung?
4. Welche politischen Schritte wollen wir gehen?
5. Statements der Bürgerinitiativen
6. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben wir?
7. Diskussionsrunde mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern
8. Vorbereitete Fragerunde
9. Offene Fragerunde



Zurzeit vier Argumentationslinien:

1. Die Abwägung für die Verlagerung beruht auf falschen Grundlagen
2. Die Verlagerung ist ein unnötiges zusätzliches Sicherheitsrisiko
3. Bei einer Gesamtlärmbetrachtung würde die Abwägung anders ausfallen
4. Die neue Route ist eine unnötige zusätzliche Umweltbelastung



Zurzeit vier Argumentationslinien:

1. Die Abwägung für die Verlagerung beruht auf falschen Grundlagen
2. Die Verlagerung ist ein unnötiges zusätzliches Sicherheitsrisiko
3. Bei einer Gesamtlärbetrachtung würde die Abwägung anders ausfallen
4. Die neue Route ist eine unnötige zusätzliche Umweltbelastung



Falsche Grundlagen der Abwägung:

1. Auftriebsverlust und zusätzlicher Schub nicht ausreichend berücksichtigt
2. Veränderte Lärmverteilung durch Flugkurven nicht berücksichtigt
3. Zahlen der Betroffenen in Berechnungen nicht realistisch
4. Erwartete und tatsächliche Be- und Entlastung unterscheiden sich
5. FFI 2.0 keine zeitgemäße Grundlage zur Bewertung



Falsche Grundlagen der Abwägung:

6. Schwellenwerte viel zu hoch
7. Gesamtlärm nicht ausreichend berücksichtigt
8. Entscheidung war aufgrund der Zusammensetzung des Entscheidungsgremiums undemokratisch
9. Gebiete mit passiven Schallschutzmaßnahmen werden entlastet, während Gebiete ohne diesen Schutz belastet werden



Zurzeit vier Argumentationslinien:

1. Die Abwägung für die Verlagerung beruht auf falschen Grundlagen
2. Die Verlagerung ist ein unnötiges zusätzliches Sicherheitsrisiko
3. Bei einer Gesamtlärmbetrachtung würde die Abwägung anders ausfallen
4. Die neue Route ist eine unnötige zusätzliche Umweltbelastung



Zusätzliches Sicherheitsrisiko:

1. Schon nach drei Monaten eine Vielzahl von Überschüssen Richtung Messel (Grund für den letzten Abbruch)
2. Kreuzungsverkehr mit dem südlichen Gegenanflug vor allem nach dem Durchstarten nicht ausreichend berücksichtigt
3. Wirbelschleppen könnten Flugplatz Egelsbach gefährden
4. Die Flugroute verläuft am FAIR-Teilchenbeschleuniger vorbei
5. Die neue Flugroute führt bereits kurz nach Start über Hochspannungsleitungen



Zurzeit vier Argumentationslinien:

1. Die Abwägung für die Verlagerung beruht auf falschen Grundlagen
2. Die Verlagerung ist ein unnötiges zusätzliches Sicherheitsrisiko
3. Bei einer Gesamtlärbetrachtung würde die Abwägung anders ausfallen
4. Die neue Route ist eine unnötige zusätzliche Umweltbelastung



Nicht berücksichtigte Lärmquellen:

1. Flugplatz Egelsbach
2. Südlicher Gegenanflug
3. Geringerer Auftrieb und Kurven produzieren mehr Lärm in Bodennähe
4. Viel befahrene Bahnstrecke direkt durch den Ort
5. Zwei Autobahnen (A661 und A 5)

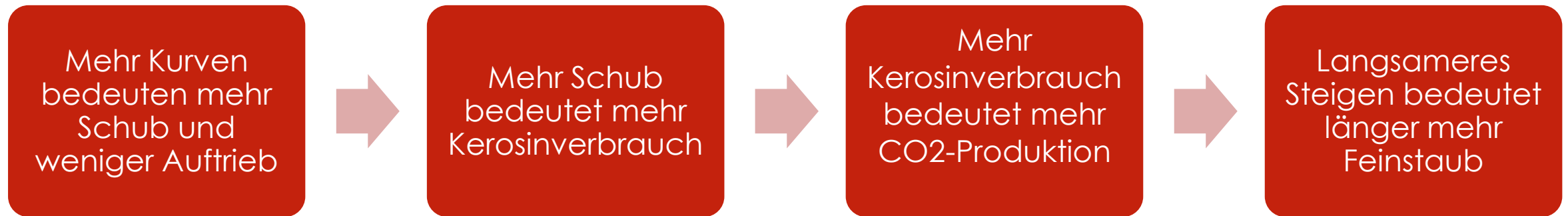


Zurzeit vier Argumentationslinien:

1. Die Abwägung für die Verlagerung beruht auf falschen Grundlagen
2. Die Verlagerung ist ein unnötiges zusätzliches Sicherheitsrisiko
3. Bei einer Gesamtlärbetrachtung würde die Abwägung anders ausfallen
4. Die neue Route ist eine unnötige zusätzliche Umweltbelastung



Zusätzliche Umweltbelastungen:



**Beides ist im Verhältnis zum Gesamtvolumen wenig,
aber eben unnötigerweise zusätzlich**



Ablaufplanung:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Was ist bisher passiert?
3. Was sind unsere Argumente gegen die Verlegung?
4. Welche politischen Schritte wollen wir gehen?
5. Statements der Bürgerinitiativen
6. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben wir?
7. Diskussionsrunde mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern unter Berücksichtigung der eingereichten Fragen



Politische Schritte:

1. Fakten zu unseren Argumentationslinien zusammentragen
2. Überzeugungsarbeit bei den Entscheidungsträgern
3. Öffentlichkeitsarbeit
4. Erste Zwischenergebnisse des Monitorings bis Ende des Jahres zeitnah auswerten und nutzen

Politische Ziele:

1. Kurzfristig: Entscheidung über Aussetzung der neuen Flugroute
2. Mittelfristig: Entscheidung über die Rücknahme der Verlagerung durch Mehrheit in der Fluglärmkommission
3. Langfristig: Echte Lärminderungsmaßnahmen statt nur Verlagerung



Ablaufplanung:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Was ist bisher passiert?
3. Was sind unsere Argumente gegen die Verlegung?
4. Welche politischen Schritte wollen wir gehen?
5. **Statements der Bürgerinitiativen**
6. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben wir?
7. Diskussionsrunde mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern unter Berücksichtigung der eingereichten Fragen



BEITRAG BÜRGERINITIATIVEN



Beitrag Günther De las Heras, FLAG-E

Egelsbacher Fluglärmmodell 3.0

- VLP Egelsbach
(ca. 70.000 Flugbewegungen im Jahr)
- Südlicher Gegenanflug zum FRA seit 2011
Abgemildert durch die Höhenverlagerungen in 2017 und 2019
- Cindy-S vom FRA seit 10.07.2025

Egelsbacher Fluglärm Modell 3.0

	<u>Lden</u>			
	Aug 24	Aug 25	Sep 24	Sep 25
VLP H-01	47,9	48,8	49,2	49,3
FRA H-11	37,5	47,7	37,4	47
Summen	48,3	51,3	49,5	51,3
	<u>Überflüge</u>			
	Aug 24	Aug 25	Sep 24	Sep 25
FRA H-11	111	1220	27	855



Beitrag Martin Unverzagt, Stopp Cindy-S



Stopp Cindy-S e.V. - Jetzt sofort handeln - und das gemeinsam!

Bürgerversammlung Egelsbach

01.10.2025



Verein



Petition

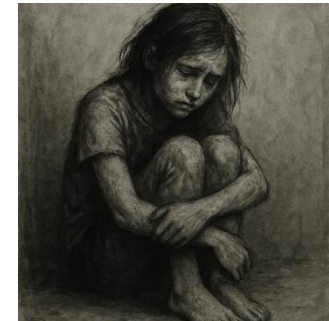


Wendepunkt 10.07.2025



Einführung des neuen Abflugverfahrens Cindy-S

- Ab 5:00 Uhr morgens kein Schlaf mehr möglich.
- Bis 23:00 Uhr, in über 70% aller Tage, massiver Fluglärm fast im Minutentakt.
- Unsere Emotionen:
 - Wütend
 - Ungerecht behandelt
 - Machen uns Sorgen
 - Eigentumsverlust
 - Wir fühlen uns HILFLOS



Wir sind nicht Hilflos JETZT handeln - Gemeinsam sind wir stark!



- Seit dem 23.07.2025 organisieren wir uns kommunenübergreifend.
- Wir haben die Facebookseite [stoppcindys](#) gegründet, mit einer Reichweite von 1.200 Followern.
- Der Verein Stopp Cindy-S e.V. hat nun fast 500 aktive Mitglieder in allen betroffenen Kommunen.
- Wir haben eine [Online Petition](#) gestartet, die an alle verantwortlichen Organisationen geschickt werden kann, inkl. Hessischer Landtag. Aktuell über 2.700 Unterzeichner.
- Wir unterstützen alle Betroffenen bei ihren Beschwerden (siehe [Webseite](#)).
- Wir stellen ab sofort in Kooperation mit der Uni Münster günstige Lärm- und Feinstaub-Messstellen für interessierte Bürger zur Verfügung. Für die ersten 20 Messstellen entstehen Kosten von 240,- € pro Messstelle. Bitte sprechen Sie uns an und bestellen Sie noch heute.
- Jürgen Hadasik wird die Koordination aller Vereinsaufgaben in Egelsbach übernehmen.

!! Unterstützen Sie uns und werden Sie Mitglied im Verein (kostenlos), auf Facebook und ganz wichtig unterzeichnen Sie unsere Online Petition !!



(Probe)Betrieb Cindy-S



Laut FLK und Fr. Barth befinden wir uns in einem Probebetrieb.
Dies ist für die Lärmbewertung nicht richtig!

- In 283 Tagen geht Cindy-S automatisch in den Regelbetrieb über.
- Eine transparente, unabhängige und faire Lärmüberprüfung ist nicht definiert.
- Die Anzahl und Positionen der Lärmmessstellen sind ungeeignet.
- Das Lärm-Monitoring ist absolut unzureichend und dauert eine Ewigkeit.
- Das BAF lehnt die Einbeziehung von WHO-Lärmleitlinien (2018) und ICAO-Empfehlungen zur Gesamtlärmbetrachtung ab.
- Das UNH stellt sich als unabhängige Organisation dar, ist aber ein Gremium des FFR (neben Express und Koordinierungsrat).
- Unser Eindruck ist, dass das FFR durch sehr gute Lobbyarbeit aus Darmstadt, zu sehr die Darmstädter Interessen vertritt und somit die eigentliche Aufgabe einer gerechten und fairen Lärmverteilung nicht mehr wahrnimmt.



Bewertung der Entscheidung zur Einführung von Cindy-S



- Die bisherigen Lärmberechnungen sowie das zugrunde liegende Berechnungsmodell ist FALSCH. Die durch WHO und ICAO vorgeschriebene Gesamtlärmbetrachtung wird ignoriert.
- Verlängerte Flugstrecken und fehlender Auftrieb verursachen erhebliche Zusatzemissionen (CO₂, NO_x) und sind belastend für Klima und Luftqualität.
- Nach Berechnungen führt CINDY S bei ~200 Starts/Tag zu jährlichen Zusatzemissionen im fünfstelligen Tonnenbereich CO₂.
- Die Berechnung der netto entlasteten Personen ist FALSCH, nicht transparent und auch nicht nach internationalen Standards ermittelt.
- Die Hessenwaldschule in Erzhausen wird nun direkt überflogen. Ein sinnvoller Schulbetrieb ist nicht mehr möglich, Schutzmaßnahmen existieren nicht.
- Besondere Objekte wie GSI/FAIR oder das UNESCO-Welterbe „Grube Messel“ werden sehr nah überflogen, mit erheblichen Lärmauswirkungen.
- Alleine in Arheilgen und Kranichstein sind seit den 90er Jahren über 5.000 Bürger zugezogen. Diese haben aufgrund des eingepreisten, niedrigen Grundstückwertes wissentlich in Kauf genommen, dass sie mit Fluglärm belastet sind. Ganz im Gegensatz zu Bürgern z.B. aus Messel, Erzhausen, Egelsbach, Langen und Groß Zimmern, die bewusst einen höheren Kaufpreis bezahlt haben. Was ist daran gerecht diese Bürger nun zu bestrafen?



Lärm Berechnung



Warum ist die Berechnung FALSCH?

- Es wurde nur eine Verschiebung des Lärms betrachtet und die eigentliche Physik (Aerodynamik) außer Acht gelassen.
- Es werden **3 zusätzliche Kurven** geflogen. Das bedeutet Auftriebsverlust gegenüber Amtix-kurz. Dies kann nur durch viel mehr Schub kompensiert werden.
- Mehr Schub = höherer Lärmpegel und mehr Treibstoff = mehr CO₂ und NO_x
- Die Kurven erzeugen zusätzlich eine Verbreiterung des Lärmkorridors.

!! Höherer Lärmpegel und breiterer Lärmkorridor heißt viel mehr Betroffene als in der Modellrechnung angenommen!!

Genau das bestätigt sich nun!



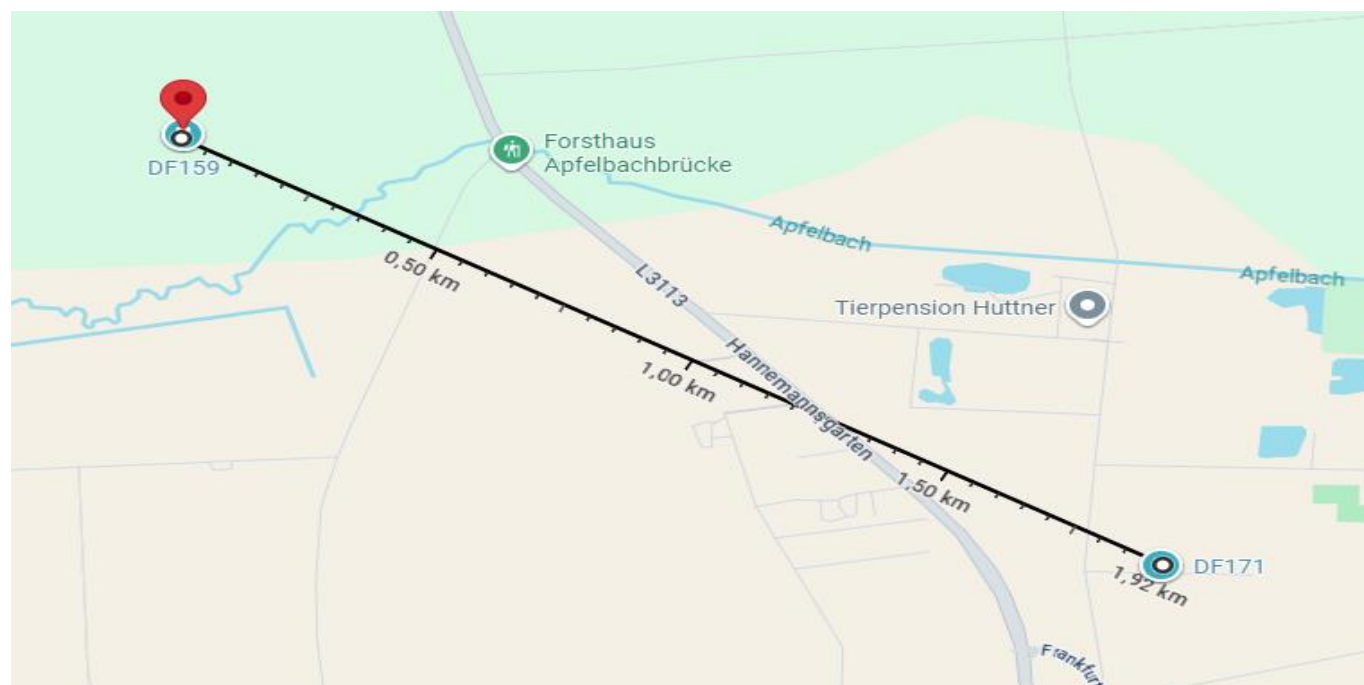


Betrachtung der Flughöhen

Bis 09.07.2025 musste an Punkt DF 159 (N495658.59 E0083425.12) die Mindestflughöhe von 2500ft erreicht werden.

Zum Beginn von CINDY-S wurde dieser Punkt um 1,92 km, weiter weg von der Startbahn West verschoben. Der neue Punkt zur Erreichung der Mindestflughöhe heißt DF171 (N495627.93 E0083549.31)

Das führt zu einer absolut anderen Faktenlage, als in der Modelrechnung angenommen. Die Erfassung durch das UNH mittels Fanomos ist damit nichtig. Die Flugbahnen sind nun wesentlich flacher und damit in allen betroffenen Kommunen auch lauter!



Cindy-S vs. Amtix-kurz für die ganz Großen (Bsp. A340-300 und -600 und Boeing 747)



- Maschinen, die Amtix-kurz noch fliegen konnten, schaffen Cindy-S nicht mehr, wenn voll beladen und voll betankt.
- LH lässt diese Maschinen vorwiegend Amtix-lang fliegen

Das bedeutet:

- Die Darstellung, dass Cindy-S fliegbar ist, entspringt einer nicht vollständigen Betrachtung, da ohne die oben genannten Flugzeugtypen! Das sind größtenteils diejenigen Flieger, die in der Corona Zeit zum Abbruch geführt haben.
- Zusätzlicher Lärm für die Kommunen unter Amtix-lang (Worfelden, Klein Gerau, Weiterstadt, Büttelborn, Groß Gerau)



Wirtschaftliche Interessen von Darmstadt



- Arheilgen und Kranichstein sind die einzigen Gewinner bei Cindy-S!
- Alle anderen Kommunen werden nicht entlastet, sondern sogar noch mehr belastet.
- Darmstadt weist im Masterplan 2030+ weitere Baugebiete aus, die nur durch die Verlegung von Amtix-kurz überhaupt realisierbar sind!
- Darmstadt ist die höchstverschuldete Stadt in Hessen, mit einer pro Kopf Verschuldung von über 17 T€ (weit höher als Frankfurt mit 11 T€).
- Wir wehren uns dagegen, dass Darmstadt sich auf Kosten der umliegenden Kommunen seiner Schulden zu entledigen versucht!
- Der Hinweis von Frau Barth in Ihrer Präsentation in der FLK, dass der Regionalplan Südhessen (in der Fassung 2024) das Gegenteil belegt, ist nicht schlüssig, da hier noch die Sperrzonen für Arheilgen aufgeführt werden.

Stopp Cindy-S fordert



Hr. Quilling und Hr. Böhn sollen Stellung beziehen, warum sie die Bürger in Egelsbach und Langen nicht aktiv durch eine Ablehnung von Cindy-S schützen.

Hr. Schellhaas und Hr. Köhler werden aufgefordert die Bürger im Kreis Darmstadt-Dieburg zu schützen und gegen Cindy-S zu stimmen.

Die Vertreter aller sonstigen Kommunen, die keine Entlastung erfahren, fordern wir auf, mit uns gegen das Abflugverfahren Cindy-S zu stimmen.

Frau Barth und Herr Weiß sollen erläutern und mit den Betroffenen abstimmen:

- Wie schützen Sie die Schüler der nun direkt betroffenen Schulen?
- Wie stellen Sie ein faires, transparentes und unabhängiges Monitoring mit genügend Messstellen sicher? Wie stellen Sie die Bewertung vor dem Regelbetrieb sicher?
- Warum fliegen viele großen Flugzeuge nun über Amtix-lang anstatt Cindy-S. Wie verfälscht dies die Modelrechnungen und die Sicherheitsbewertung? Ist Cindy-S nicht für alle Flugzeugmuster geeignet?

Wir fordern ALLE Mitglieder der FLK auf, sich zu den Details der falschen Entscheidung mit uns abzustimmen und unsere Bedenken in ihrem Handeln zu BERÜCKSICHTIGEN

Die FLK hat aufgrund der FALSCHEN Modellrechnungen und Nichterücksichtigung internationaler Standards und physikalischer Grundlagen zu Unrecht Cindy-S zugestimmt. Wir fordern eine Rücknahme der Route VOR der Überführung in den Regelbetrieb.

Wir Betroffene möchten eine faire Aufteilung des Lärms und sind nach Rücknahme der Routenverlegung natürlich bereit zusammen mit Arheilgen und Kranichstein eine faire Verteilung der Lärmlast zu finden.

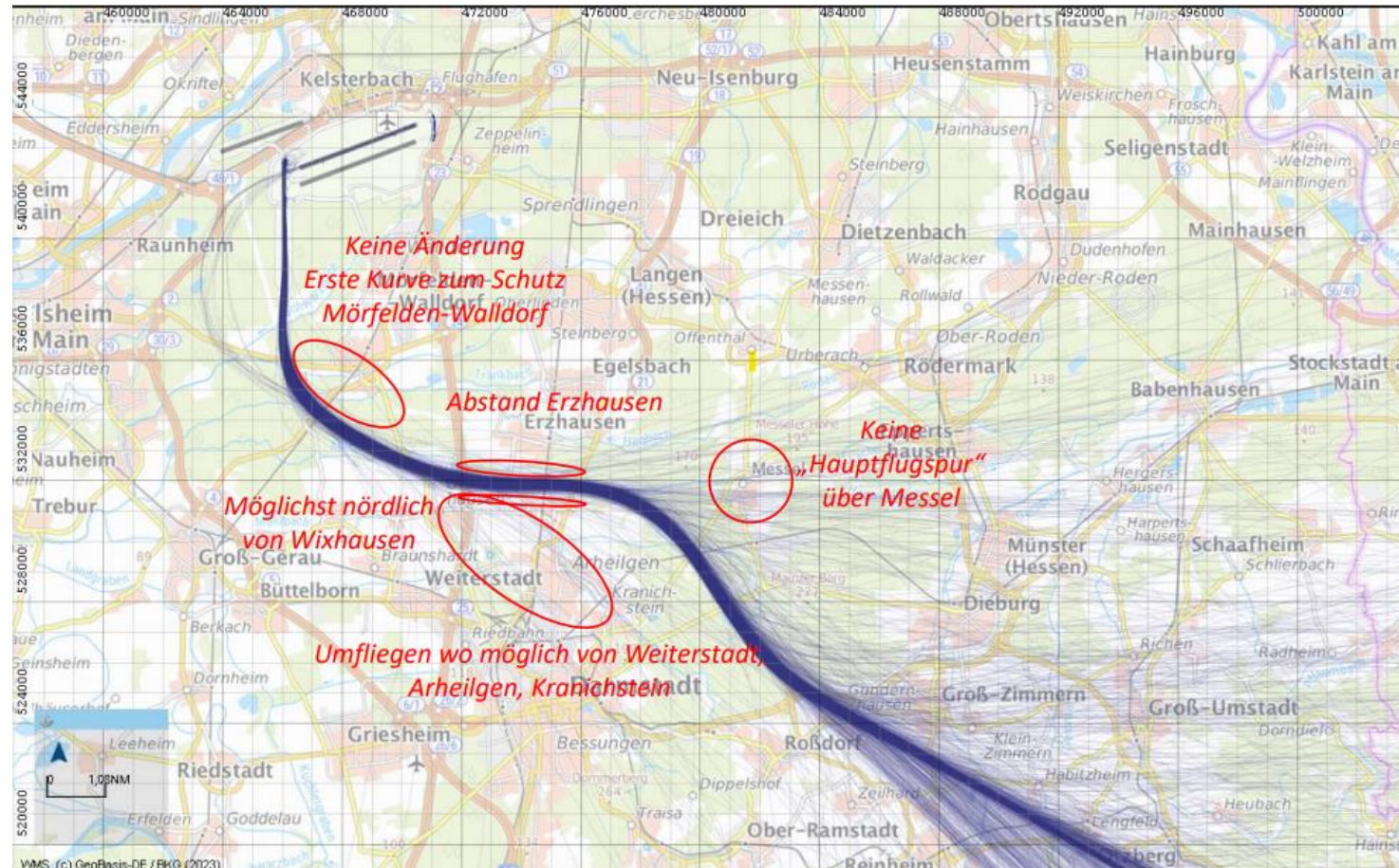




Anlagen zur Vertiefung



Betrachtung der Routeneinhaltung



Betrachtung der Flughöhen

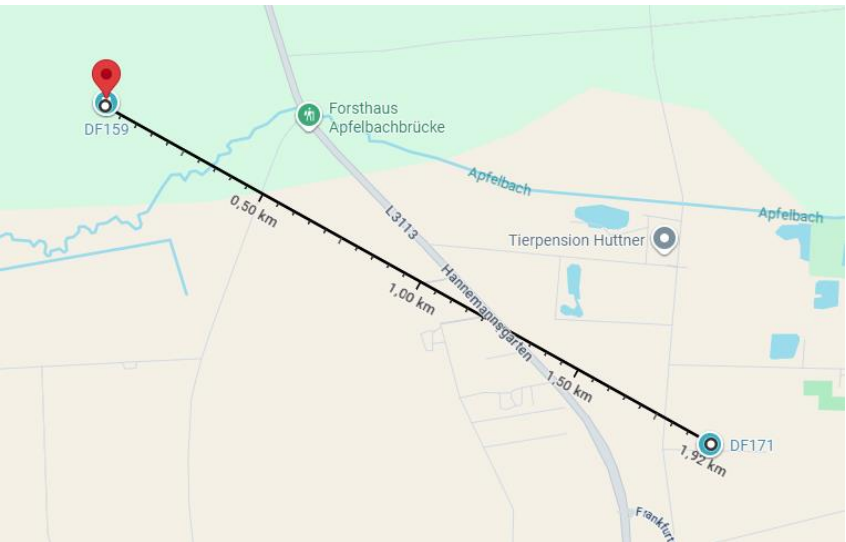


Präsentation Fr. Barth vom 17.09.2025 S. 18:

Flughöhen – Fortlaufende Prüfung der Einhaltung Mindestflughöhe wg. Luftraum Flugplatz Egelsbach zeigt keine systematische Veränderung
Sowohl beim alten Flugverfahren als auch beim neuen Flugverfahren gilt eine Mindestflughöhe bei Radial 200 FFM/DF176 von 2500 Fuß.

Unsere Bewertung:

Die Aussage dass die 2500ft nach wie vor an gleicher Stelle sind, ist FALSCH! Der Punkt, an dem bis 09.07.2025 die Anforderung 2500ft galt, hieß DF159 (und nicht wie in der Präsentation DF176) und lag bei N495658.59 E0083425.12. Die Anforderung an diese Mindesthöhe wurde anscheinend still und heimlich (ohne Wissen der Fluglärmschutzbeauftragten) um 1,92km nach hinten verschoben und liegt jetzt bei N495627.93 E0083549.31 (DF171). Das führt zu einer absolut anderen Faktenlage, als sie dargestellt ist. Die Erfassung durch das UNH mittels Fanomos ist damit sofort nichtig.



Designator		Route		After Take-Off				Procedure remarks			
CINDY 7S		CINDY SEVEN SIERRA		Climb to		Contact					
gültig bis 09.07.2025		Climb on course 176° to DF158; LT to DF159; to DF170; to AMTIX; to CINDY.		4000 ft		LANGEN RADAR 136.130 * Contact Langen Radar when advised by Tower!		1. For Operational Runway Use Concept see AD 2 EDDF 5-7-1 and 5-7-2.			
		Cross DF158 at or above 800.				* Departure frequency may deviate from the frequency published.		2. Altitude constraint at DF159 due to airspace structure, if unable to comply, advise EDDF DELIVERY prior to start-up and expect routing via CINDY L.			
		Cross DF159 at or above 2500.				Check ATIS for current departure frequency.		3. Altitude constraint at DF158 due to procedural requirements.			
		Cross DF170 at or above 5000.						4. Altitude constraint at DF170 due to glider area, if unable to comply advise EDDF DELIVERY prior start-up.			
		Max. IAS 220Kts until DF158.									
Route Type	Path Terminator	Waypoint Identifier	Coordinates	Fly-over	(True Track) MAG Track (°)	Distance (NM)	Turn Direction	Altitude (ft) Flight Level	Speed Limit (kt IAS)	NAV Specification	Remark
Common	CF	DF158	N 49 58 00.01 E 008 31 34.98	N	(T179.6) 176	-	-	A800+	220-	RNAV 1	-
Common	TF	DF159	N 49 56 58.59 E 008 34 25.12	N	(T119.2) 115	2.1	L	A2500+	220-	RNAV 1	-
Common	TF	DF170	N 49 51 53.99 E 008 48 31.11	N	(T119.1) 115	10.4	-	A5000+	-	RNAV 1	-
Common	TF	AMTIX	N 49 45 43.59 E 009 05 29.55	N	(T119.2) 115	12.6	-	-	-	RNAV 1	-
Common	TF	CINDY	N 49 44 48.46 E 009 11 15.15	N	(T103.8) 100	3.8	-	-	-	RNAV 1	-

Designator		Route		After Take-Off				Procedure remarks			
CINDY 8S		CINDY EIGHT SIERRA		Climb to		Contact					
gültig ab 10.07.2025		Climb on course 176° to DF158; LT to DF171; to DF173; to DF174; to DF170; to AMTIX; to CINDY.		4000 ft		LANGEN RADAR 136.130 * Contact Langen Radar when advised by Tower! * Departure frequency may deviate from the frequency published. Check ATIS for current departure frequency.		1. For Operational Runway Use Concept see AD 2 EDDF 5-7-1 and 5-7-2.			
		Cross DF158 at or above 800.						2. Altitude constraint at DF158 due to procedural requirements.			
		Cross DF171 at or above 2500.						3. Altitude constraint at DF171 due to airspace structure, if unable to comply, advise EDDF DELIVERY prior to start-up and expect routing via CINDY L.			
		Cross DF174 at or above 5000.						4. Altitude constraint at DF174 due to glider area, if unable to comply advise EDDF DELIVERY prior start-up.			
		Max. IAS 220 kt until DF171.						5. Altitude constraint at DF170 due to glider area, if unable to comply advise EDDF DELIVERY prior start-up.			
Route Type	Path Terminator	Waypoint Identifier	Coordinates	Fly-over	(True Track) MAG Track (°)	Distance (NM)	Turn Direction	Altitude (ft) Flight Level	Speed Limit (kt IAS)	NAV Specification	Remark
Common	CF	DF158	N 49 58 00.01 E 008 31 34.98	N	(T179.6) 176	-	-	A800+	-	RNAV 1	-
Common	TF	DF171	N 49 56 27.93 E 008 35 49.31	N	(T119.3) 116	3.1	L	A2500+	220-	RNAV 1	-
Common	TF	DF173	N 49 56 13.98 E 008 41 44.59	N	(T093.4) 090	3.8	-	-	-	RNAV 1	-
Common	TF	DF174	N 49 53 05.61 E 008 45 12.49	N	(T144.5) 141	3.9	-	A4200+	-	RNAV 1	-
Common	TF	DF170	N 49 51 53.99 E 008 48 31.11	N	(T119.1) 115	2.5	-	A5000+	-	RNAV 1	-
Common	TF	AMTIX	N 49 45 43.59 E 009 05 29.55	N	(T119.2) 115	12.6	-	-	-	RNAV 1	-
Common	TF	CINDY	N 49 44 48.46 E 009 11 15.15	N	(T103.8) 100	3.8	-	-	-	RNAV 1	-

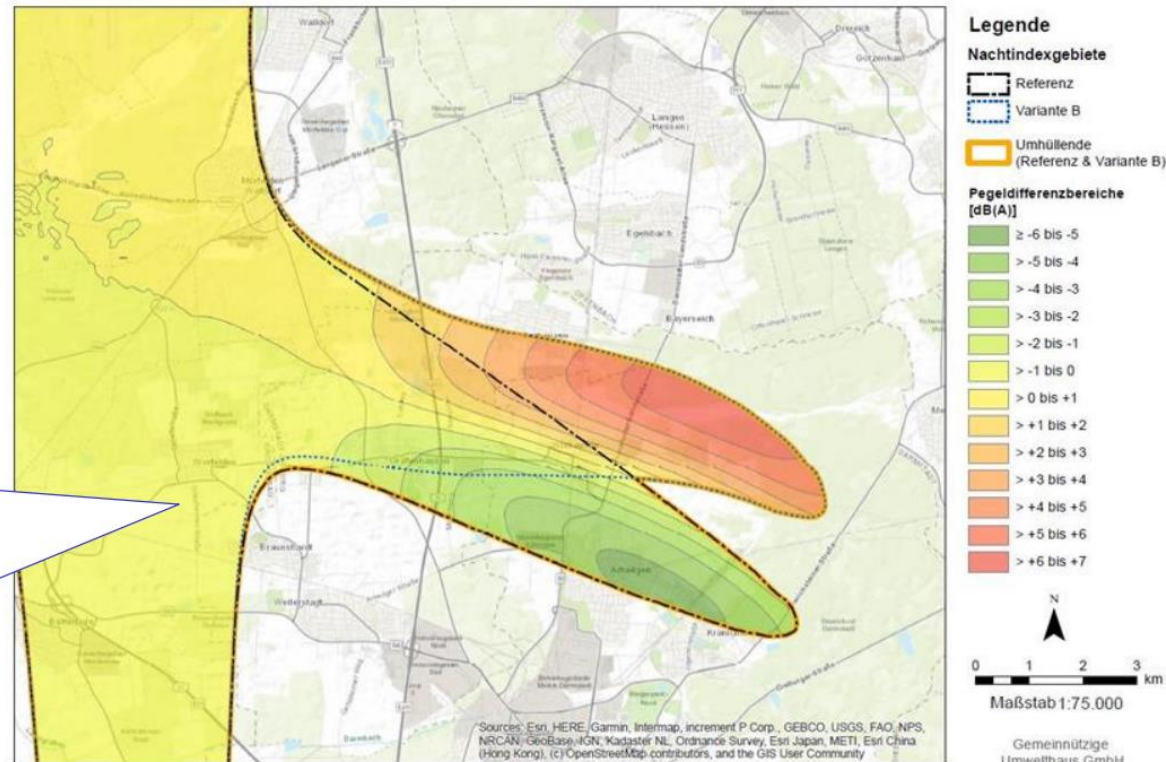


Delta Nachtindexgebiete (aus 281. Sitzung der FLK)



Variante B: Deltakarte Nachtindexgebiet (LAeq,N ≥ 45 dB(A))

Pegeldifferenzen (Variante B minus Referenz) – Nachtindexgebiet (LAeq,N ≥ 45 dB(A))



Beispielhafte rechnerische Darstellung des Nachtindexgebiet wie sich Zu- und Abnahmen darin räumlich verteilen (also ein Gebiet, in dem mindestens ein Dauerschallpegel von 45 in der Nacht erreicht wird und das damit deutlich über den „unzumutbaren Fluglärm“ im rechtlichen Sinn hinausgeht) (Auszug aus FLK Unterlage v. 2.10.2024)



Routenempfehlung des FFR (aus 281. Sitzung der FLK)



Das ist so nicht richtig, da es keine reine Verschiebung ist, sondern die Flieger durch den höheren Schub und die Kurven einen wesentlich höheren Lärmpegel und breiteren Lärmkorridor erzeugen. Außerdem werden auch Kommunen unter Amtix lang mehr belastet da einige sehr große Flugzeugmuster Cindy-S nicht schaffen und Amtix lang fliegen.

Darstellung der Bevölkerungsdichte

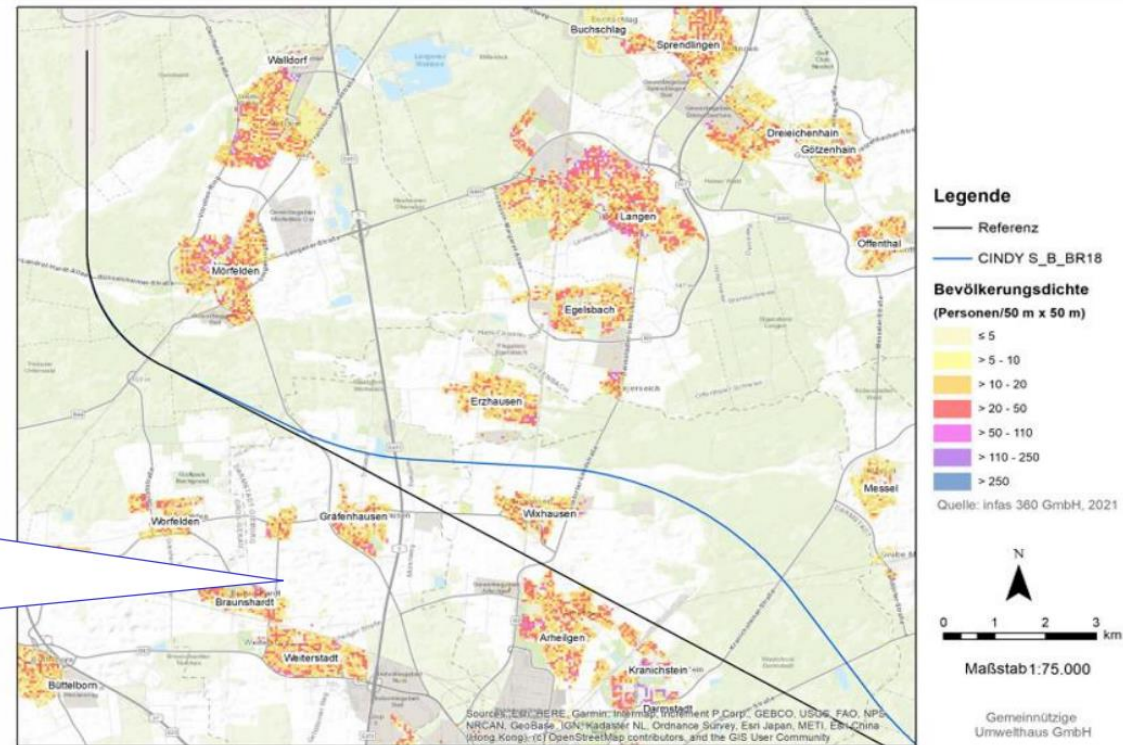
Es sind bei allen Auswertungen geringere Betroffenenzahlen durch Verschiebung

Grund: Alte Route lag näher an Siedlungsgebieten und diese Gebiete sind dichter besiedelt

Auszug aus FLK Unterlage 2.10.2025

Wirts

Routenempfehlung des FFR: CINDY_S_B_BR18



Mittwoch, 17. September 2025

Verein



Petition





Ablaufplanung:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Was ist bisher passiert?
3. Was sind unsere Argumente gegen die Verlegung?
4. Welche politischen Schritte wollen wir gehen?
5. Statements der Bürgerinitiativen
6. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben wir?
7. Diskussionsrunde mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern unter Berücksichtigung der eingereichten Fragen

KLAGE GEGEN DIE FLUGROUTE CINDY S / F

vom 01.10.2025

Thomas Mehler, LL.M.

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Mediator

Lehrbeauftragter der Goethe-Universität (FB 11)



Gliederung

- I. Vorstellung des Rechtsanwalts**
- II. Vorstellung der geplanten Kläger**
- III. Geplante Klagebegründung**
- IV. Zeitpunkt für die Erhebung der Klage**



I. Vorstellung des Rechtsanwalts

Vom RA geführte Flugroutenverfahren / Luftverkehrsrechtliche Verfahren (Auswahl)

a) OVG Münster, Urt. 30.11.2008 - 20 D 124/06

Von der FLK ausgewählte Flugroute irrtümlich nicht festgelegt => Selbst größte Fehler reichen ggfs. nicht zur Aufhebung der Flugroute.

b) VGH Kassel Urt. 21.08.2009 – 11 C 321/08 -> BVerwG 4 C 4/09:

Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main => Luftverkehrsrechtliche Zulassungsentscheidungen haben oft politische Bedeutung.

c) VGH Kassel, „Segmented Approach“ 12.10.2013 - 9 C 574/12.T

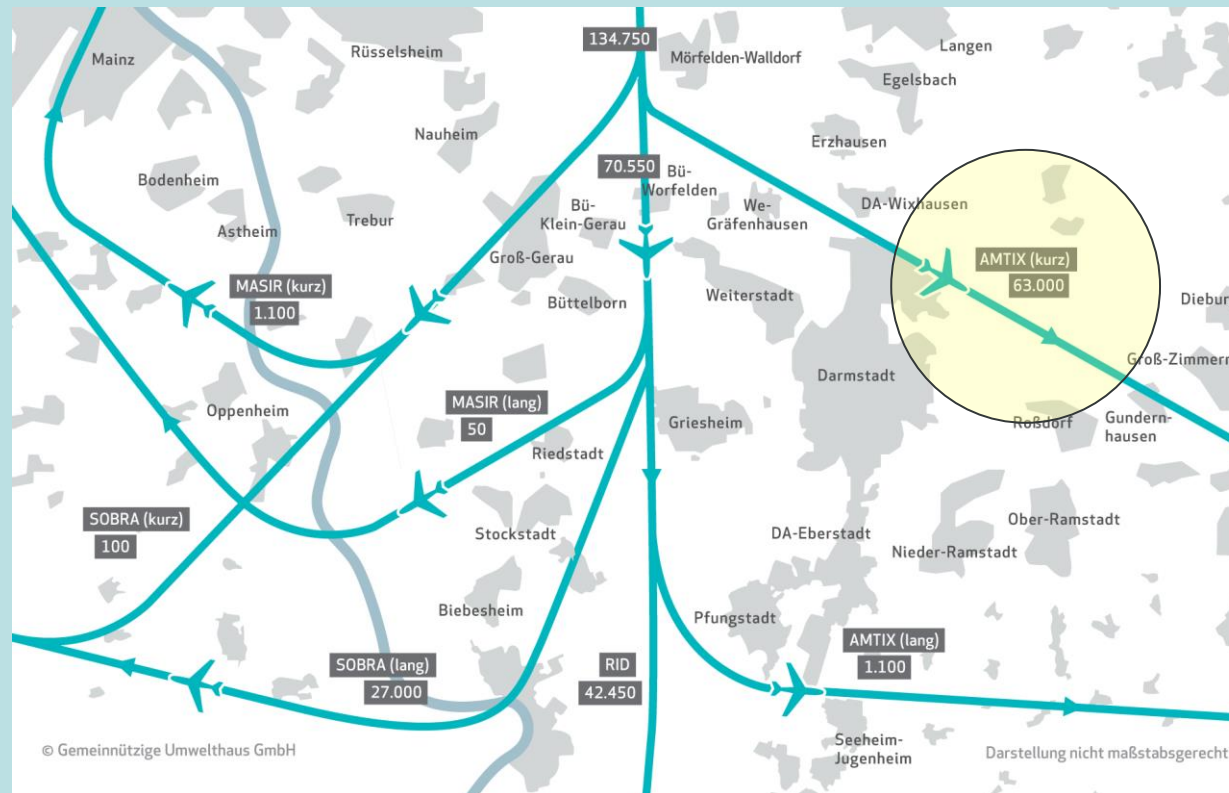
Kostentragung der Bundesrepublik nach Erledigterklärung „Segmented Approach“ => Einmal festgelegte Flugrouten bleiben für immer.

d) VGH Kassel, 21.12.2022 – 9 B 1253/22:

Probetrieb Segmented Approach nach Ansicht VGH nicht mit unzumutbarem Lärm verbunden => Hohe Anforderungen für die Kläger

II. Vorstellung der geplanten Klage

Anlass: Nordverschiebung einer der am stärksten beflogenen Flugrouten!





II. Vorstellung der geplanten Kläger



1. Klage der Gemeinde

Auf die Abwehr von Beeinträchtigungen
kommunaler Einrichtungen und kommunaler
Planungen beschränkt



II. Vorstellung der geplanten Kläger

2. Klage von Privatpersonen

Anspruch auf Nachtruhe / Gesundheitsschutz





III. Geplante Klagebegründung

Eine Aufhebung der Flugrouten-Rechtsverordnung nach § 33 LuftVO ist nur möglich, wenn die Festlegung CINDY S/F

1. sich als eine **willkürliche Entscheidung** darstellt,
 - a) da der neu ausgelöste **Fluglärm bzw. hier die Entlastung** der Betroffenen
 - b) die Flugsicherheit der neuen **Route, insbesondere** im Vergleich zur AMTIX-kurz
 - c) oder **andere gewichtige Belange**

grob falsch eingeschätzt wurde.

2. **Verfahrensfehler** vorliegen.



III. Geplante Klagebegründung

1. Willkürliche Entscheidung

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof prüft bei der Klage gegen Flugrouten nur, ob die Entscheidung, die zu der Route geführt hat, **willkürlich** war!

- Eigentlich ist nach der Rechtsprechung die Festlegung von Flugrouten eine Entscheidung der Flugsicherheitsbehörden, bei denen das Für und Wider abzuwägen ist (**Abwägungsentscheidung**).
- Die Gerichte sehen den Grund für den Fluglärm aber in der Zulassungsentscheidung des Flughafens (**Bewirtschaftung des Lärms**).
- Die Routenfestlegung ist deshalb nur dann rechtswidrig, wenn sie eine **unvertretbare Entscheidung** darstellt.



III. Geplante Klagebegründung

1. Willkürliche Entscheidung

- BVerwG:

- Flugrouten-Festlegung erfordert eine Abwägungsentscheidung. Anforderungen an diese Abwägung hat der Gesetzgeber nicht vorgegeben, so dass **jede sachgerechte Entscheidung richtig ist**. BAF / Flugsicherungsstelle **verteilt den schon genehmigten Verkehr mit seinen Lärmauswirkungen** nur. Lärmbetroffene entstehen im jeden Fall der Verteilung. Die Klage eines Lärmbetroffenen kann nur auf die Einhaltung von Willkürgrenzen überprüft werden (BVerwG TABUM Urt.v. 24.06.2004 – 4 C 11.04, E 121, 152)

- Willkür (BVerfG):

Liegt vor, wenn eine Rechtsanwendung, insbesondere eine Entscheidung, nicht nur fehlerhaft, sondern „[...] **unter keinem denkbaren Aspekt rechtlich vertretbar** ist und sich daher der Schluss aufdrängt, dass er auf sachfremden Erwägungen beruht.“



III. Geplante Klagebegründung

a) Lärmbelastung

- Be- / Entlastung wird „mit der Wanderkarte“ (durch DFS-System NIROS) bestimmt. Auszählung der Personen in einem Abstand von die +/-1 NM um die Ideallinie = **3,4 km-Korridor!**

- Hessischer Verwaltungsgerichtshof

Diese Ermittlungen der Beklagten sind auch nicht - wie die Klägerinnen zunächst vorgebracht haben - als „**Flugroutenplanung mit der Wanderkarte**“ abwägungsfehlerhaft (VGH, Urteil vom 17. April 2013 – 9 C 147/12.T –, Rn. 61, juris)

- Wirkungsbezogene Indizes wie „FFR 2.0“ bleibt im Festsetzungsverfahren für die Flugrouten-Rechtsverordnung **unangewendet und spielen für die Rechtmäßigkeit keine Rolle.**



III. Geplante Klagebegründung

a) Lärmbelastung

Ergebnisse aus den NIROS-Berechnungen

	AIP-Ist	UNH1 (Variante A)	UNH2 (Variante B)	UNH3 (Variante C)
Gütwert	8.94	7,18	7,07	7,15
50-55dB (in tausend)	70,8	74,3	72,0	75,3
55-60dB (in tausend)	46,7	27,2	28,0	23,7
60-65dB (in tausend)	3,0	1,5	1,4	2,9
Betroffene gesamt (in tausend)	120,5	103,0	101,4	101,9

- *Einwohner in Tausend innerhalb der Schallpegelklassen.
- Grundsätzlich gilt; je niedriger der Gütwert, desto geringer die Gesamtbelastung.
- Ausgewertet wurden Pegel ab 50 dB(A) auf Basis des verkehrsreichen Tages 2023 19.9.2023 (229 Abflüge auf Startbahn18 nach SULUS oder CINDY).



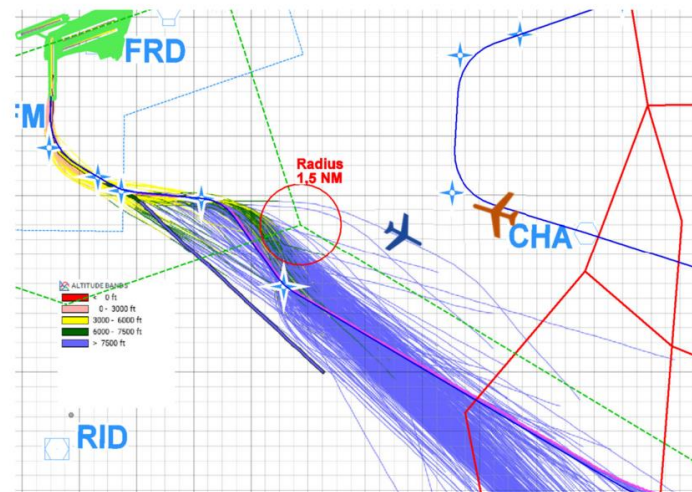
Quelle: NIROS Abwägungsvermerk, BAF 11.04.2025



III. Geplante Klagebegründung

a) Lärmbelastung Varianten A, B und C

Darstellung der kritischen Punkte

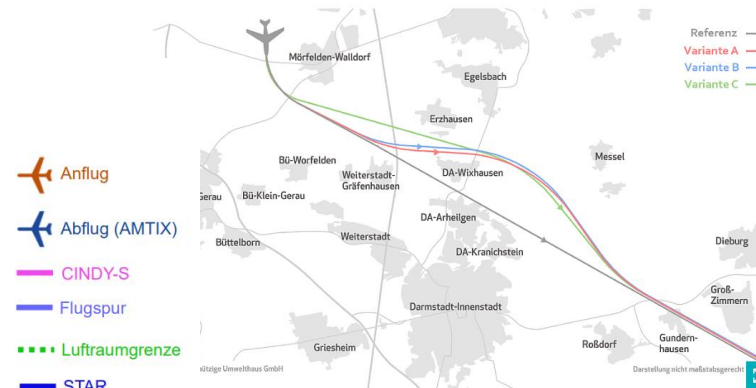


4

Aktiver Schallschutz
Forum Flughafen und Region

Laterale Optimierung AMTIX kurz

Eine zusätzliche Kurve auf der Abflugroute AMTIX kurz (auch: CINDY S) würde Darmstadt-Arheilgen und -Kranichstein deutlich entlasten.



Quelle: UNH / FFR

DPS Deutsche Flugsicherung



III. Geplante Klagebegründung

a) Lärmbelastung: Abwägungsfehler bei **Lärmermittlung**

1) Prognosetag

Betroffenheiten anhand des Flugverkehrs am 19.09.2023 berechnet.

- Keine Aussage, ob um einen repräsentativen Tag handelt.
- Keine Lärmprognose auf den Fall der genehmigten Vollauslastung des Flughafens (701.000 Flugbewegungen pro Jahr) führt.

2) Tag / Nacht

Es wird anhand der NIROS Daten nicht zwischen Tag- und Nachtlärm unterschieden.



III. Geplante Klagebegründung

a) Lärmbelastung: Abwägungsfehler bei **Lärmermittlung**

3) Bevölkerung

Auszählung des Korridors von 2 NM sinnfrei beim Vergleich von so eng beieinander liegenden Routen

Der Korridor liegt im Widerspruch zur Auswertung von Radardaten

4) Passiver Schallschutz

Keine Ermittlung des bei den Betroffenen vorhandenen passiven Schallschutzes erkennbar

5) Lärm Verkehrslandeplatz

Keine Berücksichtigung des Lärms Verkehrslandeplatzes Egelsbach



III. Geplante Klagebegründung

a) Lärmbelastung: Abwägungsfehler bei **Lärmbewertung**

1) FLK / UNH-Beschluss

Die Grundvoraussetzung der „Lärmoptimierung“ durch Routenverlagerung ist nicht gewahrt, da die Entlastungswirkung eindeutig sein muss.

2) Fehler in der Anwendung der NIROS-Ergebnisse

- Das BAF bezieht sich auf den von der DFS festgestellten Gütewert, ohne diesen auf Richtigkeit und Plausibilität geprüft zu haben
- Die Tatsache, dass in der Pegelklasse 55-60 dB die Zahl der Betroffenen steigt, wird nicht berücksichtigt.



III. Geplante Klagebegründung

a) Lärmbelastung: Abwägungsfehler bei **Lärmbewertung**

3) Zahl der Betroffenen beim Variantenvergleich

Die Tatsache, dass bei Variante B im Vergleich zu den Varianten A und C aufgrund der Bevölkerungsanalyse die stärksten Betroffenheiten vorliegen, wird nicht berücksichtigt.

Korridor vom ± 1 NM

Bestand	Variante A	Variante B	Variante C
81.200 Betroffene	58.800 Betroffenen	59.900 Betroffenen	57.000 Betroffenen

Abwägungsvermerk BAF, S. 18



III. Geplante Klagebegründung

a) Lärmbelastung: Abwägungsfehler bei **Lärmbewertung**

4) Es liegt kein „klassischer“ Verteilungsfall vor

Ohne vorliegende Lärmgutachten wird von einem Verteilungsfall, also einer Überschreitung der Grenzwerte der § 2 Abs. 2 S. 2 FluglärmG im Bestand und im Planfall ausgegangen.

Der Verteilungsfall beschreibt aber bei Neufestlegung die Anforderungen an den Variantenvergleich untereinander, nicht den Vergleich Verlagerung aus Lärmschutzgründen zum Bestand.



III. Geplante Klagebegründung

b) Sicherheit der Route?

a) Missed Approach 25 L / 25 C // Cindy

Möglichkeit der gefährlichen Annäherung der durchstartenden Flugzeuge (Parallelbahnen – MA SULUS) und des Abflugs 18 West (CINDY) ?

b) Verkehr Egelsbach

Gefährliche Annäherung des Abflugs CINDY / SULUS an den unkontrollierten Verkehr des VLP Egelsbach ?

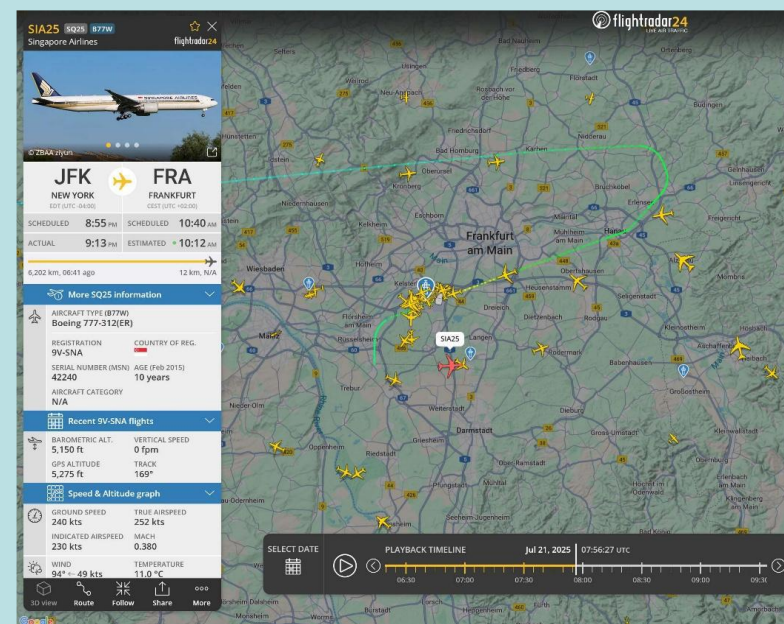
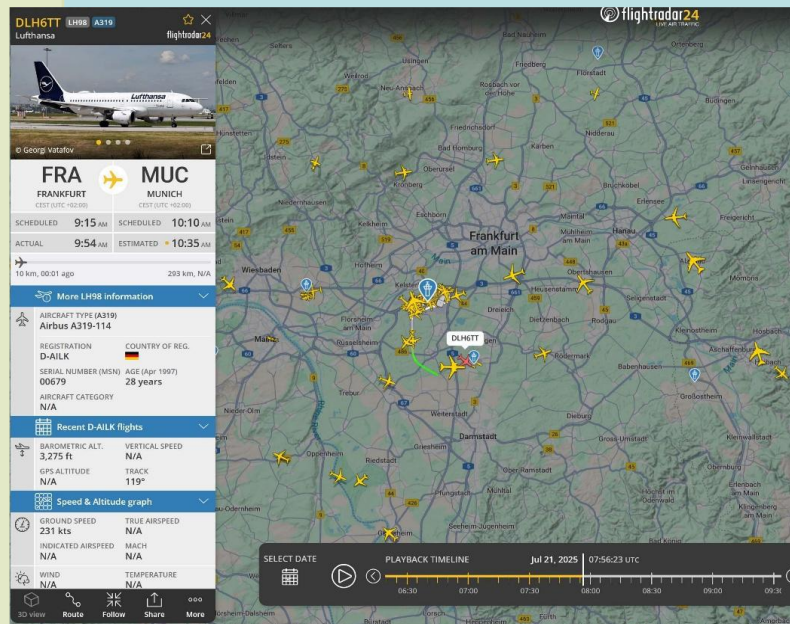
c) Verkehr Gegenanflug

Gefährliche Annäherung des neuen Abflugs CINDY + SULUS an den Gegenanflug („AMTIX kurz - Problem“) ?



III. Geplante Klagebegründung

-Gefährliche Annäherung Missed Approach / Abflug 18 West



Wo ist die detaillierte Untersuchung der Vereinbarkeit dieser Strecken?



III. Geplante Klagebegründung

c) Sonstige gewichtige Belange

Ferner abwägungsfehlerhaft unberücksichtigt geblieben sind:

- Die **Verhinderung der Einführung eines Instrumentenanflugs** am Verkehrslangeplatz Egelsbach
- Die **CO₂-Belastung aufgrund der längeren Flugstrecke**
- Der **Gesamtlärm** und damit das Verstärken von gesundheitsgefährdenden Lärmsituationen in Egelsbach

III. Geplante Klagebegründung

2. Verfahrensfehler

- Die Route **CINDY F** geht nicht auf eine Empfehlung der FLK zurück
- die FLK hat auch in keiner Sitzung die Strecke beraten
- Die Befassung der FLK hat die DFS mit E-Mail an den Vorsitzenden versucht nachzuholen (03/2025)



Abbildung 19 Darstellung der Konstruktion der Abflugverfahren CINDY F/S – UNH2 (Variante B)



IV. Zeitpunkt für die Erhebung der Klage

- FLK / UNH / Fluglärmbeauftragte sind beauftragt, ein **Monitoring** der Route durchzuführen und die Ergebnisse im Frühjahr 2026 vorzustellen.
- Flugverfahren CINDY S/F ist bereits im April 2025 als Rechtsverordnung **unbefristet in Kraft getreten**.
- Klagefristen existieren zwar nicht, der neue Flugbetrieb sollte aber auch **nicht überlang geduldet werden**.
- Klageerhebung macht Sinn, sobald alle **Informationen / Beweise z.B. zur Flugsicherheit vorliegen**.

Vielen Dank!

HALDENWANG RECHTSANWÄLTE

BÜRO FRANKFURT / WESTEND

Wiesenau 2

60323 Frankfurt am Main

Tel.: 069 – 97 14 41 – 0

Fax: 069 – 97 14 41 – 27

E-Mail: ffm@haldenwangRAe.de

HALDENWANG
RECHTSANWÄLTE



Ablaufplanung:

1. Begrüßung und Einleitung
2. Was ist bisher passiert?
3. Was sind unsere Argumente gegen die Verlegung?
4. Welche politischen Schritte wollen wir gehen?
5. Statements der Bürgerinitiativen
6. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben wir?
7. Diskussionsrunde mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern unter Berücksichtigung der eingereichten Fragen



Diskussionsrunde:

Moderation Jörg Strobel:

1. Tobias Wilbrand
2. Claudia Lange
3. Alexander Böhn
4. Oliver Quilling
5. Martin Unverzagt
6. Günther de las Heras
7. Regine Barth
8. Paul-Gerhard Weiß

Themen der Diskussionsrunde:

- Vorbereitete Fragen
- Position zu den Argumentationslinien
- Position zur den politischen Schritten und Zielen
- Statements zum weiteren Vorgehen



VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT!