



Bundesministerium für Verkehr, Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Ersten Kreisbeigeordneten
Herrn Lutz Köhler

Bürgermeisterin der Gemeinde Erzhausen
Frau Claudia Lange

Bürgermeister der Stadt Weiterstadt
Herrn Ralf Möller

Bürgermeister der Gemeinde Messel
Herrn Dr. Thorsten Buhrmeister

Bürgermeister der Gemeinde Groß-Zimmern
Herrn Mark Pullmann

Bürgermeister der Stadt Dieburg
Herrn Frank Haus

Bürgermeister der Gemeinde Roßdorf
Herrn Norman Zimmermann

64276 Darmstadt

Dr. Wilhelm Eschweiler
Leiter der Abteilung Luftfahrt

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Postanschrift:
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Tel. +49 228 99-3004500
Fax +49 228 99-300807-4500

al-lf@bmv.bund.de

www.bmv.de

Betreff: Verlagerte Flugroute Cindy-S ab Flughafen Frankfurt/Main

Bezug: Schreiben vom 13.10.2025

Aktenzeichen: LF 17 101010103#00007#0009

Datum: Bonn, 24. 11. 25

Seite 1 von 4

Sehr geehrter Herr erster Kreisbeigeordneter Köhler,
Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Lange,
Sehr geehrte Herren Bürgermeister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 13.10.2025 an Herrn Bundesminister
Schnieder. Ich wurde zuständigkeitshalber um die Beantwortung des
Schreibens gebeten.





Seite 2 von 4

Dabei werte ich Ihr Schreiben als Fachaufsichtsbeschwerde gegen die Entscheidung des Bundesamtes für Flugsicherung (BAF), die neue Abflugroute Cindy S durch Änderung der entsprechenden Rechtsverordnung einzuführen.

Im Rahmen der Fachaufsicht prüft meine Abteilung die Recht- und Zweckmäßigkeit des Handelns des BAF. Nach Prüfung des Sachverhalts und der von Ihnen angeführten Argumente komme ich dazu, dass das BAF bei der 70. Verordnung zur Änderung der 212. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung recht- und zweckmäßig gehandelt hat. Ein Einschreiten im Rahmen der Fachaufsicht ist daher nicht geboten.

Im Einzelnen:

1. Lärmschutzbereich

Für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen sind die Länder zuständig, § 4 Absatz 2 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Im Übrigen folgt die Festlegung von Lärmschutzbereichen der tatsächlich bestehenden Fluglärmbelastung und nicht umgekehrt (vgl. hierzu auch Seite 15 unten des veröffentlichten Abwägungsvermerks zur Änderung des Flugverfahrens).

2. Gesamtlärmbelastung

Der Abwägungsvermerk enthält eine umfassende Abwägung der relevanten Fluglärmschutzgesichtspunkte (Seite 17 ff) und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die geänderten „CINDY S“-Flugverfahren lärmgünstiger sind. Das BAF hat in seiner Abwägung das in der Rechtsprechung seit langem anerkannte Tool NIROS zugrunde gelegt. Dabei ist NIROS neuen Erkenntnissen (z.B. bei Kurvenflügen) gegenüber offen und kann sich weiterentwickeln. NIROS ermöglicht einen direkten Vergleich von Flugverfahrensvarianten. In NIROS sind alle Lärmbetroffenen enthalten – erfasst je nach Betroffenheit anhand von Schallpegelklassen – und zwar unabhängig davon, in welcher Gemeinde die Betroffenen wohnen. Die Flugverfahrensfestlegung ermöglicht dabei keine „parzellenscharfe“ Beurteilung der Beeinträchtigungen Dritter, weil sie lediglich eine Ideallinie beschreibt, der ein „Flugerwartungsgebiet“ zugeordnet ist, innerhalb dessen die Flüge tatsächlich abgewickelt werden“. Eine „Vorher-Nachher“-Betrachtung ist nicht Bestandteil der NIROS-Berechnungen und hierfür auch nicht erforderlich. Dies gilt auch für eine umfassende Gesamtlärmbetrachtung.





Seite 3 von 4

Die Mehrbelastung von Bürgern in bestimmten Gebieten kam keineswegs unerwartet, sondern war bereits Gegenstand der Abwägung. Eine Verlagerung von Flugverkehr zu Gunsten einer Gruppe von Anwohnern geht in einem Ballungsgebiet regelmäßig mit einer Verschlechterung für eine andere Gruppe einher. Entscheidend ist allein, dass die Entlastung gegenüber der Belastung überwiegt. Dabei entspricht die individuelle Wahrnehmung von Fluglärm häufig nicht der objektiven Betroffenheit.

3. Sicherheitslage

Die gewählte Route entspricht allen Sicherheitsanforderungen. Vgl. hierzu auch S. 5 ff. und S. 11 ff. des Abwägungsvermerks. Das vorher bestandene Problem des Überschießens in Richtung Messel wird durch die Umstellung des entsprechenden Wegpunktes DF173 von einem Fly-Over- zu einem Fly-by-Wegpunkt entsprechend adressiert.

Die Schwärzung von Unterlagen im Rahmen eines UIG/IFG-Antrags von Erzhausen betrifft nicht die hier in Rede stehende 70. Änderungsverordnung, im Rahmen derer die Festlegung der CINDY S-Flugverfahren erfolgte.

4. Keine Erfassung von Schadstoffemissionen

Auch Klimaschutzgesichtspunkte sind bei Flugverfahrensfestlegungen zu berücksichtigen, dies ergibt sich aus § 13 Abs. 1 Satz 1 des Klimaschutzgesetzes. Hiernach haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Klimaschutz und die Klimaschutzziele zu berücksichtigen. Im Rahmen der Abwägung von Flugverfahren handelt es sich dabei allerdings nicht um einen tragenden Gesichtspunkt, da das BAF bei Flugverfahrensfestlegungen in allererster Linie zu gewährleisten hat, dass der sich aus § 27c Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) ergebende gesetzliche Auftrag der Flugsicherung – die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs – gewahrt wird. Im Abwägungsvermerk wird der Klimaschutzbelang auf Seite 22 f thematisiert, soweit relevant (vgl. auch FAQ auf der Homepage zum Thema: Frage 12). Für eine Erfassung von durch Flugverfahren entstehende CO₂- und Feinstaubemissionen ist das BAF nicht zuständig.





Seite 4 von 4

Ihre Fachaufsichtsbeschwerde ist daher im Ergebnis unbegründet und wird daher zurückgewiesen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wilhelm Eschweiler

