



Frankfurt, den 30.06.2026

Information für die Presse

Sehr geehrte Damen und Herren,

Als Bündnis der Bürgerinitiativen gegen Flughafenausbau und für Nachtflugverbot wurden wir in Kenntnis gesetzt, dass ein in der Nachbarschaft des Frankfurter Flughafens wohnender gegen Fluglärm engagierter Bürger bei der Staatsanwaltschaft Wiesbaden Strafanzeige gegen die Fluglärmenschutzbeauftragte Frau Regine Barth eingereicht hat.

Der Autor der Strafanzeige geht davon aus, dass die Pflichtverletzungen, Rechtsverletzungen und mutmaßlichen Straftaten ein derartiges Ausmaß erreicht haben, dass keine andere Wahl blieb, um Schaden von der Allgemeinheit und der demokratischen Grundordnung abzuwenden.

In ihrer Verantwortung als Leiterin der Stabsstelle Fluglärmenschutz der Abteilung V Mobilität, Luftfahrt, Eisenbahnwesen beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen ist Frau Barth für ihre Pflichtverletzungen, Unterlassungen und Rechtsbeugungen zum Schaden Dritter selbst verantwortlich und als Mitwisserin und Mittäterin auch für Straftaten.

Mit dieser Strafanzeige entsteht jetzt für die Staatsanwaltschaft die Pflicht, ein Ermittlungsverfahren einzuleiten und darin die Vorwürfe gegen Frau Barth zu prüfen. Aus unserer Sicht besteht öffentliches Interesse, deshalb übernehmen wir es, die Nachrichtenmedien über die Strafanzeige zu informieren.

Der Ersteller der Strafanzeige möchte anonym bleiben.

Über die Berücksichtigung dieses Schreibens sowie der im Anhang beigefügten Strafanzeige in Ihrer Berichterstattung wären wir Ihnen sehr verbunden.

Der vollständige Wortlaut der Strafanzeige ist auf den nachfolgenden Seiten angefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Knut Dörfel

i.A. des Sprecher*innenteams

Bündnis der Bürgerinitiativen gegen Flughafenausbau – für Nachtflugverbot

Anhang

Strafanzeige

Als Erstatte der nachfolgenden Anzeige möchte ich als Person anonym bleiben.

Hiermit erstatte ich Anzeige nach § 158 Strafprozessordnung gegen die Leiterin der Stabsstelle Fluglärmenschutz der Abteilung V Mobilität, Luftfahrt, Eisenbahnwesen beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen,

Frau Regine Barth.

Vorwurf:

Frau Barth begeht durch ihre Arbeit, bzw. durch Unterlassen § 13 StGB, nach §340 Strafgesetzbuch, fahrlässige Körperverletzung in mehreren tausend Fällen.

Ferner liegt ein Verstoß gegen § 1 Fluglärmenschutzgesetz i. V. mit § 29 b Luft VG. und § 2 Absatz 2 und § 4 Absatz 5 Fluglärmenschutzgesetz vor.

Nicht unbedingt der Urheber- aber der Mittäterschaft bezichtige ich Frau Barth bei den hier angeführten Taten:

Es besteht der Verdacht auf mittelbare Falschbeurkundung nach § 271 StGB Absatz 2,

Rechtsbeugung nach § 339 StGB,

Verdacht des Betruges § 269 StGB und Täuschung im Rechtsverkehr bei der Datenverarbeitung. § 270 StGB.

Frau Barth lässt Artikel 2 Grundgesetz, in Verbindung mit Artikel 1 Absatz 3 und Artikel 19 Absatz 2 außer Acht.

Begründung zu Vorwurf 1

Ihrer aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm § 4 Absatz 5, herzuleitende Pflicht, die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm, mit der rechtzeitigen Ausweisung einer Lärmschutzzone durch passiven Schallschutz zu schützen, kommt sie nur mit unzulässiger Verzögerung nach.

Damit wird der in § 1 Fluglärmenschutzgesetz begründete Zweck des Gesetzes, in Anlehnung an § 29 b Luftverkehrsgesetz, verfehlt. Die mögliche Gesundheitsschädigung beginnt mit der unzumutbaren Belastung.

Am 10.07.2025 wurde am Frankfurter Flughafen, mit Genehmigung der Bundesanstalt für Flugsicherung, ein neues Abflugverfahren mit dem Namen Cindy S/F, etabliert, das zunächst als Probetrieb eingerichtet ist. Dieses neue Verfahren läuft unter der Bezeichnung „laterale Optimierung Amtix kurz“ und war Teil des Maßnahmenpakets aktiver Schallschutz, welches Teil des Lärmaktionsplanes der Hessischen Landesregierung war.

Politisches Ziel dieses Plans war es, die durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens ab 2011 steigende Fluglärmbelastung auf möglichst wenige Betroffene zu verteilen und Siedlungsschwerpunkte zu umfliegen. Auch der Vollzug einer politischen Vorgabe hat im Rahmen des geltenden Rechts stattzufinden. Dass es unter den An-und

Abflugrouten trotz Vermeidungs- und Verminderungsgebots aus § 29 b Luftverkehrsgesetz, durch die planfestgestellte Kapazität zu unzumutbaren

Dauerschallpegeln kommt, war absehbar. Im Jahr 2007 hat der Bundesgesetzgeber das aus dem Jahr 1971 stammende Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm novelliert. Darin sind in § 2 Lärmpegel aufgeführt, bei deren Überschreitung in bewohntem Gebiet Zonen zum Schutz der Bevölkerung auszuweisen sind. Diese als Lärmschutzzonen bezeichneten Gebiete machen es den Betroffenen möglich, Kostenerstattung für baulichen Schallschutz zu beantragen.

Dies wurde nach der Höhe der Lärmpegel in einer Tagschutzzone 1 und 2 und einer Nachtschutzzone mit Fristen versehen. In Paragraph 4 Absatz 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist vorgeschrieben, dass, wenn es im Fall einer Betriebsänderung am Flughafen, in seiner Umgebung zu einer wesentlichen Änderung in der Lärmbelastung kommen wird, eine Lärmschutzzone auszuweisen ist, wenn die Änderung an der Grenze der Tagschutzzone, oder der Nachtschutzzone über 2 dB/A liegt. Auf die Änderung in der Fluglärmbelastung durch die neue Lage der Flugroute, insbesondere in Erzhausen und in Teilen von Wixhausen wurde Frau Barth mehrfach u. a. von der BAF hingewiesen.

Unter der Route Amtix kurz war Arheilgen und große Teile Wixhausens betreffend, aufgrund der hohen Fluglärmbelastung, eine Schutzzone (Tagschutzzone 2) ausgewiesen. Erzhäuser Bürger waren bis zum 10.07. nicht, oder nur wenig betroffen.

Mit dem Beginn des Probetriebs ist der Fluglärm aus einer Schutzzone heraus, auf ungeschütztes Gebiet verlegt worden. Seit 2018 ist bekannt, dass die Flugroute, aufgrund der hohen Zahl an hoch Betroffenen verlegt werden soll.

Derzeit sind zwar zahlenmäßig weniger Bürger von unzumutbarem Fluglärm betroffen als vorher, an der unzumutbaren Höhe der Belastung hat sich nichts geändert. Trotz gestiegener Verkehrszahlen soll die hohe Betroffenheit der neu Belasteten, erst nach Abschluss der Messungen und des Monitorings, voraussichtlich erst im Laufe des Jahres 2027, durch die mögliche Ausweisung einer Lärmschutzzone anerkannt werden.

Nach dem für ein Jahr angesetzten Probetrieb, geht das neue Abflugverfahren in den Regelbetrieb über, ohne dass für den Schutz der Betroffenen gesorgt ist. Da es sich bei insbesondere nächtlichem unzumutbarem Fluglärm, wie oben beschrieben, um eine anerkannte und bekannte Gesundheitsgefahr handelt, ist diese abzuwenden, oder zu vermeiden. Es liegt auf der Hand zu schützen, bevor eine Schädigung eintreten kann. Siehe auch § 1 Fluglärmenschutzgesetz.

Dieser Wille ist in der Arbeit, bzw. dem Unterlassen, von Frau Barth nicht zu erkennen. Der Zweck des Gesetzes wird damit zum Nachteil der Betroffenen nicht erreicht.

Da sich § 29 b Luft VG. mit seiner Vorschrift direkt an die Verursacher wendet, diese aber die Erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit reklamieren und jeden Beitrag zum Lärmschutz ablehnen, (FFR-Kriterium Nr. 3 zum aktiven Schallschutz), weil er Kosten und Nachteile bringt, wird er aus politischen Gründen nicht vollzogen und s. u. mit der Praktizierung des Flachstartverfahrens konterkariert.

Auch die DFS verweigert den von den Behörden geforderten Beitrag zur Vermeidung unzumutbaren Lärms (§ 29 b Absatz 2). Damit wird die körperliche Unversehrtheit tausender Bürger, wirtschaftlich-finanziellen Gründen geopfert. Am Frankfurter Flughafen wird auch am Boden vermeidbarer Lärm

nicht vermieden. Flugzeuge rollen überwiegend noch mit Triebwerksschub zu ihren Start- und von ihren Landepositionen von- und zu den Terminals.

All das wird vom Forum Flughafen und Region, vom Flughafenbetreiber und Frau Barth so vertreten und verteidigt.

Die beiden Absätze des Artikels 2 des Grundgesetzes beginnen mit dem Wort „Jeder“. Eine bekannte Gesundheitsgefahr darf somit, wie es das Forum Flughafen und Region mit dem Frankfurter Fluglärmindex vorsieht, und Frau Barth es vollziehen will, nicht auf statistisch identifizierte relative Minderheiten beschränkt werden, damit Mehrheiten davor geschützt sind. Der grundgesetzlich verankerte Schutz der körperlichen Unversehrtheit hat für alle zu gelten. In Artikel 1 Absatz 3 des Grundgesetzes ist die unmittelbare Geltung der Grundrechte bindend für alle Behörden. Die Handlungsweise der Fluglärmschutzbeauftragten richtet sich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, soweit es der Luftfahrt zum Vorteil gereicht. Die unzumutbare Belastung mit Fluglärm wirkt freiheitsbeschränkend und gesundheitsschädigend. Beides stellt einen Eingriff in die Grundrechte nach Artikel 2 GG dar.

Nach Artikel 19 Absatz 1 und 2 GG, müsste das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm das Grundrecht, in das es eingreift, unter Nennung des Artikels angeben, was nicht der Fall ist. Bemerkenswert ist, dass Frau Barth untergesetzliche Regelungen und einen politischen Willen vollzieht, ohne die einschlägigen Gesetze zu beachten.

Vorwurf nach § 271 Absatz 2 StGB:

In den besonders betroffenen Gebieten werden Fluglärmmessungen durchgeführt. Dafür stehen nach der Verlegung der Flugroute 2 mobile Stationen zur Verfügung. Die gesetzwidrig verkürzte Zeit der Messungen von nur 3 Monaten (§ 2 Absatz 2 Fluglärmschutzgesetz), wird auf einen Mangel an Stationen zur Messung zurückgeführt.

Da die Verlegung lange geplant war, wäre es die Pflicht und möglich gewesen, dem Mangel rechtzeitig abzuhelpen und die Messungen regelrecht durchzuführen. Neben der Messdauer ist auch zu beanstanden, dass die Messungen nicht in den vorgeschriebenen 6 verkehrsreichsten Monaten durchgeführt werden. Da die Messergebnisse zur Beurteilung der Lärmsituation hochgerechnet werden müssen, besteht die Gefahr der Falschbeurkundung.

Vorwurf der Rechtsbeugung nach § 339 StGB

Der Paragraph 29 b Absatz 1 Luftverkehrsgesetz, nennt Vermeidung und Verminderung von Geräuschen am Boden und in der Luft auf ein Mindestmaß als erforderlich, wenn es der Abwendung von Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen dient.

In Absatz 2 verpflichtet er die Behörden, auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Auf den strikten Vollzug des Absatzes 2 dieses Paragraphen durch die zuständigen Behörden wird großzügig verzichtet, weil man den passiven Schallschutz in den Lärmschutzzonen, als für die Gefahrenabwehr ausreichend ansieht.

Unberücksichtigt bleibt dabei, dass der längere Aufenthalt im Freien ungeschützt und damit unzumutbar ist und der dauerhafte Verzicht darauf eine Beschränkung der persönlichen Freiheit bedeutet. Die normale zwischenmenschliche Kommunikation ist erheblich gestört.

Spätestens nach der Veröffentlichung der wissenschaftlichen Arbeit von Professor Münzel, dem Leiter der kardiovaskulären Abteilung der Universitätsklinik Mainz, steht fest, dass insbesondere nächtlicher Fluglärm bereits kurzfristig zu feststellbaren krankhaften Veränderungen im Herz-Kreislaufsystem führt. Somit ist eine dauerhafte Schädigung von unter hohem nächtlichen Fluglärm Betroffenen, wahrscheinlich.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil zu den Nachtflugbeschränkungen am Frankfurter Flughafen festgestellt, dass die Stunden von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr, wegen der gesetzlichen Nachtruhe nach BGB, bereits schützenswert sind und nicht für die Verlängerung des Tagesbetriebs genutzt werden dürfen.

Dafür hat es eine Höchstzahl an Flugbewegungen pro Nacht im Jahresdurchschnitt, bezogen auf die im PfB genehmigte Kapazität festgelegt. Dabei geht es um 701.000 FB.

Frau Barth lässt bei unter 500.000 FB bereits diese Zahl zu, also überproportional viele.

Ferner ordnete das Gericht an, dass die Zahl der Flugbewegungen nach 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr abschwellen- und nach 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr wieder anschwellen soll. Das Gericht sieht auch bei 133 zugelassenen FB das Abschwellen als erfüllt an. Das Urteil gilt für alle Start- und Landebahnen am Frankfurter Flughafen.

Frau Barth lässt es aber nicht für die Startbahn 18 West gelten, da dort, besonders in den späten Abendstunden, der größte Teil des Betriebes abgewickelt wird. Diese Stunde ist unter den Abflugrouten von dieser Startbahn, die lauteste des Tages.

Sie geht auch sehr großzügig mit Ausnahmegenehmigungen um, die laut PfB nach 23:00 Uhr nur nach strenger Einzelfallprüfung erteilt werden dürfen. Es wurden reihenweise Genehmigungen erteilt, obwohl die zugrunde liegende Verspätung vermeidbar war und sich nicht aus dem Flugplan ergab.

Verdacht des Betruges § 269 StGB und der Täuschung im Rechtsverkehr bei der Datenverarbeitung. § 270 StGB.

Im Jahr 2014 wurde am Frankfurter Flughafen das Startverfahren NADP 2 (Flachstart-verfahren) eingeführt. Nach ICAO ist dieses nur bei weniger dicht besiedelten Gebieten im Umland von Flughäfen anzuwenden.

Begründet wurde dies mit der angeblich geringfügig höheren Fluglärmbelastung durch NADP 1 (Steilstartverfahren). Die Luftverkehrsordnung schreibt in § 23 Absatz 1 Punkt 5 vor, dass der Pilot unter Berücksichtigung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe gewinnen soll. Ausnahmen (Absatz 2) dagegen sollen nur bei strengen Kriterien gelten. Häufigere Triebwerkswartungen und höherer Kerosinverbrauch durch NADP 1, stellen kein Kriterium für Ausnahmen nach Absatz 2 dar.

Ziel des aktiven Schallschutzes ist es, den Abstand zur Lärmquelle zu vergrößern. Mit dem Flachstartverfahren wurde der Abstand vertikal erheblich verringert, lateral hingegen durch die Verlegung der Flugroute leicht vergrößert.

Die Öffentlichkeit wird immer wieder mit dem Narrativ der schweren Maschinen, die nicht schnell steigen können, in die Irre geführt. Auch der geringere Kerosinverbrauch und damit geringere Emissionen sprächen für das Flachstart-verfahren.

Relevanz erhält der Vorwurf dadurch, dass der angebliche Beweis für das lärmgünstigere Startverfahren NADP 2, nur durch Verwendung von Daten erbracht wurde, die an einer absichtlich weit vom Flugpfad entfernten Station erhoben wurden, obwohl eine näher gelegene Messstation verfügbar war.

Frau Barth hat damit durch Vorspiegelung falscher oder durch Entstellung oder Unterdrückung wahrer Tatsachen einen Irrtum erregt und verbreitet. In einem 2024 vom FFR an die FLK gelieferten Bericht zu einem von der GfL erstellten Gutachten zu den Startverfahren, wird eine starke Lärmreduzierung unter dem Flugpfad beim Steilstartverfahren weniger gewichtet, als eine leichte Zunahme in größerer Entfernung. Zudem werden Lärmpegel vom UNH bzw. FFR arithmetisch verglichen und gewichtet, obwohl sie logarithmisch funktionieren.

Zudem werden hohe Fluglärmpegel im Frankfurter Fluglärmindex weniger stark gewichtet als mittelhohe. (Abbruchkriterium)

Frau Barth vertritt die Fluglärmrechnungen des UNH mit Hilfe des Frankfurter Fluglärmindex 2.0. Dieser weicht von der gesetzlichen Vorschrift der AzB in einigen Punkten ab, sodass die damit erzielten Ergebnisse nicht mit den gesetzlichen Berechnungsmethoden erzielt wurden.

All diese Rechtsverletzungen und Rechtsbeugung bin ich nicht bereit hinzunehmen und erstatte mit dieser Begründung diese Anzeige.