



BürgerInitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafenausbau - Für ein Nachflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



Tatsächliche Flugzeug-Positionen



(Ungefähr)
Position des Linienfluges bei "normalem" Abflug

Verlässt die B787 ihren normalen Kurs, um der Beech C-12 der Army auszuweichen ?

FRA		LAX
FRANKFURT		LOS ANGELES
CET (UTC +01:00)		PST (UTC -08:00)
SCHEDULED	10:25	SCHEDULED 13:05
ACTUAL	11:00	ESTIMATED * 13:12
AIRCRAFT TYPE (B748)		
Boeing 747-830		
REGISTRATION	D-ABYH	COUNTRY OF REG.
SERIAL NUMBER (MSN)	AGE (Mar 2013)	
37832	12 years	

PAD		WIE
PADERBORN		WIESBADEN
CET (UTC +01:00)		CET (UTC +01:00)
ACTUAL	10:29	ESTIMATED * 11:06
AIRCRAFT TYPE (BE20)		
Beech C-12U-3 Huron		
REGISTRATION	84-00170	COUNTRY OF REG.
SERIAL NUMBER (MSN)	AGE	
BL-100	N/A	
AIRCRAFT CATEGORY		
N/A		

Die gruseligste Erklärung für den direkten Überflug am 14.11.: Ein "Army Priority Air Transport" zwingt einen Linienflug zum Ausweichen - direkt über Ortschaften.

20.12.2025

Starts über Raunheim - wegen der US Army?

(Achtung! Der nachfolgende Text enthält nicht näher gekennzeichnete satirische und ironische Elemente. Bei Unklarheiten über den Charakter von Aussagen wenden Sie sich bitte an die im [Impressum](#) genannte Kontaktadresse.

Anführungszeichen („“) werden wie üblich für Zitate benutzt. Sollten diese wie Satire oder Unsinn wirken, sind die jeweils genannten Autoren dafür verantwortlich.)

Am 14.11. dröhnte mal wieder ein von der Centerbahn startender Vierstrahler, eine B787-800, mitten über den Ort. Es war der gleiche Lufthansa-Flug nach Los Angeles, der [schon am 30.08](#) als extrem lauter Flachstarter bei den damaligen Überflügen auffiel.

Weil wir befürchten mussten, dass das zur Gewohnheit wird, haben wir wieder eine Beschwerde bei der DFS eingereicht (und ausgiebige Wetteraufzeichnungen abgespeichert), ohne große Hoffnung, dass diesmal eine aussagekräftigere Antwort kommen würde.

Die kam auch nicht, aber das Ergebnis war trotzdem eine Überraschung. Der unermüdliche Herr Wächter, der bei der DFS die unlösbare Aufgabe hat, die Nörgler und Meckerer aus dem Umland irgendwie ruhigzustellen, ohne Hintergründe zu den Betriebsabläufen zu verraten, übermittelte uns als Erklärung:

„... der Flug wurde aufgrund eines vorrangberechtigten anderen Fluges mit Ambulanzstatus angewiesen, auf dem Startbahnkurs zu fliegen.“

Den Sinn dieses Satzes zu entschlüsseln, erscheint uns nicht einfach. Natürlich haben wir rückgefragt und um Erläuterung gebeten, aber auf solche Rückfragen haben wir von der DFS schon lange keine Antwort mehr erhalten. Wir wollen daher nicht warten und im Folgenden darlegen, was wir herausfinden konnten.

Begriffs-Bestimmungen

Schon einzelne Begriffe in diesem Satz sind nicht ganz eindeutig. "Vorrangberechtigt" kennt man natürlich aus dem Alltag: einer hat Vorfahrt, die andern müssen sich hinten anstellen und warten oder auf Umwegen vorbeischleichen. Auch "Startbahnkurs" ist in diesem Zusammenhang noch zu verstehen. Es heisst wohl soviel wie "immer geradeaus, bis ihr weiter westlich wieder auf den geplanten Kurs einschwenken könnt". Dieser geplante Kurs ist für diesen Flug üblicherweise die Südumfliegung, die (derzeit noch) für Vierstrahler, die nach Norden wollen, vorgeschrieben ist, und die führt den Rhein entlang nach Norden, kreuzt also den Geradeausabflug, so dass man da rechts abbiegen kann. Schwieriger wird es schon mit dem Begriff "Ambulanzstatus". In den allwissenden Suchmaschinen erfährt man natürlich, dass eine Ambulanz ein Krankentransport ist, und etwas spezifischer, dass sowas per Flugzeug sowohl mit speziellem Fluggerät als auch (für leichte Fälle) an Bord eines Linienfluges stattfinden kann - aber der Status? Wer verleiht den, nach welchen Kriterien, und was darf man damit? Dazu haben wir nichts gefunden. Aber wir machen uns das Leben hier ausnahmsweise einmal leicht, passen uns den heute üblichen autoritären Denkweisen an und halten fest: irgendeine höhere Macht verleiht diesen Status, und wer ihn hat, hat Vorrang - ganz einfach.

Der "andere Flug"

Bleibt noch der "andere Flug" - und hier wird es wirklich rätselhaft. Zur fraglichen Zeit war zwar reger Flugverkehr auf FRA, aber wirkliches Gedränge herrschte nicht. Während des Starts der B787 gab es lediglich fast zeitgleich einen zweiten Start auf der 18 West (ein LH-Linienflug nach Krakow, Polen), alle anderen Flugbewegungen erfolgten mit soviel zeitlichem Abstand, dass ein direkter Einfluss auf den B787-Start sehr unwahrscheinlich ist.

Auch dieser Linienflug auf der 18 West kann natürlich (s.o.) für einen Krankentransport benutzt worden sein, aber würde er dafür einen besonderen Status bekommen? Wir haben ein paar Menschen befragt, die ihr Berufsleben in der Fliegerei verbracht haben, und alle waren skeptisch. Für leichte Krankheitsfälle, für die solche Transporte geplant werden, gibt es diesen Status nicht. Für Notfälle natürlich schon, aber welche Art von Notfall würde erst noch stundenlang im Linienflug transportiert werden, anstatt vor Ort behandelt oder wenigstens mit einem speziell dafür ausgestatteten Gerät direkt ans Ziel gebracht zu werden? Aber da gewöhnliche Erdlinge die Entscheidungen höherer Mächte nicht wirklich vorher-sagen können: was wäre, wenn doch?

Starts von der Startbahn West und von der Centerbahn über die Südumfliegung finden immer noch im sog. "abhängigen Betrieb" statt, d.h. sie müssen so abgestimmt werden, dass keine unzulässige Annäherung zwischen beiden Maschinen stattfinden kann, auch wenn die Route der Südumfliegung nicht exakt abgeflogen wird. Einfach gesagt: wenn zwei nahezu gleichzeitig starten wollen und der Start auf der 18 West Vorrang hat, muss der auf der Centerbahn solange warten, bis der andere weg ist (fachlich etwas korrekter: bis die zeitliche Staffelung zwischen beiden Abflügen sichergestellt ist). Könnte das die Ursache für den Überflug sein? Natürlich nicht. Die B787 hätte einfach nur ein, zwei Minuten länger warten müssen, und die Südumfliegung wäre frei gewesen. Angesichts der Tatsache, dass sie ohnehin schon über eine halbe Stunde Verspätung hatte, wäre das wohl kaum aufgefallen. Ohnehin ist dieser Flug, der aktuell täglich stattfindet, bisher wohl so gut wie nie pünktlich abgeflogen, was aber auch wohl nie ein wirkliches Problem war.

Denkbar wäre natürlich noch, dass für die beiden Starts verschiedene Lotsen zuständig waren, die sich nicht abgestimmt haben, Freigaben erteilt haben - um im letzten Moment festzustellen, dass es da einen Konflikt geben könnte, der pragmatisch-kurzfristig dadurch gelöst wurde, dass die B787 einfach geradeaus geschickt wurde.

Wahrscheinlicher ist allerdings, dass die B787 wegen des Starts auf der 18 West von Anfang an gar nicht für die Südumfliegung vorgesehen war, sondern für den Nordwestabflug. Das entspricht zwar nicht den Vorgaben, ist aber in der Vergangenheit schon häufiger vorgekommen. Was aber hätte ihr dort in den Weg kommen können? Eine Landung auf der Nordwestbahn war es definitiv nicht, aber es gibt da noch ein anderes Hindernis, das (uns) bisher nie aufgefallen ist.

Der Militär-Vorrang

Vierstrahler wie die B787 sind schwere Maschinen, die nur langsam an Höhe gewinnen, besonders wenn sie, wie von Lufthansa bevorzugt, im Flach-start beginnen. Der Taunus ist zwar kein Hochgebirge, aber dennoch ein Hindernis, das überwunden werden muss. Im Nordwestabflug kommen für Vierstrahler und andere Heavies daher in der Regel von den [drei 2023 neu definierten Routen](#) nur MARUN/TOBAK-G oder OBOKA in Frage.

Wie die Flugspur-Aufzeichnungen zeigen, nutzt der LH-Flug, wenn er den Nordwestabflug nimmt, üblicherweise die G-Route - und die führt direkt über den ehemaligen Flugplatz Erbenheim, inzwischen bekannt als US-Stützpunkt Erbenheim oder [Wiesbaden Army Airfield](#). Flugbetrieb dort könnte also theoretisch ein Störfaktor für die Abflüge sein.

Anwohner haben zwar hauptsächlich Probleme [mit tieffliegenden Hubschraubern](#), aber auch grösseres Gerät kann dort landen.

An jenem 14.11. war es kein Vierstrahler, sondern nur eine zweimotorige Turboprop-Maschine vom Typ [Beechcraft C-12U-3 Huron](#), wie sie dort stationiert sind. Sie flog als "United States-Army Priority Air Transport" von Paderborn nach Erbenheim, wo sie um 11:06 Uhr landete.



U.S. Army photo by Thomas Mort

Auch solche Geräte (eine Boeing C-17 Globemaster III) können in Erbenheim landen.

Wir haben in der Eingangsgrafik mal die Darstellungen der Positionen der B787 und der Beech C12 zusammenkopiert, an denen sie sich tatsächlich befanden zu einem Zeitpunkt, an dem die B787 über Erbenheim gewesen wäre, wenn sie den Nordwestabflug über die Route MARUN/TOBAK-G genommen hätte (auf Basis von Daten von Flightradar24, der Zeitpunkt wurde bestimmt auf Basis eines anderen B787-Fluges, der tatsächlich diesen Kurs genommen hat; Ungenauigkeiten sind hier also unvermeidbar).

Demnach wäre die Beech C12 noch etliche Kilometer entfernt gewesen, wenn die B787 Erbenheim überflogen hätte, und im zivilen Flugverkehr wäre es wohl kein Problem gewesen, diese Konstellation im Auge zu behalten und ggf. eine Annäherung zu verhindern, indem ein Lotse den kleineren Flieger angewiesen hätte, ein wenig auf die Bremse zu treten (die Höhen wären ohnehin ausreichend unterschiedlich gewesen).

Aber es war die US Army - und da mussten auch andere [in letzter Zeit lernen](#), dass man der besser grossräumig aus dem Weg geht. Was da transportiert wurde, erfährt man natürlich erst recht nicht. Aber es war ein "Army Priority Air Transport", und allein das sollte ja inzwischen eigentlich, wie früher unter Kaiser und Führer, ausreichen, ihn "vorrangberechtigt" zu machen. Und wenn das unter Kanzler bisher wirklich noch nicht genügt - selbst wenn kein lädiert Soldat transportiert wurde, wird schon ein Päckchen Spezialpflaster oder ein Töpfchen weisse Salbe an Bord gewesen sein, um den "Ambulanzstatus" zu rechtfertigen.



Das war die Situation am 09.10.: eine Boeing 777 auf Linienflug für United Airlines nach Newark (USA) donnert um 11:50 MESZ über den Ortskern von Raunheim, während sich im Norden eine US-Cessna dem Army Airfield Erbenheim nähert.

lich dem November-Überflug, so dass wir befürchten müssen, dass dahinter System steckt. Frühere Überflüge daraufhin zu untersuchen, ist aufwändiger, weil die Daten nicht mehr so einfach zur Verfügung stehen, aber zwei Fälle hintereinander sind schon ein deutlicher Hinweis.

Und damit hört der Spass auf, und Ironie und Satire haben keinen Platz mehr.

Wie weiter?

Wenn es wirklich der Realität entspricht, was wir hier als wahrscheinlich beschrieben haben, dann stehen wir vor einer fatalen Situation. Fraport und DFS [planen](#), deutlich mehr Flugbewegungen, auch in Nachtzeiten, auf die Nordwestabflüge zu verschieben. Selbst wenn in der Theorie darunter keine

Kann das die Ursache für den Überflug gewesen sein? Es ist zu befürchten. Um zu sehen, ob so etwas häufiger vorkommt, haben wir uns einen früheren, einzelnen Überflug ohne Extremwetter noch einmal angesehen. Und siehe da: auch damals, am 09.10., auch wieder gegen Mittag, drohte ein Konflikt mit einem Anflug auf Erbenheim. Diesmal war es eine Cessna, die als "Regierungs- oder Militär-Flugzeug" gekennzeichnet war und aus Pristina (Kosovo) kam. Weil der United Airlines-Flug bisher nicht aufgefallen und anderes gerade wichtiger war, haben wir damals keine Beschwerde eingereicht, wissen also nicht, ob auch hier "Ambulanzstatus" angeführt worden wäre. In allen anderen Punkten ist der Fall aber sehr ähnlich.

Heavies sein sollten, die auf die G-Route über Erbenheim angewiesen sind, muss man befürchten, dass die Praxis, ebenso wie heute, auch anders aussehen kann. Und wenn mit zunehmender "Kriegstüchigkeit" auch der Betrieb auf Erbenheim weiter zunimmt, dann droht mit dem neuen Betriebskonzept nicht nur, dass Raunheim und nachfolgende Ortschaften direkt überflogen werden, wenn's im Vor-taunus mal regnet, sondern auch, wenn Militärflüge dann grundsätzlich Vorrang haben.

Es ist also allerhöchste Zeit, von den zuständigen Institutionen Aufklärung darüber zu verlangen, welchen Einfluss Flugbewegungen in Erbenheim auf die Nordwestabflüge vom Frankfurter Flughafen tatsächlich haben. Existieren Absprachen oder Verträge darüber, was wann auf Erbenheim abgewickelt werden kann (einige sehr allgemeine Aussagen dazu liefert die US-Army selbst) ? Wer kontrolliert die Flugbewegungen dort, und wie werden sie mit den sonstigen Flügen in der Region koordiniert? Welche Aussagen gibt es zu deren geplanter Entwicklung in der Zukunft? Warum sind offensichtlich keine Ausweichrouten (z.B. OBOKA) eingeplant, wenn die Route über Erbenheim blockiert ist?.

Als ständig nörgelnde kleine BI ohne jedes Druckmittel haben wir natürlich keine Chance, irgend jemand dazu zu bewegen, auch nur eine von diesen Fragen zu beantworten. Aber das Thema sollte für viele betroffene Kommunen und kommunale Vertretungen wie die Fluglärmkommission interessant genug sein, um mit mehr Nachdruck nachzufragen.

Was wäre realistisch zu erreichen? Eine Schliessung des "Wiesbaden Army Airfield" ist in nächster Zeit eher nicht zu erwarten. Auch der US-Präsident, der ursprünglich mal die "Truppen heimholen" wollte, bereitet ja inzwischen neue Kolonialkriege vor, und das US-Kommando dort ist u.a. auch für ganz Afrika und den Nahen Osten zuständig.

Aber auch wenn in Erbenheim alles bleibt, wie es war, oder sogar noch schlimmer wird, gibt es keinen Grund, Flieger, die den Nordwestabflug nehmen wollen, aber die F-Route nicht schaffen, direkt über Raunheim und nachfolgende Orte zu schicken. Es gibt noch die dritte Route OBOKA, die geringe Steigungsfähigkeit erfordert, Erbenheim nicht tangiert und ebenfalls den nördlichen Luftraum erschliesst. Es sollte doch nicht so schwierig sein, alle Abflüge, die die G-Route nehmen wollen, so vorzubereiten, dass sie auf diese Route wechseln können, wenn mal wieder überraschend was dazwischen kommt.

Natürlich erzeugen sie auch da erheblichen Lärm über dicht besiedeltem Gebiet, aber wer einmal einen Überflug einer grossen Maschine im Startschub in wenigen hundert Metern Höhe erlebt hat, weiss, dass das mit "normalem" Fluglärm nicht zu vergleichen ist. "Belästigung" ist dafür kein Begriff mehr, es erzeugt Angst und Bedrohungs-Reaktionen, schadet akut der Gesundheit und sollte daher unbedingt vermieden werden.

Eine wirkliche Lösung ist das nicht, aber worin die einzig und allein bestehen kann, steht unter fast jedem Beitrag auf dieser Seite. Der Freizeitpark Fraport muss schrumpfen und die Zahl der Flugbewegungen drastisch reduziert werden. Was wirklich noch für die Region notwendig ist, dürfte relativ einfach gesundheitsverträglich zu organisieren sein.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher

Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. +49 6142 22577

Mail hbk@bifr.de

Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de