

Bürgeranfrage zu den Auswirkungen des Instrumentenanflugverfahrens des Speyerer Flugplatzes auf die Sicherheit der Speyerer Bürgerschaft.

Sehr geehrte Fr. Oberbürgermeisterin Seiler,  
werte Damen und Herren Fraktionsvorsitzende,  
werte Presse,

mein Name ist André Wachholz, ich bin Sprecher der Bürgerinitiative WirFürSpeyer. Wir haben mittlerweile über 550 Unterstützerinnen und Unterstützer. Und dies nur mittels digitaler Unterschriftenaktion auf Campact.

Momentan werden die Flugrouten für den Instrumentenanflug (IFR) auf den Verkehrslandeplatz Speyer ausgearbeitet. Dem Vernehmen nach sollen sie dieses Jahr veröffentlicht werden. Das IFR wird unter anderem motiviert mit einer höheren Zuverlässigkeit des Verkehrslandeplatzes in der Anfliegbarkeit. Das Gutachten von Diesel Consulting geht von ca. 50 Flügen/Jahr aus, die dann nicht mehr auf andere Flugplätze ausweichen müssen. Das impliziert, dass in ca. 50 Fällen das VFR Anflugverfahren nicht greift, da die Sicht zu schlecht ist.

Das IFR in Speyer wird GPS basiert sein. Leider ist GPS anfällig für Jamming und Spoofing. Jamming bedeutet, das GPS Signal kann nicht mehr korrekt empfangen werden, da es von Störsignalen überlagert wird. Dies wird von einem Piloten recht gut erkannt. Spoofing ist tückischer, hier wird dem empfangenden Navigationssystem ein falsches GPS-Signal untergeschoben. Störsender sind bereits im kleineren 4-stelligen Euro Bereich erwerbbar. Und laut Gutachten ist die Sicht in ca. 50 Fällen für einen Sichtanflug nicht gegeben, so dass eine visuelle Überprüfung nach unserem Verständnis nicht oder erst sehr spät, und die Frage ist eben, ob „zu spät?“ erfolgen kann.

Wie man den Medien entnehmen kann (stellvertretend seien hier die Tageschau <https://www.tagesschau.de/wissen/technologie/gps-spoofing-100.html> und der Technikchannel Golem <https://www.golem.de/news/angriffe-auf-flugverkehr-noch-keine-technische-loesung-gegen-gps-spoofing-in-sicht-2401-181604.html> genannt) sind Abwehrlösungen noch wenig verbreitet.

Nun befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Verkehrslandeplatz Speyer sowohl das Treibstofflager TanQuid mit mehreren Millionen Litern Treibstoff, als auch die Raffinerie Haltermann Carless.

Die Bürgerinitiative WirFürSpeyer möchte wissen, wie die Gefahrenlage für einen Anschlag durch GPS Jamming bzw. GPS Spoofing eingeschätzt wird, welche Schadensszenarien durchgespielt wurden, ob es hierfür Katastrophenschutzpläne gibt, wann diese zum letzten Mal geübt wurden, und wer für den Katastrophenschutz namentlich verantwortlich ist.

Wir stellen diese Frage vor dem Hintergrund dass

- THW, Feuerwehr, Stadtwerke Speyer in unmittelbarer Nähe von Raffinerie und Treibstofflager liegen und deren Gebäude evtl. einer Explosion nicht standhielten.
- jedes Fest, jeder Dorfumzug mittlerweile Sicherheitsszenarien konzeptionell einreichen und dann auch praktisch umsetzen muss (bekanntermaßen wäre ja fast der Speyerer Bauernmarkt an den Kosten hierfür gescheitert, in der Faschingszeit wurden einige Umzüge aus diesem Grund abgesagt, der Blumenmarkt hatte fast mehr Betonpöller als Stände).
- die Flutkatastrophe im Ahrtal gezeigt hat, das es von immenser Wichtigkeit ist Verantwortliche zu benennen, Schutzpläne verfügbar und aber auch eingeübt zu haben.