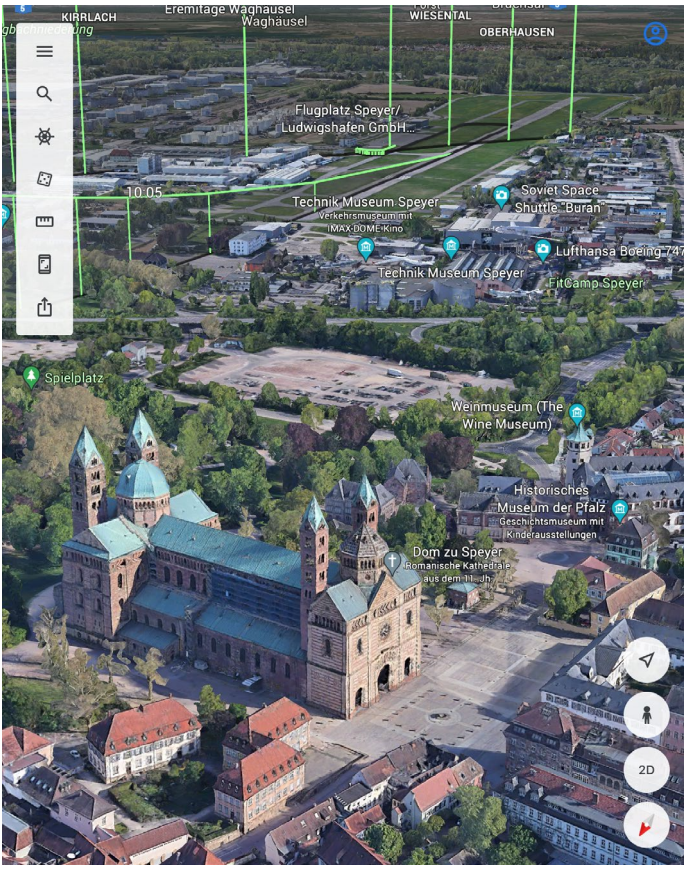
Deutschlandreise:

Luftfahrt-Standort Speyer

Ein Flugplatz und eine Stadt mit Geschichte

Die Deutschlandreise geht weiter. Wegen eines Sturmtiefs platzt ein mehrtägiger Flug in den Norden. Stattdessen fliege ich mit der blauen Arrow kurz rüber nach Speyer. Ich berichte von einem Flugplatz mit über 100-jähriger Luftfahrtgeschichte und einer sympathischen, bemerkenswerten Stadt in Fußreichweite ...



Der spektakuläre Endanflug auf die Bahn 16 in Speyer führt dicht am Dom und am Technikmuseum Speyer vorbei. Sky-Map Track in Google Earth

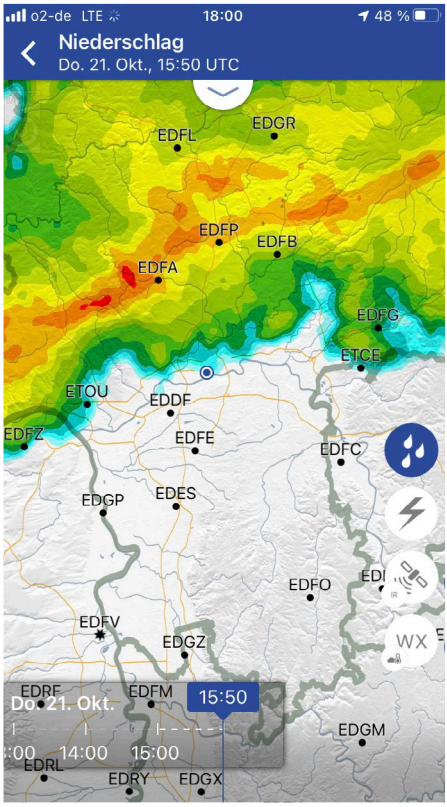
Auf Kurzstrecke nach Speyer

Ein Sturmtief im Oktober hatte meinen Plan für eine dreitägige Flugreise durch Norddeutschland vermasselt. Auf der Suche nach einem wirklich lohnenswerten Flugziel, das ich den Lesern von *Pilot und Flugzeug* vorstellen kann, habe ich mich stattdessen für die bemerkenswerte pfälzische Stadt Speyer entschieden.

Speyer liegt auf meinem „Valley-Race“, wenn ich von Worms aus einfach nur ein wenig herumfliegen will. Daraus werden dann ab und zu Flüge mit je einem Touch & Go in Mannheim und in Speyer. Warum aber nicht einmal einen ganzen Tag in Speyer verbringen und darüber berichten? Das habe ich am 22. Oktober 2021 gemacht. Das Sturmtief war abgezogen, der Himmel sauber geputzt und blau, wie zum Fliegen gemacht. Die Arrow brauchte für den Kurzbesuch nicht

mal betankt zu werden, dafür war noch genug Sprit in den Tanks.
Über Worms war der Himmel tiefblau, als ich losflog. Bald nach dem Start konnte ich in der Ferne schon den Dom zu Speyer sehen: Sicht von Pol zu Pol. Lediglich eine dünne, tiefe Cumulus-Bewölkung südlich von Mannheim erforderte einen frühen Sinkflug auf 1.700 Fuß, 500 Fuß über der Platzrundenhöhe für eine Fotorunde. Auf dem Track meines Fluges sieht man diese Schleife sowie die Platzrunde, die immer westlich der Runway 16/34 in 1.200 Fuß geflogen wird. Die Platzrunde verläuft aus Lärmgründen über dem Rhein und um ein großes Industriegebiet mit Raffinerie herum, das ebenso wie der Dombereich von Speyer nicht überflogen werden darf.

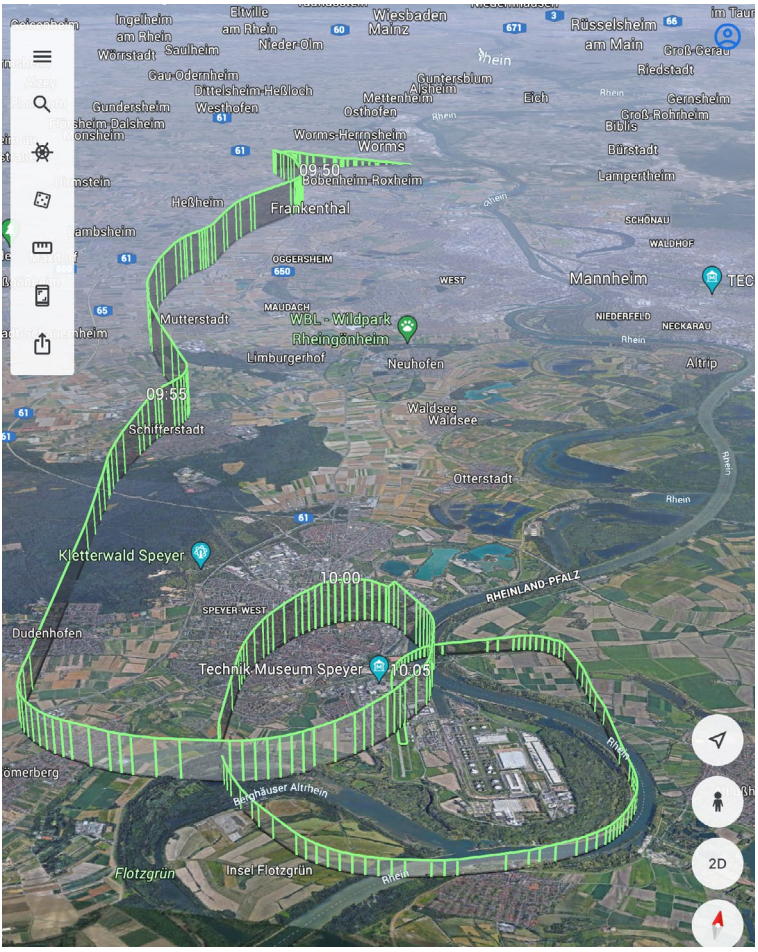
Allzu weit nach Osten ausholen, um mit 45° in den Gegenanflug einzufliegen, kann man nicht, sonst fliegt man mitten durch die



Links: Gewitterfronten verbunden mit Sturmböen bis 45 Knoten versperrten noch bis zum 21. Oktober den Flug nach Norden. (DWD Flugwetter App). Unten: Nur einen Tag später, am 22. Oktober, war wieder bestes VFR-Wetter im Rhein-Main-Gebiet.

Platzrunden von Hockenheim oder Herrenteich. Rausgucken ist hier – wie überall – oberste Fliegerpflicht. Speyer wird gerne und oft angeflogen.

Eine gute Idee ist es, je nach Landerichtung von Norden oder Süden direkt in den Gegenanflug einzufliegen. Dann stört man die anderen Platzrunden nicht und überfliegt keine der lärmempfindlichen Ortschaften. Gerne gesehen ist auch ein Direktanflug in den Endanflug der 16 aus dem Norden. Vom Süden her ist ein straight-in-approach auf die 34 nicht gewünscht. Man würde direkt über eine Ortschaft fliegen.



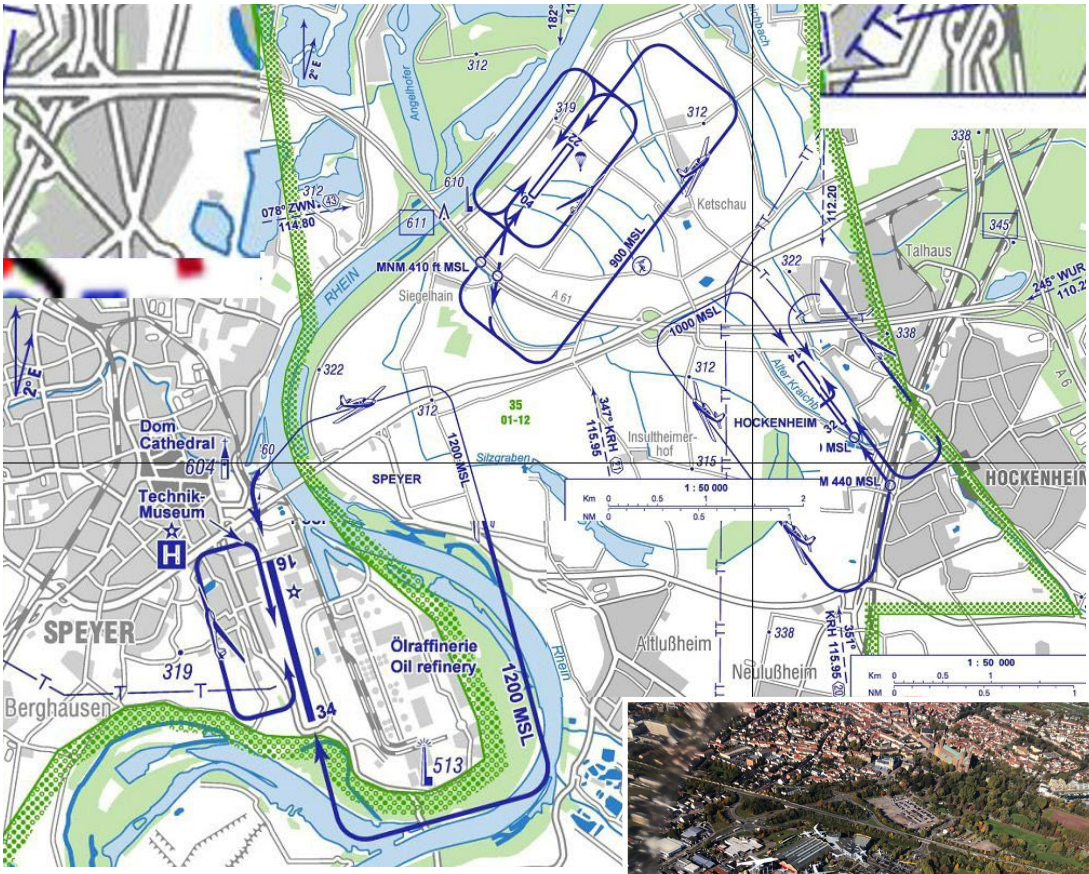
Speyer liegt nur 35 km südlich von Worms und 20 km südlich von Mannheim. Dieser Flug mit Fotoschleife über der Stadt dauerte nur 20 Minuten.

Sky-Map Track in Google Earth

Beide Anflug-Richtungen haben versetzte Landeschwellen. Die verfügbare Start- und Landestrecke ist in beiden Richtungen mit 1.400 Metern üppig bemessen (Mannheim ca. 1.000 Meter). Es gibt auch eine Graspiste.

Zum Parken rollt man am besten nach Norden, überquert die Piste Richtung Westen und parkt im Gras. Das ist der beste Parkplatz: zwei Minuten zur Frittenbude mit Biergarten, fünf Minuten zum Technikmuseum und keine 20 Minuten zu Fuß in die Stadt. Es ist in Speyer nicht erforderlich, zum Zahlen der Landegebühren extra zur Luftaufsicht zu laufen. Das geht berührungslos und sehr einfach über die App AeroPS (www.aerops.com).

Heute jedoch wollte ich der Luftaussicht – ja wirklich: Aussicht! – also eigentlich doch Luftaufsicht – auf dem modernen Tower-Gebäude einen Besuch abstatten. Ich durfte an einem der alten Rondells parken, die noch von vor dem Flugplatzausbau an der Feuerwache übrig sind. Das sind kreisrunde Beton-Pads, auf die man bequem draufrol-



Für den sicheren Einflug in die Platzrunde in 1.200 Fuß gilt es zu beachten: Lärmsensible Siedlungsgebiete auf der anderen Rheinseite, wie die Ortschaften im Süden und Osten, sowie das Domgebiet von Speyer sollten nicht überflogen werden. Ebenso wenig sollte man durch die Platzrunden der Graspisten Hockenheim (1.000 ft) und Herrenteich (800 ft) fliegen. Karte aus Flight Planner
Rechts: Blick aus meiner Arrow aus 1.700 Fuß: Unten das Nordende des Flugplatzes. Mitte links das Technikmuseum Speyer. Oben Speyer mit dem markanten Dom.

len kann. Anschließend schiebt man seine Maschine rückwärts an den Rand ins Gras. So passen mehrere Maschinen an ein Rondell. Hier ist nicht immer Platz für unsere lieben Kleinen. Bei viel Flugbetrieb muss man – z.B. nach dem Tanken – umparken und zu den Grasflächen im Nordwesten rollen. Das Vorfeld vor dem Terminal Gebäude ist für größere Flugzeuge vorgesehen. Apropos Tanken: Neben AVGAS und Jet A1 gibt es auch eine Zapfsäule für MOGAS. Findet man nicht überall.

Das Terminal-Gebäude mit der Glaskanzel der Luftaufsicht obendrauf hat schon eine eindrucksvolle Größe. Unten befinden sich Briefingräume und eine großräumige Lounge sowie ein kleines Büro mit einem Bezahl-Terminal zur Selbstbedienung – für Leute ohne aeroPS auf dem Handy. Kletterer können

auch oben im dritten Geschoß bei der Luftaufsicht zahlen. In der ersten und zweiten Etage sind Firmen sowie die Flugplatzverwaltung beheimatet.

Heute will ich mal nach ganz oben. Da war ich noch nicht. Der Arbeitsplatz für die freundlichen Leute von der Luftaufsicht Speyer ist geräumig und hell mit einer großartigen Aussicht auf den Flugplatz, das Technikmuseum und die Stadt. Gute Rundumsicht gibt es sowieso. Am Funk sitzt diesmal Flugleiter Aaron Grote, selbst auch Pilot. Da nicht viel Flugbetrieb ist, können wir uns ein wenig unterhalten.

Bei meinem Besuch konnte ich auch ein wenig dem Flugleiter bei der Arbeit zuschauen. Alle ankommenden und abfliegenden Maschinen wurden freundlich über das Wetter, die Runway und den Platzverkehr informiert. In Speyer sind die Flugleiter gut qualifiziert und dürfen sogar das QNH übermitteln. Dafür braucht man ja in Deutschland fast einen Doktor-Titel (Dr. DWD).
Etwas sprachlos war ich, als sich ein Rettungshubschrauber auf der Frequenz meldete. Man sei nördlich und wollte in drei Minuten den Platz in 1.000 Fuß von Nord nach Süd überfliegen. Nun war ich gespannt, was der Flugleiter dazu sagen würde. Die Luftaufsicht hat bekanntlich für Flugzeuge in der Luft keinerlei Weisungsbefugnis und übt ausschließlich den Fluginformationsdienst aus. Also nahm der Flugleiter das Mikrofon, bestätigte den Empfang der Meldung und wies darauf hin: „Eine Maschine in der Platzrunde."

Ich hätte nie gedacht, dass eine professionelle Hubschrauber-Crew auf die Idee kom-

Flugleiter Aaron Grote zeigt mir seinen luftigen Arbeitsplatz. Bei viel Flugbetrieb arbeiten hier oben zwei Personen. Mitte: Sieht immer noch wie neu aus: Das Flugplatz-Terminal von 2011. Unten: Hier kann man relaxed auf den Zoll warten, wenn's mal draußen ungemütlich ist.

Eine Führung am Dom zu Speyer. Heute ist um den Dom ein schöner, freier Park. Im Mittelalter drängten sich die Häuser dicht an dicht um das Bauwerk. Unten: Das Altpörtel, einzig erhaltenes Stadttor in Speyer.

men könnte, mitten durch die Platzrunde eines belebten Verkehrslandeplatzes zu fliegen. Der Flugleiter war ähnlich überrascht. Man sollte meinen, der Helikopter-Flugbetrieb wäre nach der tödlichen Kollision eines Helikopters mit einer anfliegenden Piper Arrow (2018) mehr sensibilisiert beim Thema Kollisionsrisiko nahe einer Platzrunde. War er aber offenbar nicht. In Speyer gibt es ein Helipad am Krankenhaus. Piloten, die hier fliegen, müssten den Flugplatz Speyer eigentlich gut kennen.
Noch während wir laut darüber nachdachten, kam dann doch die Einsicht bei der Heli-Crew. Sie meldete nun, am Flugplatz vorbeifliegen zu wollen. Besser isses …

Vom Terminal-Gebäude aus begann ich dann meinen Rundgang durch die Stadt Speyer. Weil ich dafür meine Arrow „falsch“ geparkt hatte und nicht umrollen wollte, bedeutete das 15 Minuten zusätzlichen Fußweg um den Flugplatz herum, entlang einer viel befahrenen Straße ohne Bürgersteig, nur um an die nördliche Platzgrenze zu kommen. Von dort sind es dann am Technikmuseum vorbei nur knapp 20 Minuten zum Dom. Durchaus sehenswert.

Der Dom zu Speyer

Der Dom zu Speyer ist nahezu 1.000 Jahre alt. Der Bau wurde zwischen 1024 und 1030 begonnen und 1061 fertiggestellt. Eine rasche Bauzeit, wenn man es mal mit dem Kölner Dom vergleicht oder mit dem BER Flughafen. Seit 1981 ist der Dom Weltkulturerbe der UNESCO.
1061 war der Dom der größte Kirchenbau der damaligen Welt und ist heute die größte erhaltene romanische Kirche. Man kann sich

heute gar nicht mehr vorstellen, was für ein Bauprojekt das damals war. Weniger ein Gebetshaus als eine Machtdemonstration des Bauherrn, des salischen Kaisers Konrad II. Als der Bau begonnen wurde, lebten in Speyer gerade mal 950 Menschen. Dafür hätte eine Kapelle ausgereicht. Egal. Nun steht er da und sieht beeindruckend aus. Ein Besuch lohnt sich. Der Dom steht erhöht auf einer eiszeitlichen Landzunge, auf der auch die Stadt Speyer gebaut wurde. Hoch genug, um dicht am Rhein zu bauen, ohne jedes zweite Jahr im Hochwasser zu versinken. Wenn Sie meinen, der Unterhalt Ihres Flugzeuges sei teuer, dann haben Sie noch nie eine Maintenance-Rechnung für einen mittelalterlichen Dom gesehen. Wie viel ist uns Kulturgut wert? Für den Dom zu Speyer braucht man jedes Jahr etwa 1 Mio. Euro, um ihn in Schuss zu halten. Immerhin deutlich preiswerter, als die „Gorch Fock“ über Wasser zu halten.

Die Zerstörung Speyers 1689

Am Ende der Maximilianstraße steht ein hohes, wehrhaftes Stadttor, das Altpörtel. Wenn man dort herumschlendert, stellt sich die Frage: Wo sind die zugehörige Stadtmauer und die anderen Tore? Grund für deren Abwesenheit ist eine Katastrophe, die Speyer nach früheren Pest-Epidemien, wechselnden militärischen Besatzungen und Kriegen 1689 ereilte:
Zu Beginn des Pfälzischen Erbfolgekrieges (1688–1697) überquerten französische Truppen bei Straßburg den Rhein. Ihr erstes Ziel war die Eroberung der Festung Phillipsburg. Zwei Wochen später wurde die Festungsstadt Mannheim völlig zerstört. Mainz und Heidelberg – von dem schnellen Angriff überrascht – ergaben sich den Franzosen. In Heidelberg jagten die Angreifer Schloss und Festung in die Luft. Bei einem Rundflug über Heidelberg kann man diese Ruinen noch heute sehen. Die Stadt Heidelberg selbst blieb weitestgehend verschont.
Der französische König Ludwig XIV hatte eigentlich mit einem schnellen Krieg gerechnet, aber bald formierte sich massiver Widerstand des Reiches, außerdem kam es zum Kriegseintritt der Niederlande. Ludwig XIV beschloss, seine Truppen zurückzuziehen. Auf Anraten seines Kriegsministers, dem Marquis de Louvois, ließ Ludwig XIV. auf dem Rückzug die Pfalz und angrenzende Gebiete im Vorfeld der eigenen Festungen systematisch verwüsten. Dabei wurden die Städte Oppenheim, Alzey und Worms zerstört, sowie viele andere Orte. Auch der Kaiserdom in Worms wurde niedergebrannt.

In Speyer, damals eine befestigte Stadt mit Stadtmauern und 68 Wehrtürmen, wurden ab Februar 1689 auf Befehl der Besatzer die Wehranlagen der Stadt abgebrochen. Die Bürger mussten sich zwangsweise an den Arbeiten beteiligen. Die Wehrtürme wurden gesprengt. Lediglich das Altpörtel, das Haupt-Stadttor Speyers, blieb stehen, weil es sich zu nahe am französischen Hauptquartier befand. Mitte Mai 1689 wurden alle Bürger aufgefordert, binnen sechs Tagen die Stadt zu verlassen. Am 28. Mai wurde dann bekannt gegeben, der französische General Joseph de Montclar habe den Befehl erhalten, „die Stadt samt allen darin befindlichen Kirchen und Klöstern, einzig die hohe Domkirche ausgenommen, in Brand zu stecken“. Anschließend wurde Speyer dem Erdboden gleichgemacht. In dem Feuer ging auch das Dach des Domes in Flammen auf.

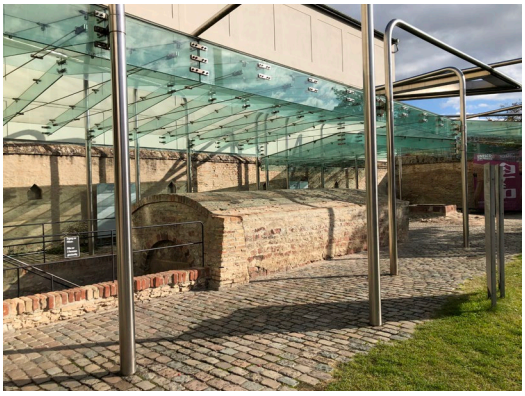
Elf Jahre lang blieb die Stadt eine verlassene Trümmerwüste, bis die ersten Menschen zurückkehrten. Es sollte danach fast 200 Jahre dauern, bis Speyer wieder vollständig im Bereich der alten Stadtmauern besiedelt war.

Ein Spaziergang durch die Stadt

Sie haben Glück. Das Historische Museum der Pfalz am Dom war leider wegen Umbauarbeiten geschlossen. So bleiben Ihnen an dieser Stelle weitere Ausführungen zur Stadtgeschichte erspart.
Speyer zeigte sich bei meinem Besuch als freundliche, offene Stadt mit vielen gut erhaltenen historischen Bauten (nach 1689 erbaut).
Vom Dom aus führt eine sehr breite Fußgängerzone geradeaus durch die Stadt. Sehr angenehm. Kein Verkehr, man kann schön bummeln, einkaufen oder essen gehen. Dort habe ich gleich ein Paulaner Brauhaus gefunden. Ich kam zur besten Mittagszeit zum Essen. Wunderbar. In Speyer ist viel Platz für Außengastronomie, auch im Sommer ein schönes Ziel.
Noch etwas fiel mir in der Fußgängerzone auf, was mir allerdings bei frischen 8 °Celsius nicht weitergeholfen hat: Es gibt jede Menge Eisdielen!

Bei einem Besuch in Speyer sollte auch ein Abstecher ins mittelalterliche jüdische Viertel nicht fehlen. Dort, im sogenannten Judenhof, finden sich die Mauern der historischen Synagoge und die gut erhaltene Mikwe (Ritualbad). Beide wurden um 1100 von christlichen Bauleuten erbaut. Die Mikwe und die Reste der Synagoge in Speyer wurden 2021 wie die jüdischen Anlagen in Worms und

Die Hauptstraße durch Speyer heißt Maximilianstraße und ist Fußgängerzone. Unten: Eingang zur 1.000 Jahre alten Mikwe in Speyer. Man kann heute wieder die originalen Stufen bis zwölf Meter unter die Erde zum Ritualbad hinuntergehen.



Mainz zum UNESCO Weltkulturerbe erklärt. Der Judenhof liegt hinter dem Museum SchPIRA, nur wenige Minuten vom Dom entfernt. Die Nähe zum Dom ist nicht zufällig. 1084 hieß der damalige Bischof Rüdiger wohlhabende Juden in Speyer willkommen und gewährte ihnen Schutz und Privilegien.

Die Geschichte der Luftfahrtindustrie in Speyer

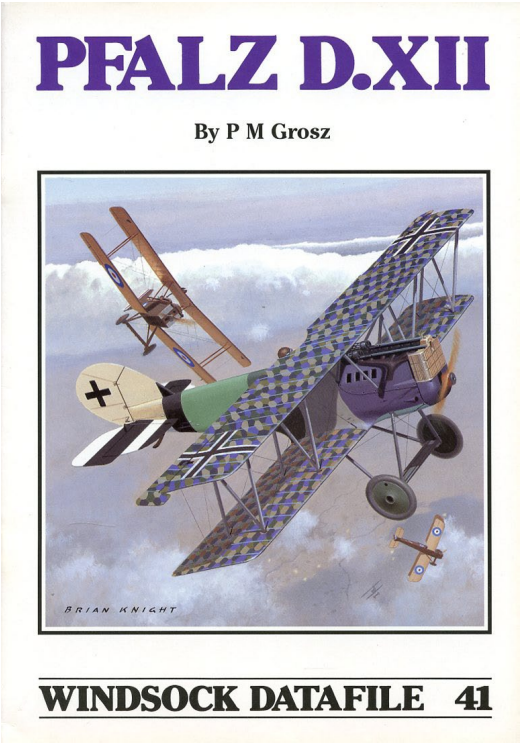
Der Flugplatz Speyer ist über 100 Jahre alt. Seinen Ursprung hatte er in der Gründung der Pfalz Flugzeugwerke GmbH 1913. Das Vorhaben wurde von der bayerischen Regierung gefördert. Speyer gehörte damals noch

zum Königreich Bayern. Die Stadt Speyer stellte den Pfalz Flugzeugwerken ein Gelände von 7000 m² für die Anlage von Fabrikhallen zur Verfügung. Speyer zählt also zu den ältesten luftfahrttechnischen Standorten Deutschlands.

Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, hatten die Pfalz Flugzeugwerke gerade erst vier Flugzeuge produziert. Danach ging die Produktion rasch in die Höhe. In Speyer wurden Jagdflugzeuge gebaut. Zuerst in Lizenz, L.F.G. (Roland)- und Rumpler-Flugzeuge, danach zunehmend Eigenkonstruktionen. Gegen Ende des Krieges hatten etwa 2.500 Flugzeuge das Werk verlassen. Viele der bedeutenden Flieger und Ingenieure der damaligen Zeit waren irgendwann einmal am Flugplatz in Speyer: Ernst Udet war da, Manfred von Richthofen sowieso, aber auch Leute wie der Flugzeugkonstrukteur Ernst Heinkel.
Von den vielen in Speyer vor 1918 gebauten Flugzeugtypen will ich nur zwei der letzten und leistungsfähigsten erwähnen. Von dem einsitzigen Pfalz D.IIIA Jagdflugzeug wurden insgesamt 750 Exemplare in Speyer gebaut. Im April 1918 erreichte der Einsatz dieser Maschine seinen Höhepunkt: 433 der Pfalz D.IIIA waren gleichzeitig an der Front, damit kamen 25 % aller vom Deutschen Reich eingesetzten Jäger aus Speyer. Lehrlinge der heutigen PFW Aerospace[1] haben 2009 eine Pfalz D.IIIA originalgetreu nachgebaut, die Maschine steht im Technikmuseum Speyer.

Wie leistungsfähig die Pfalz Flugzeugwerke damals waren, zeigt sich an den Produktionszahlen. 1917 ging es mit dem Deutschen

1) PFW - Pfalz Flugzeugwerke



Die Pfalz D.XII war eines der letzten in den Pfalz Flugzeugwerken gebauten Flugzeuge. Sammlung des Autors

Reich dem Ende entgegen und die Anstrengungen im Flugzeugbau wurden erneut gesteigert. Die Pfalz Flugzeugwerke wurden enorm vergrößert. Im November 1917 wurde die Produktionsfläche verdoppelt und die Personalstärke vervierfacht. Man brauchte dringend mehr Hallenplatz für den Flugzeugbau. Woher nehmen, wenn nicht stehlen? Man entschied sich für stehlen. Deutsche Truppen demontierten eine komplette Werkshalle nahe der besetzten Stadt Lille und brachten sie nach Speyer, wo sie sofort wiederaufgebaut wurde. Nach Kriegsende 1918 besetzten französische Truppen (wieder einmal) Speyer. Sie nahmen die Halle aber nicht wieder mit, sondern nutzten sie für ihren Fuhrpark. Dasselbe machten sie 1945. So blieb die Liller Halle in Speyer und

ist heute die Haupthalle des Technikmuseums.

Die im Bild dargestellte Pfalz D.XII Speyer ging aus dem zweiten Jagdflugzeug-Wettbewerb in Berlin Adlershof hervor. Nach etlichen Testflügen empfahl Ernst Udet die Anschaffung der Pfalz D.XII und fand sie besser als die Fokker D.VII. Nach einem Großauftrag über 500 Exemplare wurde die Produktion der D.IIIA zugunsten der D.XII eingestellt. Dennoch konnte die geforderte Monatsrate von 150 Stück nicht ganz erreicht werden. Bis Kriegsende am 11. November 1918 wurden ca. 750 Pfalz D.XII ausgeliefert.

Nach dem Waffenstillstand 1918 demontierten die französischen Besatzer die Produktionsanlagen der Pfalz Flugzeugwerke. Die 2.600 Mitarbeiter verloren ihre Jobs und das Unternehmen musste Konkurs anmelden.
Erst 1937 wurden auf dem Gelände wieder Flugzeuge gebaut. Die neu gegründeten Flugwerke Saarpfalz begannen mit 200 Mitarbeitern. Unter anderem wurden in Speyer Junkers Ju 88 und Heinkel He 111 gebaut und gewartet. Bis Kriegsende stieg die Zahl der Mitarbeiter (inklusive der Zwangsarbeiter) auf 1.500. Dann war 1945 wieder Schicht im Schacht. Französische Truppen belegten erneut „ihre“ Halle und das Gelände.
1955 ließ Ernst Heinkel die Industrie-Produktion in Speyer wiederaufnehmen. Er ließ dort die neue „Heinkel Kabine“ in Serie bauen. Nach dem Tod von Ernst Heinkel 1958 wurde das Werk, das inzwischen wieder zunehmend im Flugzeugbau aktiv geworden war, in Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH umbenannt. Im Laufe der folgenden Jahre und Jahrzehnte wurde in Speyer wieder fleißig geschraubt und genietet. Neben Reparatur- und Wartungsarbeiten wurden Teile für den F-104 „Starfighter“[2] gefertigt, die Fiat G-91 ging in den Serienbau und es wurden Komponenten für etliche andere Flugzeugtypen gefertigt, u.a. für die Fokker F-27 Friendship. Wahrscheinlich gab es auch eine „Werksschilder-Fabrik“ in der Nähe, denn das Unternehmen wurde schneller und öfter umfirmiert, als man es sich vorstellen kann. Die Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH wurde 1964 von den Vereinigten Flugtechnischen Werke (VFW) aufgekauft, wurde 1983 Teil von Messerschmitt-Bölkow-Blohm, die ab 1991 in der Deutsche Airbus aufging. Der Name änderte sich 1992 in Deutsche Aerospace Airbus GmbH und 1995 in Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH. Dann wollte Daimler-Benz Aerospace Airbus das Unternehmen loswerden oder ganz schließen.
1997 kam es zu der erfreulichen Übernahme des ganzen Unternehmens durch die eigene Belegschaft von 527 Mitarbeitern. Und man entschied sich, wieder den traditionsreichen Firmennamen anzunehmen: Pfalz Flugzeugwerke GmbH.

... und wieder ein neues Firmenschild. Alle reißen sich um PFW Aerospace.

2) Ein Starfighter steht heute noch am östlichen Werkszaun der PFW Aerospace.

Auf dem Gelände des Technikmuseums Speyer. Im Hintergrund die „Liller Halle“. Sie steht unter Denkmalschutz und wurde erst kürzlich aufwendig restauriert.

Die neuen Eigentümer scheinen ihre Sache gut gemacht zu haben, denn bald gab es internationale Interessenten. 2001 verkauften die Mitarbeiter ihr Unternehmen an einen amerikanischen Finanzinvestor, der 2006 die inzwischen unter ihrem Kürzel PFW weltweit bekannten Pfalz Flugzeugwerke in „PFW Aerospace“ umfirmierte. 2011 kam Airbus zurück und kaufte 74,9 % der Anteile – um sie 2019 wieder zu verkaufen. Das Werk gehört nun dem Pariser Konzern Hutchinson und ist damit Teil der TOTAL-Gruppe.

PFW Aerospace ist heute eine wichtige High-Tech Firma der Luftfahrtbranche. Das Unternehmen ist unentbehrlicher Zulieferer für Rohrleitungen und Strukturbauteile (Landeklappen, Integraltanks, RAT-Träger, APU Compartments u.a.). Es werden Komponenten für sämtliche Airbus Flugzeuge vom A320 bis zum A380 gebaut. Die Firma beliefert auch Boeing und stellt Teile für den Eurofighter und andere Militärflugzeuge her. Kunden sind auch Bombardier und Embraer. Gebaut werden auch Teile für die Gulfstream G550.
Die Firma sucht ständig Leute und bildet auch selbst aus. Es gibt u.a. ein Programm für ein Duales Studium bei PFW. An inzwischen drei Standorten (neben Speyer auch in UK und der Türkei) arbeiten 1.800 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen.

Das Technikmuseum Speyer

Zurück am Flugplatz nach meiner Runde durch die Stadt durfte ein Besuch des Technikmuseums nicht fehlen. Das Museum wurde 1991 – nach dem Abzug der französischen Truppen – auf dem ehemaligen Gelände der Pfalz Flugzeugwerke von 1918 (nordwestlich der Landebahn) eröffnet. Von

den alten PFW-Gebäuden stand 1991 einzig noch ein Kesselhaus, die geklaute Liller Halle und das Verwaltungsgebäude (heutiges Museum Wilhelmsbau). Alle anderen Gebäude mussten nach 1945 der neuen Kaserne der Franzosen weichen. Die 8.000 qm große Liller Halle wurde nach Restaurierung zur Haupthalle des Technikmuseums. Das Museum wurde 2008 um eine moderne Raumfahrthalle mit 9.000 qm Ausstellungsfläche erweitert.

Das Museum beherbergt eine einmalige Sammlung großer und größter Exponate aus den Bereichen Luft- und Raumfahrt, Schienen- und Straßenverkehr sowie Schiffe und U-Boote. Ein Tag hier reicht nicht, alles zu sehen. Außerdem gibt es ein IMAX Kino. Das Technikmuseum Speyer war der Grund für meinen ersten Flug nach Speyer vor vielen Jahren. Und das Museum allein könnte auch der Grund für Ihren ersten Flug nach Speyer sein. Man muss es einfach gesehen haben. Und wenn man immer noch nicht genug von Flugzeugen hat, mietet man sich am Platz ein Auto und fährt in nur 35 Minuten zum Technikmuseum Sinsheim, wo u.a. eine Con-

Vorher – nachher: links der Flugplatz Speyer 2010, rechts 2020 ... **Google Earth Pro**

Hier kann man parken (Blick nach Osten): Links unten „Grasparking“, Mitte oben „Rondell“ und rechts oben „Main Apron“. Am besten rollen Sie über den Taxiway F über die Bahn zum Grasparking. Das ist am nächsten zum Technikmuseum und der Stadt. Die Tankstelle ist am Terminal-Gebäude.

Bild: flugplatz-speyer.de, mit freundlicher Genehmigung des Flughafen Speyer/Ludwigshafen

corde und eine Tupolew Tu-144 ausgestellt sind. Beide Museen, das Technik Museum Sinsheim und Technik Museum Speyer, werden von einem gemeinnützigen Verein mit weltweit mehr als 3.500 Mitgliedern getragen. Man kann auch Fördermitglied werden.

Luftfahrtstandort Speyer

In Speyer hat insbesondere der Flugbetrieb mit Jets und anderen Geschäftsflugzeugen in der Pandemie deutlich zugenommen. Bei meinem Besuch konnte ich einem der hier stationierten Jets beim Abflug zusehen. Für Geschäftsflieger ist Speyer ein sehr guter Landeplatz. Zum einen gibt es hier am Platz viel Industrie – auch in der Luftfahrtbranche – zum anderen ist es bis zu den Industriegebieten von Mannheim und Ludwigshafen nur 35 Minuten mit dem Auto. Wer mit seinem Flugzeug mehr Runway braucht oder will, als Mannheim zu bieten hat, der ist in Speyer gut aufgehoben. Außerdem gibt es keine Luftraumbeschränkungen wie in Egelsbach. Mietwagen gibt es am Platz, Fahrräder auch. Eine Handling-Firma kann für die Geschäftsflieger alle möglichen Services erledigen, Catering inklusive. Zoll und Passkontrolle stehen mit zwei Stunden Vorlauf zur Verfügung. Neben der oben beschriebenen Firma PFW Aerospace sind am Flugplatz über 35 Firmen ansässig.

Aber nicht nur Geschäftsflieger fliegen gerne in Speyer. Es gibt zwei Flugsportvereine, Flugschulen sowie viele Besucher von außerhalb.

Für Flugtraining ist der Flugplatz – nicht zuletzt mit seinen relativ günstigen Landegebühren – gut geeignet. Der Flugleiter bestätigte mir, dass hier auch gerne und oft Nachtflug trainiert wird. Die Runway verfügt über eine komplette Nachtflugbefeuerung sowie über PAPI für beide Anflugrichtungen.

Der Flugplatz Speyer wurde ab 2010 aufgrund höherer EU-Anforderungen an die Flugsicherheit ausgebaut, um den weiteren Flugbetrieb mit Geschäftsreiseflugzeugen sicherzustellen. Gegen den Ausbau gab es erheblichen Widerstand in der Region.

Inzwischen ist die Bahn 450 Meter nach Süden verlängert worden, und wer dort fliegt, kann bestätigen, dass auch die Vogelwelt nach wie vor am Platz ansässig ist. Neben der Verlängerung der Bahn wurde auch der parallele Taxiway erneuert, ein größeres Vorfeld angelegt und das Terminal-Gebäude errichtet. Der Eingriff in die Natur war minimal. Lediglich eine Landstraße musste etwas verlegt werden.
Heute hat sich der politische Lärm um den Flugplatz gelegt. Der Ausbau kam der heimischen Wirtschaft zugute. Das zeigen auch die Flugbewegungen, die 2010 noch bei 30.000 lagen. 2020 gab es trotz Corona 46.857 Flugbewegungen in Speyer.

Herr Graf von der Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH betont: „Speyer ist für alle da. Jeder ist willkommen. Egal, ob mit der Cessna oder dem Business Jet.“ Die Gebühren sind moderat, transparent und auf der Webseite veröffentlicht. Für meine Arrow habe ich 10 Euro Landegebühr bezahlt. Für Schulflüge gibt es 30 % Preisnachlass (außer samstags ab 13 Uhr und sonntags).

Das Einzige, was dem Flugplatz Speyer noch fehlt, sind IFR-Verfahren. Bei der Bedeutung des Flugplatzes für den Geschäftsreiseverkehr in der Region kann ich mir nicht vorstellen, dass man da nicht dran arbeitet …

Speyer, ein lohnendes Ziel für Ihren nächsten Flug.

peter.klant@pilotundflugzeug.de

Alle Fotos vom Autor, wenn nicht anders vermerkt.

Quellen und Links:

[1] Wikipedia https://de.wikipedia.org

[2] Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH https://flugplatz-speyer.de/

[3] PFW Aeospace www.pfw.aero

[4] Stadt Speyer www.speyer.de

[5] Dom zu Speyer www.dom-zu-speyer.de

[6] Technikmuseum Speyer https://speyer.technik-museum.de/

[7] Speyerer Stadtbefestigung https://dewiki.de/Lexikon/Speyerer_Stadtbefestigung

[8] Pfälzischer Erbfolgekrieg - Verheerung der Pfalz und der Nachbarregionen Wikipedia https://tinyurl.com/srp6x2kp

[9] Bistro Meridian „Das Erlebnisbistro am Flugplatz Speyer“ An der Nordwestecke des Flugplatzes, mit Biergarten https://bistromeridian.de/

[10] Flugsportverein Speyer e.V. https://flugsportverein-speyer.de/

[11] Motorfluggemeinschaft Speyer e.V. www.mfg-speyer.de

[12] Übersicht einiger Unternehmen am Flugplatz Speyer/Ludwigshafen https://flugplatz-speyer.de/firmen-in-edry/