

Flugsicherungsbereichszentrale (FSBerZ) 4 - „Eider Control“

Henning Sehnert



Staffelchefs:

Hauptmann Häußler 1960 – 1966
Major Haussmann 1966 – 1969
Oberstleutn. Thiessen 1969 – 1971
Oberstleutnant Trappe 1971 – 1976

Bei der Übung von taktischen Flügen für Angriff und Verteidigung

konnten Piloten die sonst in der Fliegerei üblichen Strecke nicht einhalten. Plötzliche Änderungen in Richtung und Geschwindigkeit passten jedoch nicht ins Konzept der zivilen Flugsicherung.

In einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister für Verteidigung wurde deshalb eine Sonderregelung für die Flugsicherung an und um Militärflugplätze beschlossen. Hoheitliche Aufgaben, bis dahin von der Bundesanstalt für Flugsicherung wahrgenommen, wurden vorübergehend teilweise dem Militär übertragen. Mit dem Aufstellungsbefehl Luftwaffe v. 27.01.1960 wurde mit der FSBerZ 4 eine Einheit geschaffen, der im westlichen Teil Schleswig-Holsteins in einer „Terminal Military Area“ (TMA) folgende Aufgaben übertragen wurden:

- Flugsicherungskontrolldienst im unteren Luftraum (1000/2500 Fuß GND – Flugfläche 245) in 3 Sektoren,
- Fluginformationsdienst,
- Alarmierung und Unterstützung von Notdiensten in Notfällen und
- FS-technischer Dienst für Wartung und Instandsetzung von FS-Einrichtungen und Anlagen.

Die Einheit wurde der Flugsicherungsabteilung 113/Fernmelderegiment (FmRgt)11 in Osnabrück unterstellt.

Die FS-Dienste wurden bereitgestellt für:

- Das Jagdgeschwader (JG) 72 in Leck mit F-86 „Sabre“,
- das Aufklärungsgeschwader (AG) 52 in Eggebek mit RF-84 „Thunderflash“,

- das Jagdbombergeschwader 35 in Husum mit F-84F „Thunderstreak“,
- das Marinefliegergeschwader (MFG) 1 in Jagel mit Seahawk und Fouga Magister und
- das MFG 5 in Kiel-Holtenau mit Sikorsky Hubschraubern und Albatross Wasserflugzeugen.

Wegen der großen Ansammlung von Militärflugzeugen auf geringem Raum sprach man vom „Flugzeugträger Schleswig-Holstein“.

Nach der Erprobung eines Radarrundumsuchgerätes (ASR-B Telefunken) auf dem Stollberg im Sommer 1959 mit unbefriedigenden Ergebnissen, wurde 1960 die Radaranlage ASR-B des JaboG 35 auf dem Flugplatz Husum Schweising mitbenutzt. Die Soldaten der Einheit wurden in der Fliegerhorstkaserne untergebracht.

Da die FSBerZ mobil sein sollte, um im Alarmfall den Standort wechseln zu können, wurden 17 Radarerprobungen u.a. in Eggebek, Hude, Löwenstedt, Schauendahl und auf dem Stollberg durchgeführt. Die Mobilität war mit wachsenden Aufgaben und dem komplexen Gerät nicht haltbar, man entschied sich für die neu erbaute Julius-Leber-Kaserne in Husum und zog 1963 dort ein.

Flugplätze und Flugstrecken waren in den frühen 60er Jahren technisch schlecht gerüstet. Funkfeuer erlaubten nur eine Kursangabe. Die Entfernungsangabe zu Funkfeuern gab es noch nicht. Mancher Leser wird sich noch an die Piloten erinnern, die sich in die Tschechoslowakei bzw. nach Berlin verflogen.- Das Radarbild der FS-Kontrollstellen produzierte nur ein Primärziel. Die Identifizierung eines Flugzeuges erforderte von der Flugsicherung die Anweisung an den Piloten, bestimmte Identifizierungskurven zu fliegen. Stimmt die Bewegungen des Primärziels auf dem Radarschirm mit den Anweisungen überein, galt das Flugzeug als identifiziert, ein sehr umständliches Verfahren.

Die Einführung der TACAN (Tactical Air Navigation) Boden- und Bordgeräte in der zweiten Hälfte der 60er Jahre verbesserte die Situation. Neben einer genauen Kursangabe wurde die Entfernung von der Station angezeigt. In Verbindung mit dem Höhenmesser war jederzeit die räumliche Position des Flugzeuges bekannt.

Die Radargeräte der Flugsicherung wurden mit einem IFF (Identification Friend – Foe) ausgerüstet, die Anzeige eines Sekundärziels zum Primärziel erleichterte die Identifizierung.

Ebenfalls vorteilhaft war die Unterbringung der Kontrollleiter in Husum. Sie nutzten dieselben sozialen Einrichtungen wie die Piloten des Geschwaders. Fliegerische Probleme und Anforderungen an die Flugsicherung konnten in direktem Gespräch miteinander erörtert werden.

Ab Oktober 1963 wurde die FSBerZ 4 in das FmRgt 37 überführt, das der neu gegründeten 7. Lw Division in Schleswig unterstellt war.

1964/65 wurde in der Ju-Le-Ka eine Radaranlage aufgebaut und ein Kontrollraum eingerichtet.



*Der
Kontrollraum*

Im FmRgt 37 war die Flugsicherung mit Jägerleiteneinheiten zusammengefasst. FS Kontrollleiter versuchten, die Flugzeuge auseinander zu halten, Jägerleitoffiziere Der Kontrollraum der Luftverteidigung hatten die Aufgabe, Abfangjäger an potenzielle Angriffe heran zu führen.

April 1968 wurde die FSBerZ 4 wieder dem FmRgt 11 unterstellt. In der Stärke- und Ausrüstungsnachweisung

(STAN) wurde der Grad der Beweglichkeit jetzt mit „ortsfest“ angegeben.

Im Bereich der FS Kontrollleiter zeigte sich ein Personalproblem. Nach einer Verpflichtungszeit von 6–8 Jahren verließen die Zeitsoldaten die Bundeswehr und wurden von der zivilen Flugsicherung nach einer Ausbildungszeit von zwei Jahren als Inspektor übernommen. Dem Anreiz, die Luftwaffe zu verlassen, konnte mit der Einführung der Laufbahn der Offiziere des militärfachlichen Dienstes entgegen gewirkt werden. Alle FS-Kontrollleiterstellen wurden Offiziersstellen.

Für 1968 wurde die Übergabe der Verantwortung an die zivile Flugsicherung verkündet. Es gab jedoch keine zivilen Fluglotsen, die mit den Erfordernissen der militärischen Piloten genügend vertraut waren.

Erst Anfang 1973 wurde diese Absicht weiter verfolgt. Eine Außenstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) wurde bei der FSBerZ 4 etabliert. Zivile Fluglotsen waren in die Besonderheiten des operationellen Flugverkehrs einzuweisen.

Zum April 1974 – mittlerweile waren 14 zivile Fluglotsen eingewiesen worden – sollte die FSBerZ 4 aufgelöst werden. Der Termin verstrich ohne Besonderheiten. Statt dessen sah ein neues Flugsicherungskonzept eine militärische Beteiligung in den zivilen Regionalkontrollstellen für den unteren Luftraum vor. Daraufhin verließ das zivile Personal die FSBerZ 4 – die Ausbildung war praktisch umsonst.

Im Gegenzug wurden der jetzt FS Kontrollleiter der örtlichen militärischen Flugsicherung zugewiesen, die eine Zulassung bei der FSBerZ 4 erwerben sollten.

Im Frühjahr 1976 wurde entschieden, dass der Kontrolldienst in der Regionalkontrollstelle Bremen aufgenommen werden sollte.

Am 01.06.1976 nahmen die FS Kontrollleiter ihren Dienst in Bremen auf. Der Verlegebefehl dafür traf erst im Herbst ein!