



Rampen, Steigungen und Gefälle, Verschränkungenfahrten – alles ist möglich in Horstwalde.

P3-Treffen MV © 2020

# VERKEHRSVERSUCHSANLAGE HORSTWALDE EINZIGARTIGES TESTGELÄNDE

## Ein Blick zurück in die Vergangenheit

Text und Bilder: Dr. Klaus Urban

Das Preussische Kriegsministerium beschloss 1871, den Schiessplatz Tegel, lag in etwa dort wo bis 2020 noch der Berliner Flughafen «Otto Lilienthal» war, in den Kummersdorfer Forst etwa 50 km südlich von Berlin zu verlegen. Die notwendige Transportkapazität wurde mit einer Militäreisenbahnlinie von Berlin-Schöneberg nach Kummersdorf-Schiessplatz geschaffen, welche am 15. Oktober 1875 in Betrieb ging.

In der Analyse der Ursachen der Niederlage im ersten Weltkrieg wurde unter anderem die mangelnde Mobilität der kämpfenden Truppe verantwortlich gemacht. Deshalb wurde 1917 in Kummersdorf eine Versuchsstelle für Förderbahn- und Kraftwagenbetrieb errichtet. Durch den rasch steigenden Bedarf an Versuchskapazität entstand 1926 nahe dem Nachbardorf Gottow eine Kraftfahr-Versuchsstelle «Verskraft» für Motorräder, Pkw, Lkw, Zugmittel und Panzer mit Prüfständen, Werkstätten und Garagen.

Die rasante Entwicklung von mobiler Wehrtechnik führte 1938 dazu, dass die alte «Verskraft» durch eine völlig neue Kraftfahr-Versuchsstelle («Verskraft neu») auf den Försterwiesen bei Kummersdorf ersetzt wurde. Diese zeichnete sich nicht nur durch viel grössere Werkstattbereiche, bessere Motorenprüfstände sondern auch durch spezielle Klima- und Staubkammern aus, welche erstmalig einsatznahe Umweltbedingungen für komplette Fahrzeuge simulieren konnten.

### Eiszeit und Geländeerprobung

Unter Einbeziehung der von der Weichsel-Eiszeit (Ende etwa 11 000 v. Chr.) hinterlassenen grossen Sanddünen in den benachbarten «Schlagebergen» nordöstlich von Horstwalde konnte die Geländeerprobung von Vollketten-, Halbketten- und Allradfahrzeugen in unmittelbarer Nähe perfektioniert werden. Unter Verwendung des Profils der Parabeldünen entstand ein Komplex aus 10 Steigungsbahnen, drei Kletter-

hindernissen, drei Watbecken, zwei Verwindungsbahnen und zum Teil mit Geröll belegten Steilhängen. Für Dauererprobungen wurden diese Module zu einem Rundkurs über 8 km Länge verbunden. Die verbindenden Waldwege führen selbst über sehr anspruchsvolle Sandstrecken und -hänge. Hier fand weltweit erstmalig Geländeerprobung unter genormten Bedingungen statt!

## Erkenntnisgewinn für die Front

Ab 1939 wurde das Aufgabengebiet der neuen «Verskraft» durch die Untersuchung von erbeutetem Kriegsgerät ergänzt. Die Erkenntnisse über Stärken und Schwächen der fremden Panzer und Fahrzeuge gingen direkt an die Front und in die deutsche Rüstungsindustrie. Durch den Zugewinn an Bedeutung wurde die neue «Verskraft» 1944 zur «Heeresversuchsstelle für Panzer und Motorisierung» aufgewertet. Sie hatte im Januar 1945 einen Personalbestand von ca. 680 Männern und Frauen bei einem wahrscheinlichen Jahresetat von 200 Millionen Reichs Mark (RM).

In der Zeit 1945-1956 dienen die Anlagen der Roten Armee, später der 64. Automobilbrigade der sowjetischen Streitkräfte als Kfz-Wartungsbetrieb und das Erprobungsgelände nordöstlich von Horstwalde als militärisches Fahrschulgelände. Der Teil «Försterwiese» mit den Hallen, Erprobungsständen und Werkstätten auf der Seite von Kummersdorf-Gut blieb bis 1994 ein Wartungsbetrieb der sowjetischen Streitkräfte.

Abb. 1: Ansicht der Steigungsbahnen 45 %, 55 % und 65 % vom Osterfest 1942. Die drei Treppenanlagen verschwanden nach dem 2. Weltkrieg zur privaten Gewinnung von Baumaterial. (Foto: Wiemann, Horstwalde)



## PHÄNOMEN

Ab 1950 kam die Erprobung aus dem DDR-Fahrzeugbau nach Horstwalde. Als erstes nutzte das VEB (Volkseigener Betrieb) IFA-Kraftfahrzeugwerk PHÄNOMEN (später ROBUR) Zittau mit dem Allradfahrzeug Granit 27-D/Zg das Gelände. Ab 1967 erfolgten die ersten Werkserprobungen für den Allrad-Lkw IFA W50 aus dem VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde. Die Nationale Volksarmee der DDR (NVA) betrieb in Horstwalde ab 1957 ein Versuchs- und Erprobungsgelände, welches 1975 in das Militärtechnische Institut (MTI) in Königs Wusterhausen integriert wurde. Unter der Regie des MTI wurden weiterhin Kraftfahrzeuge aber zunehmend auch andere Militärtechnik erprobt.

Im März 1990 wurde das MTI aus der NVA ausgegliedert, zum «Institut für Produktprüfung und Industrietoxikologie» (IPI) umgebildet und als Zentralinstitut dem Amt für Standardisierung, Messwesen und Warenprüfung der DDR (ASMW) unterstellt. Mit Auflösung des ASMW zum 3. Oktober 1990 übernahm die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) in Berlin das 12 km<sup>2</sup> grosse Freiversuchsgelände auf Erlass des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi).

Der im April 1995 gegründete Förderverein der Verkehrs-Versuchsanlage Horstwalde e.V. (FKVV) pachtete später die auf etwa 550 ha verteilten Kfz-Erprobungsanlagen bei der BAM und betreibt seit dem eine der anspruchsvollsten Off-Road-Versuchsanlagen in Europa als «lebendes» Museum.

Abb. 2: Der erster W50 4x4 aus Ludwigsfelde mit Niederdruckreifen 16-20 und Reifendruckregelanlage 1967 auf der noch unbefestigten Verwindungsbahn. (Foto: Schlag)



Mit den Einnahmen aus der Vermarktung wird das seit 2007 beim Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BDLAM) gelistete militär-technische Flächendenkmal als Teil der ehemaligen «Heeresversuchsanstalt Kummersdorf» erhalten und gepflegt. Die letzte Baumassnahme war 2019 der denkmalgerechte Neubau einer Treppenanlage entlang der 55 % Steigungsbahn.

## Der Forschung vorbehalten

Seit 2013 wird die gesamte Liegenschaft durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) verwaltet. Für die Pflege und Bewirtschaftung des umliegenden Waldes ist der Bundesforstbetrieb Havel-Oder-Spree zuständig. Zum Schutz der Parabeldünen und des Waldes wird die Verkehrs-Versuchsanlage Horstwalde ausschliesslich zur Forschung und Entwicklung von Geländefahrzeugen sowie in geschlossenen Veranstaltungen genutzt.

Kettenfahrzeuge werden seit 1990 hier nicht mehr erprobt. Eine Verwendung für Sport und Freizeit sowie individuelles Fahren ist nicht möglich und verboten.



**Dr. Klaus Urban**  
**Vorstand Förderverein**  
**Verkehrs-Versuchs-**  
**anlage Horstwalde e. V.**

Abb. 3: Die Verwindungsbahnen wurden 1974 mit Kleinpflaster dauerhaft im Originalprofil von 1938 ausgebaut, zulässige Achslast nun 15 t. (Foto: Urban)  
Darunter ein P3 auf der Bahn und im Wasserbad.





Horstwalde bietet Eiszeitliche Sanddünen und damit Fahrspass im Sand.

# VERKEHRSVERSUCHSANLAGE HORSTWALDE

## EINE DISKUSSION

### Gegensätze ziehen sich an! Oder schleppen sich ab?

Text und Bilder: Cindy Geissmann und Matthias Rauh

#### Der Auftakt (Cindy)

Matthias ist eigentlich ein Zwitter: ich habe ihn als eingefleischten P3-Enthusiasten kennengelernt, der in der Zwischenzeit aber auch dem Land Rover-Fieber verfallen ist. In Horstwalde ist er natürlich mit seinem P3 unterwegs und berichtet von seiner Warte aus.

Einige der «Abschlepper / Mechaniker / Versorgungsstationen» der bereits legendären Gotthard-Tour waren eingeladen, mit ihren Landys nach Horstwalde auf die Verkehrsversuchsanlage zu kommen. Das beglückte uns sehr, da man diese Gelegenheit im richtigen Leben praktisch nie bekommt (siehe Beitrag von Dr. Urban). Wir freuten uns in erster Linie darauf, bekannte Gesichter wiederzusehen und den P3 in seinem angestammten Revier (nämlich deutlich unter 2000m Höhe!) zu erleben. Selbstverständlich wollten wir aber auch testen, inwieweit die Land Rover dem Areal gewachsen waren.

#### Was bisher geschah (Cindy)

Corona-bedingt war das jährliche Treffen der «P3-Freunde MV» auf den Herbst 2020 verschoben worden. Von Matthias, unserem Verbindungsmann, hatten wir von der Einladung erfahren. Nun ging es an die Feinplanung, denn wenn wir schon mal Schweizer in Kontakt mit dem märkischen Sand bringen konnten, dann wollten wir ihnen natürlich so viel wie möglich bieten (und vielleicht ein bisschen süchtig nach Mitteldeutschland machen?). Neben gefühlten 500 SMS und vereinzelt Telefonaten kam es kurz vor dem Horstwalde-Wochenende zu einem kuchenreichen, bilateralen Treffen für den letzten Feinschliff, das ungefähr so verlief:

**Matthias:** Was hältst du von einer Bunkertour vor dem P3-Treffen?

**Cindy:** Bunker gehen immer.

**Matthias:** Ok, ich kümmere mich darum. (Diesen Satz hörte ich übrigens viele Male und es klappte auch immer alles!)



## Freitag - Anreise und Bunker (Matthias)

Während einige P3-Freunde Strecken von bis zu 300 km bis nach Horstwalde zu überwinden hatten, zum grossen Teil auf eigener Achse, machte ich vor dem eigentlichen Treffen einen kleinen Umweg und fuhr mit dem P3 nach Wünsdorf, wo ich für die Schweizer Land Rover-Fahrer eine Bunkerführung organisiert hatte. Bunker üben immer eine besondere, geheimnisvolle Anziehungskraft aus. Diese Bunkeranlagen wurden ab 1937 errichtet und galten während des Zweiten Weltkriegs als der grösste und wichtigste Fernmeldeknoten des Deutschen Reiches. Von hier aus steuerte das Oberkommando der Wehrmacht den schrecklichen Vernichtungsfeldzug. Nach der teilweisen Sprengung der Anlagen durch die Rote Armee im Jahr 1945 wurden diese in der Folge noch erweitert und als Hauptquartier der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland während des kalten Krieges genutzt. Jetzt sind die Bunkeranlagen ein Museum und Mahnmahl.

## Freitag - Anreise, Bunker und Bier (Cindy)

Nachdem wir am Vorabend zur allgemeinen Freude bereits eine praktische Übung zum Thema «Wie fahre ich einen Trabant» durchgeführt und die frühen Morgenstunden für eine sandige Land Rover-Ausfahrt in den Fläming genutzt hatten, wurden wir am Mittag standesgemäss von den Gotthard-Überlebenden Maik, Silke, Arndt und Moni abgeholt, die uns mit ihren P3s bis nach Wünsdorf eskortierten. Dort trafen wir Matthias für die sehr eindrückliche und empfehlenswerte Bunkerführung.

Nachdem wir gemeinsam staunend durch die gigantischen Bunker geschlichen waren, ging es dann los in Richtung

Horstwalde, wo wir offiziell von Peter in Empfang genommen wurden, unsere Instruktionen erhielten und unsere Autos inmitten einer regelrechten P3-Horde stehen liessen. Beim deftigen Abendessen trafen wir «unsere» anderen Gotthard-Veteranen und so manches Lachen hallte durch die Nacht.

## Samstag - Der Tag der Wahrheit (Cindy)

Von den ursprünglich ca. 4000 produzierten P3 sind bis heute zahlreiche Fahrzeuge erhalten, deren Zustand von «perfekt erhalten» über «liebevoll verbastelt» bis zur «Schrottkarre» reicht – diese Zustandsbilder kennt übrigens auch der Land Rover-Fan. Neben den exotischen 30 DDR-Fahrzeugen der ersten beiden Kategorien (P3, P2M und G5) sahen unsere Landys ziemlich normal aus.

Nun ging es aber ans Eingemachte: an diesem Tag durften alle Fahrzeuge das gesamte Gelände mit allen vorhandenen Möglichkeiten frei nutzen. Das liessen wir uns nicht zweimal sagen! Zuerst testeten wir die drei Rundkurse mit einer durchschnittlichen Länge von je 7 km, die mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden deklariert waren.

Neben den integrierten Sonderhindernissen, wie z.B. langen Sandhängen, Wasserdurchfahrten und Geröllstrecken, hatten wir vor allem mit dem allgegenwärtigen Staub zu kämpfen. Auch der gewaltige G5-Tankwagen liess es sich nicht nehmen, die Pisten zu erkunden: das war ein nahezu apokalyptischer Anblick, als dieser Riese durch den Sand pflügte und in einer gigantischen Staubwolke wieder verschwand. Weitere Herausforderungen waren die Steigungs-



## BERICHT



Volldampf durch die Sanddünen mit Landy, P3 und Tanklastwagen. Auch bei den Sandhügeln muss es mit Volldampf voran gehen.

Die Verwindungsfahrt funktioniert bei Landy gut.

Unten die Gemeinschaft von P3 und Land Rovern. Ganz unten präsentiert sich die Schweizer Delegation nach getaner Arbeit auf dem Gelände.



bahnen, die sowohl bergauf als auch bergab befahren werden konnten, sowie die Verwindungsbahnen. Hier hatten die Land Rover mit ihren längeren Radständen kaum Probleme, während der eine oder andere P3 zwischenzeitlich nicht mehr mit allen Vieren Bodenkontakt hatte. Mein ganz persönliches Highlight war das etwas ruppige Fahren mit dem G5; das glückliche Grinsen zeigte sich noch Tage später.

### Samstag - Der Tag mit DDR-Technik (Matthias)

Sehr mutig zeigten sich unser Schweizer Freunde. Sie eroberten beherzt die Lenkräder der unbekanntenen DDR-Technik und konnten sich so während einiger Fahrten einen Eindruck von diesen eisernen Gefährten verschaffen. Wie sie die dabei gewonnenen Erfahrungen in ihren Landy-Himmel einordnen, bleibt ihr persönliches Geheimnis. Mit reichlich Bier wurde am Abend der Staub weggespült und Pläne für zukünftige Treffen geschmiedet.

### DANKE (Cindy und Matthias)

Am Ende möchten wir uns bei allen, die an diesem einzigartigen Fahrzeugtreffen teilgenommen haben, bedanken. Sie haben uns den Zugang zur Verkehrsversuchsanlage möglich gemacht: der Förderverein der Verkehrs-Versuchsanlage Horstwalde e.V. (FKVV). Herzlichen Dank dafür!

Vielen Dank, liebe Schweizer Freunde Cindy, Eva, Christian, Patrik, Martin und Nicolas, dass ihr unsere Gäste wart und den weiten Weg auf euch genommen habt. Auch die Organisatoren sollen nicht vergessen werden. Ganz besonderen Dank gilt Peter. Aber auch Lothar, Uwe, Steffen und Matthias sollen hier genannt werden.



Wer die «Eisenschweine» live und in Farbe sehen möchte: YouTube «P3-Treffen 2020»



SCAN ME

