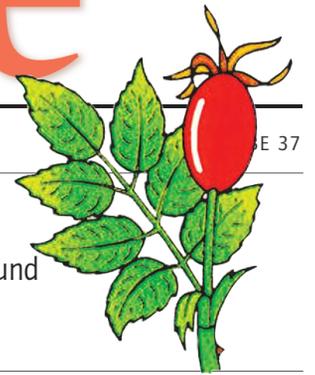


Die Märkische

11./12. SEPTEMBER 2010

Wochenmagazin der Märkischen Allgemeinen



E 37

IM GESPRÄCH

Mathias Döpfner und viele andere Sponsoren ▶ 3



FEIERABEND

Mottenschreck, Giersch und Geisterbeschwörung ▶ 5



KINDER, KINDER

Torten, Katzensgesichter und Stromquellen ▶ 8

Ideale Problemlandschaft

1938 wird im Auftrag der Wehrmacht bei Baruth eine weltweit einzigartige Teststrecke für geländegängige Kraftfahrzeuge in die brandenburgische Landschaft gesetzt. Morgen, am Tag des offenen Denkmals, ist sie zu besichtigen.

Von Martin Stefke

Es presst einen in den Sitz. Ganz fest. Nicht wegen der Geschwindigkeit. Nein, denn nur langsam, sehr langsam schiebt sich der Wagen, ein alter, geländegängiger Kleinbus mit hohem Achsstand und Allradantrieb, den Hang hinauf. Bei 30 Prozent Steigung wird nicht nur der Maschine allerhand abverlangt. Auch der Sozius fühlt sich nicht recht wohl in seiner Haut. So steil wie auf der 70 Meter langen sogenannten Betonkuppe der Verkehrs-Versuchsanlage Horstwalde (Landkreis Teltow-Fläming) ging es mit ihm noch nie bergauf. Der Notizblock und die Kamera drohen aus dem Handschuhfach zu rutschen.

„Langsam fahren, Ruhe bewahren“, sagt Klaus Urban, „das ist in schwerem Gelände das A und O.“ Der 53-Jährige sitzt hinter dem Steuer. Seit fast 20 Jahren arbeitet er bei der BAM, der Bundesanstalt für Materialprüfung und -forschung, zu deren Testgelände für Technische Sicherheit die Versuchsanlage heute gehört. Im Ehrenamt ist er Vorstandsmitglied des FKVV, des Fördervereins der Verkehrs-Versuchsanlage, der sich seit 1995 um Betrieb und Erhalt der historischen Teststrecke kümmert. Seit drei Jahren steht sie als Teil der ehemaligen Heeresversuchsanstalt Kummersdorf unter Denkmalschutz.

Himmelblick auf hoher Steigung

Urban weiß, warum Geschwindigkeit und Hektik im Gelände nichts zu suchen haben: „Die Maschine braucht Zeit. Sie muss eins bleiben mit dem Grund. Jedes Rad in der Luft bringt Gefahr und ist verschärfter Vortrieb.“ Bedächtig gibt er Gas. Nein, große Sprünge werden besser nicht gemacht. „Sonst geht das Auto kaputt oder man fährt sich fest.“

Nach dem bewältigten Anstieg schaukelt der Wagen wieder durch den Wald. Ringsum Idylle: Kiefern und Moos, Blaubeersträucher und blühende Heide. Darunter jede Menge Sand – 15 hohe Dünen, vor rund 12000 Jahren in Folge der Weichsel-Eiszeit am Rande des Baruther Urstromtals aufgetürmt – vom Wind.

„Das ideale Gelände für Erprobungen mit Allrad-Technik“, verrät der promovierte Chemiker, der in der Abteilung IV der BAM für technische Fragen im Umweltrecht zuständig ist. Selbst nach heftigen Regenfällen kann hier bald wieder gefahren werden. Rasch versickert das Wasser im Boden. Endlich mal ein Standortvorteil durch märkischen Sand.

Das hatten wohl auch Offiziere der Reichswehr erkannt. Schon Ende der Zwanziger Jahre nutzt das

Heer das Gebiet südöstlich des Artillerieschießplatzes Kummersdorf – er ist eine der wenigen Militäreinrichtungen, die auch nach dem Versailler Vertrag betrieben werden dürfen – als Übungsgelände der 1926 eingerichteten Kraftfahrversuchsstelle. Wenige Jahre später – die Zeichen stehen längst wieder auf Krieg – wird es zum Testgelände der Heeresversuchsanstalt Kummersdorf ausgebaut. Auf einem Territorium von 550 Hektar entstehen nördlich des Dorfes Horstwalde kilometerlange Erprobungsstrecken – Rundkurse sowie ein Parcours mit befestigten Testmodulen wie Steigungs- und Verwindungsbahnen, Kletterhindernissen, Schlamm- und Wasserdurchfahrten und Geröllhängen. Ab 1938 drehen hier Ketten- und Allradfahrzeuge ihre Runden.

Vergleichbares gab es damals wohl nirgendwo auf der Welt. Doch schnell macht die Anlage Schule. „Die Mutter der Off-Road-Normung“ nennt Urban deshalb die Verwindungsbahn, eine zweiteilige Strecke mitten im Wald. Sie sieht aus, als habe ein Riese ein Stück Pflasterstraße der Länge nach zusammengestaucht und abgelegt: Unsymmetrische Bodenwellen mit Tiefen von bis zu 1,35 Meter ziehen sich durch die 4,5 Meter breite Bahn. Trotz seiner 1,90 Meter Körpergröße verschwindet Klaus Urban fast darin. Wie gleichen Achsen, Federn und Räder die Unebenheiten aus? Wann steht ein Rad in der Luft? Wie verbiegen und verdrehen sich Karosserie und Fahrwerk bei solch extremer Beanspruchung? Klaus Urban weiß: „Weltweit wurde diese Bahn nachgebaut.“ Erst seit es sie gibt, sind Verwindungstests an Allradfahrzeugen überhaupt vergleichbar.

„Dem alten Muli“, mit dem wir über die Steigungsbahn gefahren sind, will er diese Tortur aber ersparen. „Ich würde mit dem Bus durchkommen, aber ich möchte keine Schäden provozieren. Die Strecke ist zu hart für ihn.“ Die leichtere Variante der Bahn meistert der betagte Wagen jedoch anstandslos. Anlagen und Technik entsprechen 1938 dem neuesten Wissenschaftsstand. Bei Kummersdorf stehen damals sogar Gebäude zur Klimasimulation. In Kältekammern wird das Kaltstartverhalten von Motoren unter arktischen Bedingungen erprobt. In „Staubatmosphäre“ rattern Maschinen im „Wüsten“-Dauertest. Heute wissen wir, was diesem Rüstungswettlauf folgte: Blitzkrieg, Stalingrad und so manche Eis- und Wüstenschlacht.

Am Sonntag, dem Tag des offenen Denkmals, der in diesem Jahr das Motto „Kultur in Bewegung – Reisen, Handel und Verkehr“ trägt, werden Klaus Urban und sein Kollege Sven-Uwe Storm Vorträge über die Geschichte des einzigartigen Testgeländes halten. Anschließend können die Besucher Module der Strecke besichtigen – neben der Verwindungsbahn das Stufenhindernis und die Steigungsbahnen.

Von Letzteren gibt es an einer hohen Düne insgesamt neun. Und obwohl die flachen eher harmlosen Rampen gleichen, hat es ein Teil der nach Norden ausgerichteten Auffahrten gehörig in sich. „Liegestuhl extrem“, scherzt Urban und meint die steile Bahn. „65 Prozent Steigung. Wenn Sie die hochfahren, gibt es nur noch Himmelblick.“



Hier geht es ins Extrem: Klaus Urban am losen Geröllhang, der nur von Fahrzeugen mit gepanzelter Wanne bewältigt werden kann.

FOTOS: MARTIN STEFKE



Immer auf und ab: mit dem Kleintransporter auf der sogenannten Verwindungsbahn.

Von der Gegenrichtung kann der Mann natürlich auch berichten: „Toll, wenn einen da der Sicherheitsgurt packt!“ Einmal funktionierte die Schnellspannvorrichtung bei Fahrer Urban nicht. Die Erdanziehungskraft drückte ihn in eine „Vier-Punkt-Haltung“: „Mit den Handballen musste ich mich auf das Lenkrad stützen, um die volle Oberkörperlast zu halten. Die Fersen trugen den Rest des Körpergewichts.“

Kein Wunder, dass auf die steilsten Bahnen nur ausgebildete Testfahrer dürfen. Die Warnschilder mit der Aufschrift: „Beim Befahren besteht Lebensgefahr“ dienen keineswegs nur der Abschreckung. Wie auch ein Blick in die Geschichte beweist.

Am 6. Juni 1957 nämlich ist auf

der Bahn, so erzählt Klaus Urban, ein Fahrzeug unterwegs. Vier Männer sind an Bord, als der Fahrer, ein Feldwebel der Nationalen Volksarmee, die Kontrolle über den Wagen verliert. Eigentlich sollte das Befahren mit dem geländegängigen P2, einem offenen Kübelwagen aus DDR-Produktion, schon zu schaffen sein. Doch im oberen Bereich der Rampe beginnt die Vorderachse zu wippen. „Ich kann ihn nicht mehr halten! Ich kann ihn nicht mehr halten!“, ruft der Feldwebel aus. Dann geht alles sehr schnell. Die drei Mitfahrer, unter ihnen ein Journalist, springen aus dem Wagen. Der rollt zurück, prallt mit einem Hinterrad gegen die Betonkante der Fahrbahn, überschlägt sich und rollt den Hang hinab. Überrollbügel hat das Auto

nicht. Schwere Knochenbrüche und Kopfverletzungen sind die Folge. Nur einer Kette von Zufällen und der fachgerechten Hilfe im Kreisrathaus Zossen ist es zu verdanken, dass der Fahrer den Unfall überlebt.

Klaus Urban hat die Geschichte recherchiert und in einer Broschüre publiziert. Sie kann von der Internetseite des Vereins heruntergeladen werden. Die NVA erprobt in Horstwalde über drei Jahrzehnte lang Gelände-Technik: P2 und Robur aus Zittau, W50 aus Ludwigsfelde, absetzbare Koffer aus dem Fahrzeugwerk Halle/Saale. Auch Militärfahrzeuge aus anderen Ostblockstaaten – Sil, Ural und Tatra – müssen sich bewähren.

Heute wird die Anlage zivil genutzt. Autohersteller testen hier

Offene Denkmale 2010

- **Kultur in Bewegung** – Reisen, Handel und Verkehr – das ist das Motto des Tages des offenen Denkmals 2010 am 12. September.
- **Die Eröffnung** für das Land Brandenburg findet mit Kulturministerin Martina Münch und Landeskonservator Detlef Karg um 9 Uhr an der Postmeilensäule in Bad Belzig, Wittenberger Straße 1, statt. Es gibt eine Ausstellung zur Poststraße Belzig – Wittenberg.
- **Ausführliche** Programminformationen unter www.tag-des-offenen-denkmals.de
- **Die Verkehrs-Versuchsanlage** Horstwalde – Testgelände Technische Sicherheit der Bundesanstalt für Materialprüfung und -prüfung – findet sich An der Düne 45, Baruth/Mark, Ortsteil Horstwalde.
- **Geöffnet** am 12. September von 9 bis 15 Uhr. Vorträge zur Geschichte des Areals: 10, 12 und 14 Uhr im Mehrzweckgebäude 501 am Fuß der Steigungsbahnen. ☎ 033704/66104. www.fkvv.de www.mst

ihre Produkte. „Wir bewahren die Anlage und stellen sie der Industrie zur Verfügung“, erläutert Klaus Urban das Vereiskonzept. „Alle großen Firmen kommen mit ihren Erbkönigen her“. Erbkönige – das sind Prototypen, Fahrzeuge in der Entwicklung, eingepackt, mit Tarnanstrich oder einfach nur mit einer Standardkarosserie versehen. „Man erkennt fast nie, was es mal werden soll“, sagt Klaus Urban.

Dass die Anlage noch immer genutzt wird, liegt nicht allein an den Bodenverhältnissen und der „idealen Problemlandschaft“ des Testgeländes. „Wir haben die längsten Steigungsbahnen Europas“, so Urban. „Hier kann ein Lkw mit Anhänger gelast komplett auf der Strecke stehen und Anfahr- und Bremsversuche machen.“