(Beitrag von Hans-Peter Martin)

Beitrag ID [post_id]

Die Kfz-Lehrbahn

Der Initiator dieser tollen Webseite bat mich, etwas über die Kfz-Lehrbahn des Kfz-Regimentes zu schreiben. Bereits in meinen Erinnerungen an meine Laufbahn im Kfz-Regiment habe ich einiges zur Kfz-Lehrbahn geschrieben. Nun etwas ausführlicher.

Ich habe darüber keine Aufzeichnungen mehr, deshalb ist alles aus meinem Gedächtnis heraus entstanden. Also möglich, dass einige Details nicht 100%-ig stimmen.

Wie bereits an anderer Stelle beschrieben, war unser Regiment für die Kfz-technische Sicherstellung des MfNV zuständig.

Das bedeutete, dass alle Einberufenen zum Militärkraftfahrer ausgebildet wurden. Statt 4 Wochen Grundausbildung waren es bei uns 6 mit dem Abschluss Militärkraftfahrer, dem Dienstgrad Kraftfahrer und einer Typenberechtigung für das Kfz, dass der Betreffende anschließend in der ihm zugeteilten Kompanie fahren sollte.

Während die Pkw-Fahrer der 1. bis 4. Kompanie anschließend nahezu täglich im Fahreinsatz dem MfNV zur Verfügung standen, absolvierten die Kraftfahrer der geländegängigen Kfz, speziell der 5. und 7. Kompanie weiterführende Ausbildungen. Dazu gehörten spezielle Fahrübungen.

In meiner Anfangszeit als Fahrlehrer hatten wir nur eine Aufgabe: Ausbildung der Soldaten. Wir dachten uns selbst Inhalte und Strecken aus.

So waren wir mit unseren Ausbildungszügen (S 4000 plus Anhänger) rund um Strausberg bis nach und durch Berlin unterwegs.

Die einzige Vorschrift lautete: die Protokollstrecke (von Honecker befahrene Strecke von Berlin nach Wandlitz und die Strecke zum Flughafen) darf auf keinen Fall von

Ausbildungsfahrzeugen befahren, nur überquert werden.

WANDLITZ – Unter einer Unmenge von Asphalt ist ein weiteres Relikt aus DDR-Zeiten verschwunden: die **vierspurige Protokollstrecke** von der Autobahnausfahrt Wandlitz bis zur Bundesstraße 109 im Norden Berlins. Ihren Namen erhielt die **5,5 Kilometer lange Betonpiste** durch die an ihr gelegene Wohnsiedlung für die Politbüro-Mitglieder des ZK der SED. Honecker, Stoph, Krenz, Schabowski & Co. donnerten auf ihr vom Anfang der sechziger Jahre bis Dezember 1989 entlang, um schnell vom ZK-Gebäude in Berlin-Mitte zum abgeschirmten Areal bei Wandlitz zu gelangen.



Eine ähnlich laute Betonpiste liegt noch auf der **Zufahrtsstraße zum Flughafen Schönefeld hinter dem S-Bahnhof Altglienicke. Den Rückbau der ursprünglich 15 Meter breiten Fahrbahn** der Protokollstrecke bei Wandlitz auf eine Breite von nur noch 7,50 Meter hatten vor allem die betroffenen Kommunen verlangt.

Und wenn es doch mal vorkam, am Anfang kannten wir uns in Berlin noch nicht zu gut aus, war ganz schnell eine Polizeistreife vor Ort und geleitet uns ganz schnell von der Straße runter.

Zurück in der Dienststelle war die Meldung schon angekommen und der Anschiss folgte auf dem Fuße.

In den 70er Jahren wurden dann für die Ausbildung der Militärkraftfahrer Ausbildungsvorschriften erlassen, so genannte Fahraufgaben. Für Militärkraftfahrer waren neben der Ausbildung auf öffentlichen Straßen auch verschiedene Übungen im Gelände vorgeschrieben. So baute das Kfz-Regiment aus einem wilden Gelände in der Nähe Torfhaus, fast am Stienitzsee gelegen, eine Kfz Lehrbahn.

Ab 1982 war ich als Oberoffizier für Kfz-Ausbildung für die Lehrbahn verantwortlich.

Zu diesem Zeitpunkt war es ein abgeschlossenes Waldgrundstück. Die Kfz-Lehrbahn selbst hatte einen Stellplatz, der als Startplatz galt.



Blick auf Stellplatz vom Eingang aus gesehen (Stand 2024)

Hier waren auch ein Schulungsraum und eine Werkstatt mit Arbeitsraum für den Platzwart, den Zivilbeschäftigten Erwin Schütz. Soweit ich mich erinnern kann, verlief die Fahrstrecke so:

Start und Ziel war der Stellplatz vor dem U-Raum. Hier konnten bis zu 5 geländegängige Lkw ausgerichtet abgestellt werden.

Los ging es gleich nach dem Start mit dem **ersten Hindernis – Bahndamm quer**– ein ca 2 Meter hoher Bahndamm war im rechten Winkel zu überfahren.



Blick auf Bahndamm quer

Dann folgten der **Steilhang als Gefällefahrt** und anschließend gleich die **Wasserdurchfahrt**. War die Bugwelle zu groß, „soff“ der Motor ab und man holte sich nasse Füße beim Bergen seines Kfz.



Steilhang hangabwärts gesehen

Nach engen geschlungenen Waldwegen ging es einen **Steilhang** hinauf und dann einen ca 200-300 Meter langen **Bahndamm** auf den Schienen **entlang**.



Bahndamm längs, die liegenden Stämme im Hntergrund lassen die ehemaligen Bahnschwellen erahnen.

Da kam es auf das richtige Tempo an, sonst schüttelte es gewaltig und der Kopf nahm Schaden.

Am Abstellplatz vorbei ging es nochmals in einen engen **Waldwegslalomparcours** mit einer schmalen **Spurbrücke** (ohne Einweiser) zurück zum Abstellplatz.



durch Windbruch blockierte Strecke 2024


bergauf zum Ziel mit Zielpfosten

Zuerst wurden mit den Militärkraftfahrern die einzelnen Elemente lehrmäßig trainiert, danach das Ganze als Gesamtparcours gefahren. **Mit und ohne Schutzausrüstung**, bei Tag und in der Dunkelheit mit **Tarnbeleuchtung**, zum Abschluss auch nach Zeit und mit Fehlerbewertung als Prüfungsaufgabe. Auch Unteroffiziere und Offiziere fuhren die Fahraufgaben in ihrer Ausbildung. Die Absolvierung der Kfz-Lehrbahn war auch Bestandteil der **Prüfung zum Fahrlehrer** und zum KHS (**Kraftfahrzeug-Hilfssachverständigen)**.

Bei Freundschaftstreffen mit unseren Pateneinheiten der sowjetischen Kfz-Kompanien und den Kampfgruppen wurden auch gern Wettkämpfe mit dem Befahren der Lehrbahn ausgetragen.

Dabei galt es zu beachten, dass wir auch mal die „Freunde“ siegen ließen. Natürlich hinterließ das Fahren auf der Lehrbahn auch Spuren am Gelände. Dazu war der Zivilbeschäftigte Erwin Schütz (ehemaliger Delegationsfahrer) beschäftigt, um einmal auf die Einhaltung der Ordnung Einfluss zu nehmen und kleinere

Reparaturen an der Bahn vor zu nehmen. Für umfangreichere Arbeiten wurden Arbeitskommandos bereit gestellt.

Meine Arbeitsgruppe Kfz-Ausbildung suchte neben der Gewährleistung der Einsatzbereitschaft der Lehrbahn auch immer nach Ideen, um die Anforderungen an die Militärkraftfahrer noch zu erhöhen.

So entstand die Idee zum „laufenden Waldarbeiter“. Es sollte geschult und getestet werden, wie sich die Kraftfahrer bei einem plötzlich auftauchenden Hindernis verhalten.

Wir spannten an einer Engstelle zwischen zwei Bäumen, der LKW passte gerade so durch, ein Seil über die Fahrbahn. Darin hängten wir eine Puppe (ein mit Lumpen gefüllter Kampfanzug). Nun konnten wir die Puppe zwischen den zwei Bäumen mittels eines Zugseiles plötzlich über die Fahrbahn ziehen. So konnten wir die Reaktionsfähigkeit und Zeit des jeweiligen Fahrers testen. Natürlich hatten wir damals schon die Idee die Steuerung über eine Lichtschranke und einen kleinen Stellmotor zu bewerkstelligen und eine elektronische Zeitmessung vornehmen zu lassen. Die Ideen waren gut, die Beschaffung der Bauteile unmöglich. So blieb es bei der Handschaltung. Der „laufende Waldarbeiter“ hat es aber nicht lange gemacht. Es hat sich viel zu schnell herumgesprochen wo und wie das was aus dem Wald kommt. Und damit war der Effekt verpufft.

Ein anderes Projekt war die **Eisenbahnverladung**. Für unser Regiment zwar nicht so aktuell, da wir uns bisher ausschließlich auf der Straße bewegt hatten, aber im Versorgungsbereich andere Einheiten (Wachregiment II, Chemisches Bataillon -BCA) waren da mehr gefordert. Um uns aber weiter zu entwickeln, nahmen wir uns dem Problem an, man kann ja nicht wissen.



Beispiel für Bahnverladung

Einen Platz neben der Lehrbahn hatten wir. Schienen und Schwellen waren kein Problem und so hatten wir recht schnell einen Gleisanschluss und aus Eisenschwellen eine Rampe gebaut.

Nun fehlten nur noch ausrangierte Plattenwagen, auf die wir die Kfz verladen konnten. Diese Vorhaben stellte sich als sehr schwer heraus, obwohl wir alle möglichen Wege und Beziehungen ausprobierten.

Ein oder zwei Jahre vor Ende meiner Dienstzeit und dem Ende der NVA hatten wir dann 2 Plattenwagen stehen und die Verladeübung konnte beginnen.



Bahnverladung von W50 LA/A und SPW 60PB



auf Keil mit Hinterrad auffahren



Sicherungskeil vorn vorlegen und danach das Kfz vom hinteren Keil nach vorn rollen lassen, dann ist das Fahrzeug „bombenfest“ verkeilt.

Heute liegt das Gelände verlassen da. Crossfahrer spielen ab und zu mal den wilden Mann. Die Einrichtungen verfallen und die Natur holt sich das Gelände wieder.



Kfz-Lehrbahn im Dornröschen-Schlaf
