

Das Eisenbahn- Prüfzentrum Wegrath PCW

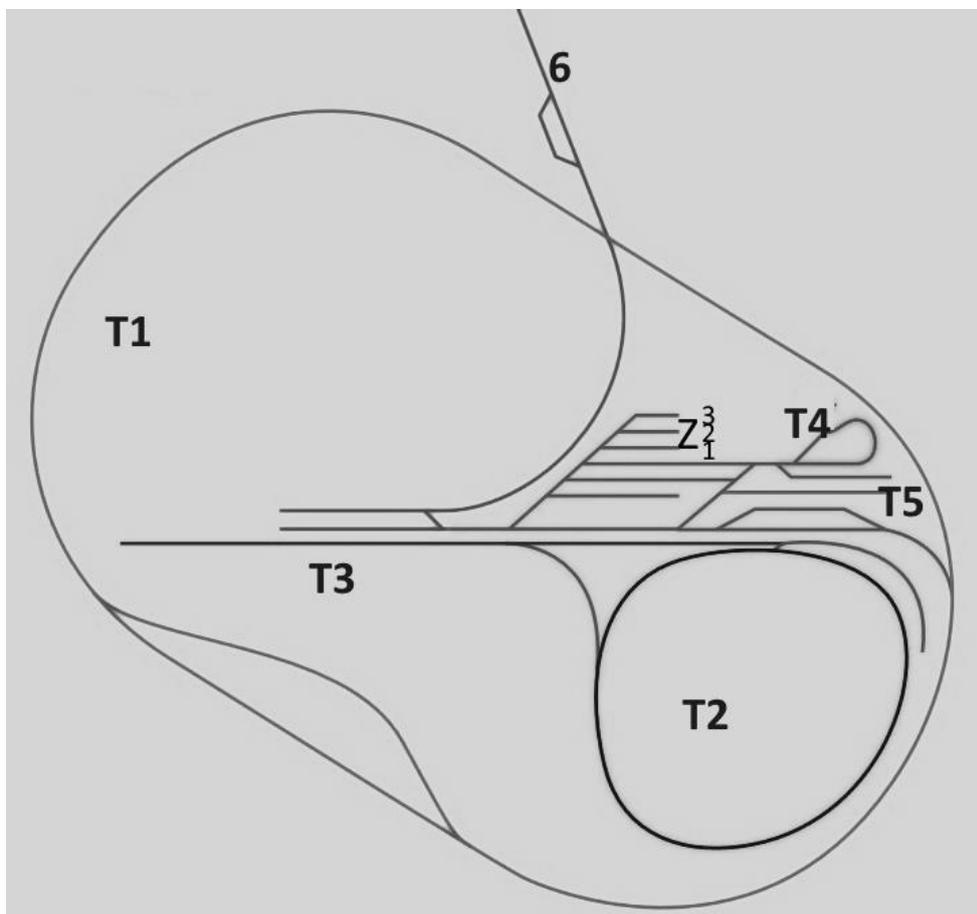
Wie eine überdimensionale Modelleisenbahn- Anlage im Maßstab 1:1 liegt in der Nähe von Aachen, im Ort Wegberg-Wildenrath das riesige Areal des Eisenbahntest- und Prüfzentrums der Firma Siemens (PCW).

Ab 1952 betrieb auf diesem Gelände die Royal Air Force den Fliegerhorst RAF-Wildenrath mit einer Start- und Landebahn von 2500 Metern Länge. In Deutschland wurde die Airbase hauptsächlich durch die Stationierung der Harrier-Senkrechtstarter bekannt.

Als die englischen Truppen nach der Wiedervereinigung 1992 Deutschland verließen, wurde der Fliegerhorst aufgegeben.

Anschließend wurde das Areal noch kurze Zeit u.a. für Musikfestivals genutzt, bis 1995 die Firma Siemens ein 35 Hektar großes Gelände des ehemaligen NATO-Flugplatzes erwarb und in den Folgejahren zu dieser in Deutschland einmaligen Testanlage, die aber auch anderen Bahnfirmen zur Durchführung von Testfahrten ihrer Fahrzeuge zur Verfügung steht, ausbaute.

Das 28 Kilometer lange Gleisnetz der Anlage besteht heute aus zwei Testringen sowie drei Testgleisen, die nicht nur in Normalspur, sondern, außer beim großen Testring, auch in Meterspur ausgeführt sind. Diese Gleisbereiche können daher gegebenenfalls auch z.B. von Straßenbahnen genutzt werden.



Auf dem äußeren, 6,1 Kilometer langen Testring (T1) mit Bogenradien von etwa 700 Metern können Geschwindigkeiten von bis zu 170 km/h und auf dem inneren, 2,5 Kilometer langen Ring (T2) mit Radien von 300 Metern, bis zu 100 km/h gefahren werden.

Für die elektrische Energieversorgung der Triebfahrzeuge stehen sowohl Fahrleitungen, die mit verschiedenen Stromsystemen gespeist werden können, als auch eine Stromschiene englischer Bauart (großer Testring) sowie eine Stromschiene Berliner Bauart (kleiner Testring) zur Verfügung. Auf einem separaten, 1,5 Kilometer langen geradlinigen Testgleis (T3) können 80 km/h erreicht werden. Ein weiteres, 410 Meter langes Testgleis (T5) besitzt Steilstreckenrampen mit Steigungen von 4 und 7 Prozent und ein 50 Meter langer Messgleisbogen (T4) mit einem Bogenradius von 150 Metern dient der Prüfung der Entgleisungssicherheit. Hinzu kommt eine Normalspur- Anschlussstrecke (6), die das Prüfcenter mit dem DB- Schienennetz verbindet.

Innerhalb des großen Testringes sind die stationären Prüfstände in den Zugbildungshallen (Z1-Z3) angesiedelt: Die Zugbildungshalle 1 hat mit ihrer Nebenhalle insgesamt acht teilweise aufgeständerte Gleise von bis zu 220 Metern Länge mit Oberleitung. Eines der Gleise ist auch für Meterspur ausgelegt. Die Zugbildungshalle 3 hat drei normalspurige, aufgeständerte Gleise mit Oberleitung, die jeweils 265 Meter lang sind, während die neu erbaute Zugbildungshalle 2 drei Gleise mit jeweils stattlichen 410 Metern Länge aufweist, auf denen komplette ICE-Garnituren der neuesten Generationen und deren für den Export bestimmte Verwandte komplett zusammengestellt und untersucht werden können.

Die Außenanlagen sind aus Sicherheitsgründen nur teilweise mit Oberleitung versehen. In den offenen Abstellgleisen stehen aber z.T. stationäre Stromeinspeisungen zur Verfügung, damit auch hier Fahrzeuge getestet werden können.

Derzeit werden von der RWTH- Aachen mit Hilfe des Galileo-Satellitennavigationssystems auch vollautomatische Zugfahrten getestet, wozu auf acht, in der Nähe des großen äußeren Testringes aufgestellten, je 50 Meter hohen Sendemasten sogenannte „Pseudoliten“ installiert wurden, die echte Satelliten simulieren sollen.

Noch heute künden aber am Rande dieses HiTec- Areals die Reste der alten Start- und Landebahn sowie verrottende Hangars oder -günstigsten Falls- umgenutzte Bauten wie die ehemalige Hauptwache von der einstigen militärischen Nutzung.

Alles in allem, eine Steilvorlage, die sehr dazu reizte, eine Umsetzung dieser auch für Eisenbahnfreunde hochinteressanten modernen wie morbiden Gegebenheiten des „PCW Wegberg-Wildenrath“ ins Modell zu wagen.

Da es sich hierbei vor allem aus firmeninternen Gründen jedoch um eine nur angenäherte Nachbildung handeln durfte, wurde natürlich auch der Vorbildname, etwas verfremdet, in „PCW- Wegrath“ umbenannt.

Dennoch dürfte es gelungen sein, das einzigartige Flair dieses Versuchsareals in dem Zustand, wie er etwa seit 5 Jahren besteht, hinreichend genau nachzuempfinden, wobei neben den Image- Unterlagen der Fa. Siemens auch zahllose, öffentlich zugängliche Luftbilder, Google- Satellitenaufnahmen sowie auch einige bei privaten Exkursionen angefertigte Fotos eine große Hilfe waren.

Lassen auch Sie –wie es auch das Vorbild macht- hier Ihre „Versuchszüge“ jeglicher Art und Bahngesellschaft kreisen. Testen Sie nach dem Ende des ca. 45- minütigen Automatikbetriebes, ausgiebig Ihre eigenen EEP- Fahrzeug- Neuerwerbungen, wie vielleicht den „Vectron“ oder Ihre älteren Modelle wie den „Eurostar“, dessen Vorbild(er) natürlich ebenfalls im PCW zu finden sind und waren. Testen Sie Ihre Meterspur- Straßenbahnen und Ihre Fahrzeug- Neuentwicklungen der Harzer Schmalspurbahnen oder der Rhätischen Bahn. Selbst Museums- Fahrzeuge, wie der von V200 oder 18 201 gezogene historische „Rheingold“ der Kölner Eisenbahnfreunde, waren dem Vernehmen nach bereits Gäste im PCW.

Die Anlage entstand zwar weitgehend mit den Bestandsmaterialien von EEP 15, jedoch kam der Entwurf auch diesmal nicht ganz ohne zusätzliche Free-, Shop- und extra für die Anlage gefertigte Sondermodelle aus, für die den beteiligten Konstrukteuren Thomas Becker, Wilfried Degering, Kurt Hoos und Frank Mell ganz herzlich an dieser Stelle gedankt sein soll.

Ich wünsche Ihnen viel Fahrspaß mit dieser Anlage.

(Foto und Skizze mit frdl. Genehmigung Fa. Siemens)

© Dr. Jörg Windberg (2019)

