

Testbetrieb : Erstfeld - Bodio : non stop

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Flachbahn. Uri : das Infomagazin der Alptransit Gotthard AG**

Band (Jahr): - **(2015)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-596049>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

TESTBETRIEB

ERSTFELD – BODIO NON STOP



Am 1. Oktober 2015 startete im Gotthard-Basistunnel der Testbetrieb. In rund 5000 Testfahrten weist die AlpTransit Gotthard AG die Funktionalität und die Erfüllung der Sicherheitsanforderungen im längsten Tunnel der Welt nach. Nur so kann die ATG anlässlich der Eröffnungsfeier am 1. Juni 2016 den SBB einen betriebsbereiten Tunnel übergeben.

Damit der Testbetrieb überhaupt starten konnte, mussten ab dem 1. Oktober 2015 zuerst die Fahrleitungen unter Strom gesetzt werden. Alleine dieser Vorgang dauerte 3 Tage – die zuständigen Arbeiter fuhren die gesamten 57 Kilometer ab und gaben die Strecke abschnittsweise frei. Die Zuschaltung des Stroms erfolgte vom neuen Unterwerk Pollegio. Zuerst ein Prüfstrom, danach die volle Spannung von 15'000 Volt.

Mit 275 km/h durch den GBT

Am 9. Oktober 2015 begann der eigentliche Testbetrieb. Mit dem Funkmesswagen der SBB wurden der Digitalfunk GSM-R und der Tunnelfunk getestet. Danach stand das Zusammenspiel von Fahrbahn, Fahrzeugen und Fahrleitung auf dem Prüfstand. Dazu wurde die Geschwindigkeit schrittweise bis auf 275 km/h gesteigert. Diese sogenannten Hochstastfahrten starteten im November und dauern noch bis Ende 2015 an.

Weil in der Schweiz kein Zug der SBB so schnell fährt, wurde ein spezieller Testzug aus Deutschland angemietet. Der ICE-S besteht aus zwei Triebköpfen und einem Mittelwagen, der bis unter die Decke mit Messinstrumenten vollgepackt ist.

Ab Ende Februar 2016 finden die ersten Testfahrten mit Güterzügen statt. Unter anderem geht es in diesen Testfahrten auch um die Wirtschaftlichkeit des zukünftigen Betriebs. Dazu werden beispielsweise die Annahmen zu den Zuglasten verifiziert. Ziel ist es, mit möglichst wenig Loks möglichst viel Last zu transportieren.

Arbeiten rund um die Uhr

Bis Ende Mai 2016 sind ca. 5000 Testfahrten geplant. Gearbeitet wird in 4 Schichten zu 6 Stunden. Im operativen Einsatz stehen insgesamt 160 Personen, vom Test-Lokführer über den Probefahrer bis zum Zugverkehrsleiter und Sicherheitschef. Hinzu kommen weitere 300 Einsatzkräfte wie Testleiter, Messingenieure und Testassistenten. Nur gerade über die Feiertage zwischen Weihnachten und Neujahr gibt es ein paar Tage Pause, ansonsten wird bis Ende Mai 2016 durchgearbeitet. Die AlpTransit Gotthard AG verantwortet den Testbetrieb. Das nötige Lokpersonal und Rollmaterial hat sie von den SBB gemietet.

Das Ziel ist die Übergabe eines betriebs-

bereiten Tunnels an die SBB. Diese Übergabe erfolgt anlässlich der Eröffnungsfeier des Gotthard-Basistunnels am 1. Juni 2016. Danach findet unter der Leitung der SBB der Probebetrieb statt, bevor der längste Tunnel der Welt dann im Dezember 2016 fahrplanmässig in Betrieb geht.

GROBPLANUNG TESTBETRIEB

1. Oktober 2015 –
10. Oktober 2015
Fahrten bis zu 160 km/h

7. November 2015 –
17. Dezember 2015
Fahrten bis zu 275 km/h

1. Dezember 2015 –
30. April 2016
Fahrten bis zu 250 km/h

1. Oktober 2015 –
30. April 2016
Statische Tests

29. Februar 2016 –
31. Mai 2016
Fahrten mit Güterzügen

1. März 2016 –
31. Mai 2016
Abschlussarbeiten