

## Presseinformation

### Start der Hochtastfahrten durch den Katzenbergtunnel

#### Testfahrten von 17. September bis 5. Oktober mit bis zu 275 Stundenkilometer • Modernste Messtechnik im Einsatz

(Freiburg, 14. September 2012) Am 17. September wird eine neue Inbetriebnahmephase am Katzenbergtunnel eingeleitet. Ab 16 Uhr starten die ersten Hochtastfahrten auf der rund 16 Kilometer langen Strecke zwischen Schliengen und Haltingen, um die Neubaustrecke und den Katzenbergtunnel auf Herz und Nieren zu testen. Unterwegs sein wird der ICE-S (S steht für Schnellfahrten). Ein wahres Kraftpaket, denn der Versuchszug besteht aus zwei Hochleistungstriebköpfen und Mittelwagen, die mit modernster Messtechnik ausgestattet sind.

Vom 17. September bis zum 5. Oktober werden die Ingenieure der DB Systemtechnik ein umfangreiches Testprogramm an den Gleisen und der Oberleitung fahren, damit am 9. Dezember 2012 die ersten Züge auf der Neubaustrecke und durch den Tunnel fahren können.

#### Testfahrten sind Grundlage für das Zulassungsverfahren

Grundlage für die Tests sind die gültigen Richtlinien der Deutschen Bahn AG und der TSI (technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme). Gleichzeitig sind sie Bestandteil des vom Eisenbahnbundesamtes (EBA) und der europäischen Aufsichtsbehörde EBC (Eisenbahn-Cert) geregelten Zulassungsverfahrens.

Wesentlicher Bestandteil der Prüfungen ist das stufenweise Herantasten bis hin zur vorgeschriebenen Streckenhöchstgeschwindigkeit (250 Stundenkilometer). Im Rahmen der fahrtechnischen Freigabe und um größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten, muss der Messzug sogar um zehn Prozent schneller als die vorgesehene fahrplanmäßige Höchstgeschwindigkeit fahren. Im Prüfprogramm Hochtastfahrten werden Fahrzeugreaktion, das Zusammenwirken von Stromabnehmer und Oberleitung und die Funktionstüchtigkeit der Leit- und Sicherheitstechnik geprüft. Des Weiteren stehen das eingebaute Erschütterungsschutzsystem, die Wirkungsweise der Bauwerke gegen den Tunnelknall-Effekt an den Tunnelportalen sowie die Druckdichtigkeit der Türen bei den Verbindungsbauwerken im Tunnel zur Prüfung an.

#### Überprüfung der Oberleitung

Für die Überprüfung der Oberleitung ist der ICE-S mit einem speziellen Messstromabnehmer ausgerüstet. Dieser Stromabnehmer ist mit vier Kraftsensoren an den Schleifleisten und einer Höhenmeseinrichtung ausgestattet. Diese Einrichtung überprüft während der Hochgeschwindigkeitsfahrt die Kontaktkraft, den Fahrdrachtverlauf sowie die Höhenlage des

Michael Breßmer  
Sprecher Großprojekt Karlsruhe  
- Basel  
Tel. +49 (0) 761 212-4504  
Fax +49 (0) 761 212-3620  
michael.bressmer  
@deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse

## Presseinformation

Fahrdrahts. Eine Videokamera zeichnet das Verhalten Zusammenspiel von Fahrdraht und Stromabnehmer auf und überträgt die Bilder direkt in den Messwagen.

### Überprüfen des Oberbaus

Parallel dazu wird das Laufverhalten des Fahrzeugs überwacht. Das geschieht mit Hilfe von vier Messradsätzen. Sie messen die zwischen Rad und Schiene auftretenden Kräfte. Spezielle Sensoren zeichnen zusätzlich die Beschleunigungen am Fahrwerk und im Wagenkasten auf. Jede vom Normalmaß abweichende Fahrzeugreaktion auf dem Gleis wird genauestens registriert und dank digitaler Übertragungstechnik direkt im Zug ausgewertet.

### Der ICE-S in Zahlen

Zugkraft: 13.000 PS

Antriebsleistung: 4,8 MegaWatt je Triebkopf

Triebköpfe: 2 Triebköpfe aus der ICE 2-Serie

Kurzzug: 1 umgerüsteter Mittelwagen aus der ICE 2/3-Serie

Gesamtgewicht Kurzzug: 211 Tonnen (entspricht etwa 40 Elefanten)

Beschleunigung von 0 auf 300 km/h: 6 Kilometer

Zahl der Messradsätze: 4

Zahl der Stromabnehmer: 2 (davon ein Messstromabnehmer)

Zahl der Dach-Kameras: 2

Michael Breßmer  
Sprecher Großprojekt Karlsruhe  
- Basel  
Tel. +49 (0) 761 212-4504  
Fax +49 (0) 761 212-3620  
michael.bressmer  
@deutschebahn.com  
[www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)