

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Weiss (München), Frau Brahmst-Rock und der Fraktion
DIE GRÜNEN

Einsatz der gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung (GST) bei der Deutschen Bundesbahn

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in den Triebwagenzügen VT 614 der DB früher eine GST eingebaut war, die es ermöglichte, daß sich die Züge bei Kurvenfahrten um bis zu 3,5° neigen?
2. Ist es richtig, daß die VT 614 damit eine um ca. 15 % höhere Kurvengeschwindigkeit fahren konnten als Züge ohne GST?
3. Trifft es zu, daß die GST aus den VT 614 wieder ausgebaut wurde? Trifft es weiter zu, daß dieser Ausbau erfolgt ist, weil bei der DB Befürchtungen bestanden, daß die nicht ausgelichene Radialbeschleunigung bei schnellen Kurvenfahrten zu Schäden am Gleisoberbau führen könnte, oder welche anderen Gründe waren maßgeblich für den Ausbau der GST?
4. Im Sommer dieses Jahres wurden in der Bundesrepublik Deutschland Testfahrten mit dem italienischen Triebwagenzug „Pendolino“ durchgeführt. Dieser Zug verfügt über eine doppelt so starke GST (Neigung bis 7°) wie die frühere GST bei den VT 614.
Trifft es zu, daß Messungen, die während dieser Testfahrten durchgeführt worden sind, ergeben haben, daß Schäden am Gleisoberbau durch eine GST nicht zu befürchten sind?
5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der Wiedereinbau der GST in die VT 614 eine einfache, billige und schnell zu realisierende Maßnahme wäre, mit der sich die Deutsche Bundesbahn geeignete Fahrzeuge für einen Schnellzugverkehr auf nicht-elektrifizierten Strecken verschaffen könnte?
6. Wurde nach dem erfolgreichen Test der GST auf bundesdeutschen Strecken mit dem Pendolino seitens der DB oder seitens der Bundesregierung geprüft, ob ein Wiedereinbau des GST in die VT 614 möglich und sinnvoll wäre?

Wenn nein, welche Gründe sprechen dagegen? Wenn ja, wann
wird der Wiedereinbau erfolgen?

Bonn, den 20. Januar 1988

Weiss (München)

Frau Brahmst-Rock

Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion