Protokollierung der mündlichen Antworten von Herrn Kreisbeigeordneten Matthias Schimpf auf die Fragen 1 bis 17 der Anfrage von Herrn Kreistagsabgeordneten Dr. Bruno Schwarz (DIE LINKE)

1. Alle 4 Tretgeneratoren, die auf der Draisine angebracht sind, sind gleich ausgestattet und voll funktionsfähig.
2. Insgesamt sind nicht zwei, sondern acht Draisinen mit einer solchen Ausspurrvorrichtung ausgestattet. Die Ausspurrvorrichtung funktioniert und kann an allen hierfür vorgesehenen Punkten an der Strecke eingesetzt werden. Der Motor ist ausreichend dimensioniert und die Vorrichtung wird von den Mitarbeitern auch regelmäßig verwendet.
3. Das ist auf einem kurzen Teilabschnitt in dem Mörlenbacher Draisinenbahnhof aufgrund einer von einer Fremdfirma ausgeführten Arbeit passiert, das da fehlerhaft gepflastert worden ist. Als das festgestellt wurde, ist das Pflaster entsprechend abgeschliffen bzw. rückgebaut worden, so dass jetzt nicht mehr entsprechende Aufsitzigkeiten oder Schrammungen passieren.
4. Das ist schlicht und ergreifend die Entscheidung gewesen, das an die Firma Mühlhäuser als Hersteller der Draisine zu übergeben, das Sinn und Zweck gewesen ist, Effizienzsteigerungen im Rahmen des Betriebsablaufes darzustellen.
5. Wir haben für den Betrieb der Fahrzeuge durch die Aufsichtsbehörde eine Auflaufbremse vorgeschrieben bekommen und bei einem entsprechenden Zusammenstoß zweier Fahrzeuge durch die eventuell unachtsame Fahrweise - was ja vorkommt, der eine fährt langsamer, der andere schneller oder tatsächlich hat auch mal eine der Draisinen ein Problem. Es ist so, dass diese Bremse anspringt und das Fahrzeug zum Stillstand bringt. Diese Bremse kann allerdings dann nur durch Fachpersonal gelöst werden und nicht durch die Gäste, die die Draisine dementsprechend benutzen. Die Geschwindigkeit beträgt 15 Stundenkilometer, auch das ist bekannt, dass dort die Draisinen entsprechend abgeregelt sind und in der Regel damit auch eine Beschädigung oder eine Beschädigung, die zur Fahruntüchtigkeit bei der Draisine führen könnte, in der Regel ausgeschlossen ist. Der Aufprall der Fahrzeuge mit diesen 15 km/h wurde im Beisein unserer Aufsichtsbehörde vorgeführt und von dieser dann auch als einwandfrei befunden.
6. Die Bedienung der Fahrzeuge ist nach allgemeinem Empfinden als einfach anzusehen und auch einfach gestaltet. Leider kommt es trotzdem ab und an vor, dass der eine oder andere Fahrgast hier den entsprechenden Not-Aus-Schalter, diesen Not-Aus-Treter, drückt. Dieser Not-Aus-Treter kann auch logischerweise nicht durch die Gäste dann selbst außer Kraft gesetzt werden. Auch hier ist es notwendig, dass dann entsprechendes Fachpersonal gerufen wird. Der Not-Aus-Treter ist erforderlich und auch nicht veränderbar, das ist eine Auflage der Aufsichtsbehörde gewesen im Rahmen des Betriebs.

7. Bei ca. 3.100 Fahrten liegt die Ausfallquote bei knapp 5%. Es handelt sich nur in weit weniger als 1% der Störungen um tatsächliche technische Ausfälle. In den übrigen Situationen kann die Fahrt, mit oder ohne zusätzliche Hilfe durch Mitarbeiter von der Firma Mühlhäuser, fortgesetzt werden.
8. Bei feuchtem Wetter und starkem Laubbefall kommt es zum sogenannten Schleudern der Fahrzeuge. Dies ist auf den grundsätzlichen Zustand der Schienen zurückzuführen, der durch den jahrelangen Stillstand der Strecke starken Rost aufweist und im Zusammenhang mit der Feuchtigkeit oder dem Laubbefall zu einer Art Seife wird. Durch den Einsatz des jetzt vorhandenen Zweiwegefahrzeuges besteht die Möglichkeit, den Schienenzustand zu verbessern. Der Einsatz eines Gleit- oder Schleuderschutzes wurde in der Ausschreibung nicht gefordert und von der Aufsichtsbehörde auch als nicht notwendig angesehen. Eine Nachrüstung in diesem Zusammenhang ist jedenfalls nicht sinnvoll und daher nicht zu vertreten.
  - 8.1. Die Fahrten werden nur bei Unwetter und Unwetterwarnungen abgesagt. Dies hat nichts mit dem Zustand der Schienen, sondern mit der Sicherheit der Fahrgäste während der Fahrt zu tun. Die Kunden bekommen in diesem Fall die Möglichkeit, ihre Fahrt auf einen anderen Termin umzubuchen oder der Fahrpreis wird erstattet.
  - 8.2. Dieser Fall wurde vertraglich nicht festgelegt. Somit kann kein Anspruch auf Erstattung erhoben werden. Hier geht es praktisch darum bei unvorhergesehenen Ereignissen.
9. Nach der nachträglichen Anpassung des Fahrplans können die Abfahrtszeiten eingehalten werden. Verzögerungen sind bei Störungen nur in der Dauer der Fahrtzeit (im Durchschnitt max. 1 Stunde) erkennbar. Die betrieblichen Abfahrtszeiten für die Fahrgäste bleiben davon grundsätzlich unberührt.
10. Da verweisen wir auf den § 7 des Kaufvertrages. Für seine Lieferungen und Leistungen übernimmt der Auftragnehmer die Mängelhaftung für die Dauer von zwei Jahren. Für die folgenden Fahrzeugkomponenten gilt jeweils eine individuelle Mängelhaftungsdauer: Korrosionsschutz 10 Jahre, Radsatzwellen, Achsen und Radscheiben 10 Jahre, Reibungsbremsen 5 Jahre. Die Gewährleistungszeit beginnt mit der Abnahme.
11. Die mangelhaften Akku-Module werden aufgrund der Vereinbarung zur Gewährleistung kostenlos von der Firma Mühlhäuser ausgetauscht. Die Arbeitskosten für den Austausch der Akku-Einheit einer Draisine würden sich nach der Gewährleistung auf ca. 100 € (2 Arbeitseinheiten) belaufen.
  - 11.1. Die Firma Mühlhäuser hat bereits folgende Maßnahmen ergriffen:
    - Kontaktaufnahme zu anderen Lieferanten
    - Entwicklung bzw. Suche nach einem neuen Batterie-Management-System und Optimierung der Akku-Ladung und Verlängerung der Lebensdauer der Akkus.

- 11.2. Es wurden sowohl ganze Batteriesätze erneuert als auch nur einzelne Akku-Module ausgetauscht. Die Art des Austauschs hängt vom Zustand des jeweiligen Batteriesatzes bzw. der einzelnen Module ab.
- 11.3. Die Firma Mühlhäuser greift neben der selbstständigen Suche nach der Lösung zum Thema Akku ständig auch auf die Fachkenntnis fremder Komponentenlieferanten zurück. Darunter befinden sich neben den Herstellern verschiedener Batterie-Systeme auch Experten aus dem Bereich E-Mobilität.
12. Der von Ihnen so dargestellte Sachverhalt ist nicht korrekt. Die Draisinen sind durchaus in der Lage zwei Umläufe (insgesamt vier Fahrten) pro Tag durchzuführen. Dies wird auch täglich mit den für den Betrieb notwendigen Draisinen praktiziert. Störungen durch erschöpfte Batterien haben sich, wie auch bei den Ausfallzahlen eben dargestellt, auf ein Minimum reduziert.
13. Die Kraftübertragung des Antriebs durch einen Zahnriemen ist aufgrund der Übersetzung, des verfügbaren Bauraumes und der auftretenden statischen und dynamischen Belastungen technisch nicht umsetzbar. Des Weiteren unterliegt auch ein Zahnriemen einem gewissen Verschleiß und der Austausch der notwendigen Endlos-Zahnriemen wäre wegen des dafür notwendigen Ausbaus des kompletten Fahrwerks und Getriebes mit einem enormen technischen Aufwand und hohen Kosten verbunden.
14. Das Eindringen von Feuchtigkeit in Elektronik und Batteriekasten ist partiell möglich. Seit Bekanntwerden des Problems werden die Fahrzeuge umgerüstet. Um weiteres Eindringen von Feuchtigkeit zu verhindern, werden alle Abdichtungen überprüft, Entlüftungen angebracht und die Lagerung der Batteriesätze geändert.
15. Die betriebliche Praxis hat gezeigt, dass Abläufe an den Seiten zunächst nicht notwendig sind. Die Entwässerung des Daches geschieht gezielt nach vorn und nach hinten.
16. In den Bereichen, in denen sich Flugrost bildet, befinden sich Gleitflächen und Einstellmöglichkeiten von Pedalen und Sitzen, die an die Körpergröße der Fahrgäste angepasst werden können. Aufgrund der auftretenden Korrosion bestehen keinerlei Bedenken bezüglich der Sicherheit der Fahrzeuge.
17. Eine EMV-Prüfung ist für diese Art von Maschine weder vorgesehen noch notwendig. Des Weiteren wurden die Fahrzeuge von der technischen Aufsichtsbehörde abgenommen und sind für den Betrieb auf der Strecke der Überwaldbahn zugelassen.

Soweit die Anfragebeantwortung, Herr Kreistagsvorsitzender. Vielen Dank.