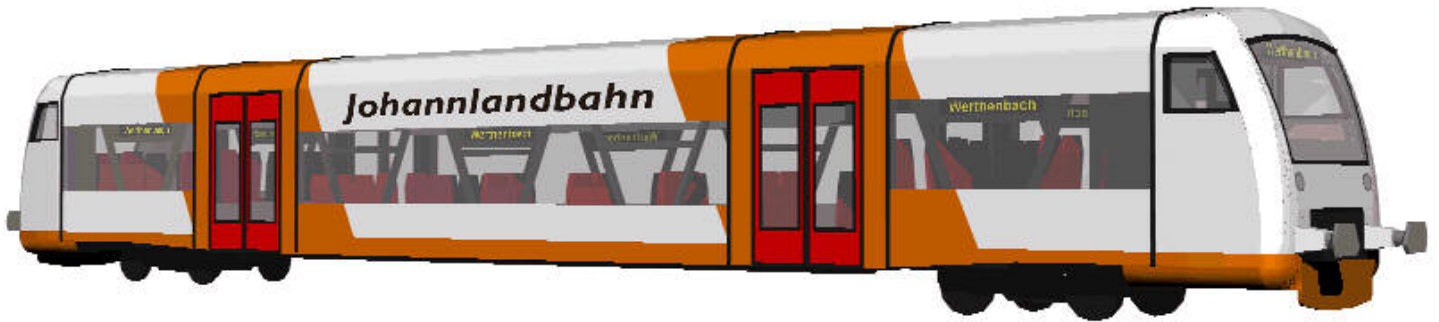


Johannlandbahn-Aktuell



Die Zeitung der Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V.

Ausgabe 2 - September 99

Im Internet: www.johannlandbahn.de

An die Netpher Haushalte

IHRE STIMME FÜR DIE JOHANNLANDBAHN Unterschriftensammlung für eine baldige Reaktivierung gestartet

Die Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V. hat mit einer Unterschriftensammlung begonnen. Die Unterzeichner befürworten darin eine baldige Wiedereinführung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Siegen-Hauptbahnhof – Weidenau – Netphen – Deuz. In einer weiteren Ausbaustufe soll der Nahverkehr auf der Schiene bis ins Obere Johannland verlängert werden.

Nach den Vorstellungen der Bürgerinitiative soll auf der Johannlandbahn ein moderner Nahverkehr mit kurzen Taktzeiten und der Verknüpfung von Bahn und Bus stattfinden. Bahn und Bus sollen sich dabei optimal ergänzen.

Christian Wachs, der Vorsitzende der Bürgerinitiative: "Die Unterschriftenaktion ist gut angelaufen, viele haben bereits unterschrieben. Wir sehen darin eine Bestätigung unserer Arbeit."

Die Unterschriftenlisten liegen in den nächsten Wochen unter anderem in Geschäften und Geldinstituten aus. Alternativ kann auch der Antwortzettel unten genutzt werden.

Zu einem späteren Zeitpunkt werden die Unterschriften dem Verkehrsausschuß und dem Kreistag des Kreises Siegen-Wittgenstein übergeben. Diese Gremien müssen die Reaktivierung beschließen.

Inhalt

- Unterschriftensammlung gestartet
- Bürgerinitiative informierte im Mai
- Wahlen und die Johannlandbahn
- Reaktivierung bis Salchendorf
- Rechtsgrundlagen Johannlandbahn
- Finanzierbare Johannlandbahn
- Impressum

Bürgerinitiative informierte auf dem Siegener Bahnhofsfest und auf dem Netpher Maimarkt

Im Mai präsentierte die Bürgerinitiative an vier Tagen während des Siegener Bahnhofsfestes und des Maimarktes in Netphen die Vorteile



des Schienenpersonennahverkehrs auf der Johannlandbahnstrecke. Viele Fragen zur

Streckenführung, Fahrzeiten, möglichen Tarifen und dem weiteren Weg bis zur Betriebsaufnahme konnten den vielen Besucherinnen und Besuchern beantwortet werden.

Nach der Präsentation im Mai freute sich die Bürgerinitiative „Pro Johannlandbahn“ e.V. auch über eine ganze Anzahl neuer Mitglieder.



Ja!

Ich befürworte die Wiederinbetriebnahme des schienengebundenen Personennahverkehrs auf der Johannlandbahn. Die Reaktivierung sollte kurzfristig bis Netphen-Deuz, mittelfristig aber bis Werthenbach erfolgen. Bahn und Bus sollen sich dabei optimal ergänzen. Dies dokumentiere ich durch meine Unterschrift.

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

PLZ - Ort: _____

Unterschrift: _____

Antwortcoupon ausfüllen, ausschneiden und im Briefumschlag mit 1,10 DM frankiert abschicken an: Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V., c/o Christian Wachs, Siegstr. 21, 57076 Siegen

Die Kommunalwahl und die Johannlandbahn

In wenigen Tagen findet in Nordrhein-Westfalen die Kommunalwahl statt. Am 12. September 1999 sind Sie aufgerufen, neben den Mitgliedern des Kreistages des Kreises Siegen-Wittgenstein einschließlich des Landrats auch den Gemeinderat und den Bürgermeister Ihrer Gemeinde und zukünftigen Stadt Netphen zu wählen.

Als Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V. haben wir die Spitzenkandidatinnen und Spitzenkandidaten aller Parteien angeschrieben und sie gebeten, uns Fragen zu den Themen "Öffentlicher Personennahverkehr mit Bus und Bahn" und "Johannlandbahn" zu beantworten. Aus Platzgründen haben wir nur drei der insgesamt fünf Fragen und Antworten abgedruckt.

1) Welche Vorstellungen haben Sie von einem modernen Personennahverkehr im ländlichen Raum? Inwieweit entspricht das derzeitige Angebot von VWS, Westfalenbus und Deutscher Bahn AG Ihren Vorstellungen?

2) Wie bewerten Sie die Tatsache, daß das Land Nordrhein-Westfalen 35 Millionen DM für die Reaktivierung der Johannlandbahn im vordringlichen Bedarf des ÖPNV-Bedarfsplans bereitgestellt hat? Von Gegnern der Johannlandbahn werden in diesem Zusammenhang die Folgekosten des Bahnbetriebes als Gegenargument ins Feld geführt. Wie stehen Sie dazu?

3) Wann haben Sie das letzte Mal privat, beruflich oder im Rahmen Ihrer politischen Tätigkeit eine Fahrt mit der Bahn (fahrplanmäßiger Verkehr) oder dem Bus (Linienverkehr) zurückgelegt? Wie waren Ihre Erfahrungen?

Lesen Sie hier die Antworten. Die restlichen Antworten der Netpher Bürgermeisterkandidaten und die Antworten der Landratskandidaten und der Siegener Bürgermeisterkandidaten können Sie bei uns anfordern oder im Internet unter www.johannlandbahn.de vollständig nachlesen.

Rüdiger Bartsch

Unser ländlicher Raum ist heute eingebunden in einer schnellebigen Welt. Keiner will hinten anstehen. Das bedeutet für den Verkehrsteilnehmer, wenn er kein Auto benutzen will und deshalb auf öffentliche Verkehrsunternehmen angewiesen ist, daß diese attraktiv für ihn sind.

Zur Zeit entspricht das derzeitige Angebot der Busbetreiber wohl den Interessen der großen Mehrheit der Netphener Fahrgäste und ich kann dies nur mit Zufriedenheit zur Kenntnis nehmen. Dennoch sehe ich die Notwendigkeit von Verbesserungen im sogenannten "grenzüberschreitenden" Verkehr, insbesondere zu den Kommunen im nördlichen Siegerland.

run gen im sogenannten "grenzüberschreitenden" Verkehr, insbesondere zu den Kommunen im nördlichen Siegerland.

*

Wenn ich den Unmut der Bevölkerung über unsere schlechten Straßen erfahre, und weiß, daß die Landesregierung dafür nur unzureichende Mittel zur Verfügung stellt, habe ich für diese Verkehrspolitik des Landes nur wenig Verständnis.

Der Verkehrsträger in der Gemeinde ist zur Zeit unbestritten die Straße. Wir brauchen deshalb zuerst Mittel, für die Instandsetzung unserer Straßen, für die Ortsumgehung Netphen, für eine moderne Regelungstechnik der Ampelanlagen in Dreistiefenbach, für den Bau von Kreisverkehrsanlagen und anderes. Aber, diese Mittel werden nicht bereitgestellt!

Andererseits ist für den Bau der Ortsumgehung die Verlegung der Schiene der Siegener Kreisbahn erforderlich. Ich lege großen Wert darauf, daß diese Maßnahme vollzogen wird und nicht aus bau- und/oder betriebstechnischen Gründen, wie in der öffentlichen Diskussion zuletzt behauptet, in Frage gestellt wird. Wegen des Baus der Straße sind keine Stillstellungszeiten von einem Jahr oder mehr erforderlich. Der Gleisschluß ist bei entsprechender Koordination innerhalb von Tagen oder wenigen Wochen möglich.

Im Übrigen kenne ich persönlich auch keine Gegner der Johannlandbahn. Allenfalls Menschen, die sich fragen, welchen Sinn eine Reaktivierung der Schiene haben soll. Deshalb habe ich persönlich, wie viele andere meiner Kolleginnen und Kollegen und Bekannten nichts gegen die Wiederaufnahme des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) auf der Kleinbahnstrecke, wenn es bei der allgemeinen Zufriedenheit der Benutzer bleibt, oder die sogar verbessert wird, wenn dadurch nicht zusätzliche Kosten als derzeitig auf die Gemeinde und ihre Bürger zukommen.

*

Ich habe ein Auto und fahre auch Auto. Außerdem bin ich begeisterter Fahrradfahrer. Den Bus benutze ich manchmal im Jahr.

Die fahrplanmäßige Nutzung der Bahn habe ich zuletzt an einem meiner wenigen freien Wochenenden ausprobiert. Nach der Privatisierung der Bahn sollte ja alles besser und vorbildlich werden. Ich habe leider das Gegenteil erfahren.

Manfred Heinz

Das derzeitige Angebot von VWS (Verkehrsbetriebe Westfalen Süd AG), Westfalenbus und Deutscher Bahn AG ist zur Zeit weder quantitativ noch qualitativ ausreichend. Es bedarf einer erheblichen Steigerung auf quantitativer wie auf qualitativer Ebene, um den Kunden zu gewinnen. Dazu gehört vor allem Flexibilität des Angebots, Vernetzung der Verkehrsträger und Komfortsteigerung bei attraktiver Preisgestaltung. Ohne Kundschaft kein ÖPNV.

Die Bahn darf kein Verkehrsmittel nur für soziale Minderheiten werden, sondern muß eine komfortable Alternative zum Auto werden. Sonst ist sie nur sehr schwer wirtschaftlich zu betreiben. Ohne Mitfahrer keine Bahn. Die Bahn muß für den alltäglichen Nutzer Vorteile bieten, sonst steigt er nicht aus dem Auto um. Und wie immer: Hier beginnt erst die Detaildiskussion, zum Beispiel über die Gerechtigkeit bei der Subventionierung von Verkehrsmitteln.

*

Positiv. Die Folgekosten des Bahnbetriebs müssen natürlich wie bei jeder Investition gerechnet und berücksichtigt werden. Auch für mich gilt: Die Gemeinde Netphen kann Betriebskostenzuschüsse weder direkt noch indirekt zahlen. Es muß ein Verkehrsunternehmen gebildet werden, das in der Lage ist, die Bahn selbständig als Wirtschaftsbetrieb zu führen.

Im ersten Schritt bis Salchendorf

Bürgerinitiative mit neuer Planung

Die bisherigen, offiziellen Planungen für die Johannlandbahn gehen davon aus, in einem ersten Schritt zunächst den Abschnitt von Siegen nach Netphen-Deuz zu reaktivieren. Die Orte zwischen Deuz und Hainchen sollen mit den auf die Johannlandbahn abgestimmten Bussen angebunden werden.

Die Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V. regt an, die Strecke bereits im ersten Schritt bis Salchendorf in Betrieb zu nehmen. Da der Triebwagen von Salchendorf nach Siegen weniger als eine halbe Stunde unterwegs ist, kann der geplante Takt trotz längerer Strecke ohne Mehraufwand eingehalten werden. Das bedeutet, daß die rund 3.000 Einwohner Salchendorfs ihren Bahnanschluß erhalten. Daraus ergibt sich ein erheblich größeres Fahrgastpotential für die Johannlandbahn.

Sobald sich die Johannlandbahn auf ihrem ersten Abschnitt bewährt hat, sollte der Bahnbetrieb bis in das Obere Johannland ausgedehnt werden.

SPD

CDU

Ich fahre prinzipiell meine beruflichen überregionalen Fahrten mit der Bahn. Dabei mache ich auf den großen Strecken gute Erfahrungen, weniger, wenn es von Hagen oder Gießen in den heimatischen Raum zurückgeht. Vor Ort fahre ich, in einem Dorf wohnend, mit dem Pkw. Dies tue ich auch, weil ich bei der Vielzahl meiner Termine sonst nicht klarkomme.

Peter Latsch



Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eines unserer zentralen Themen, und ich persönlich messe ihm eine hohe Bedeutung bei. Sei es nun Bus oder Bahn.

Im Vergleich mit vielen anderen Regionen können wir uns als "Entwicklungsland" im Bereich des ÖPNV bezeichnen. Entwicklungsmöglichkeiten sehe ich besonders im Bereich des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) und die gerade hier in unserem Gemeindegebiet.

Voraussetzung dafür sind bestimmte Rahmenbedingungen: Die Bahnhöfe müssen im kurzen Zeittakt von Bussen aus den kleinen Ortsteilen, die abseits der Bahnstrecke liegen, angefahren werden. Park & Ride-Parkplätze müssen ebenso wie gesicherte Fahrrad-Abstellmöglichkeiten vorhanden sein.

Mit größeren Firmen sollte über ein "Jobticket" verhandelt werden, um den SPNV für die MitarbeiterInnen attraktiver zu machen. Das Angebot der VWS oder anderer Busunternehmen ist zwar in Teilbereichen verbessert worden, kann aber bei weitem nicht als modern bezeichnet werden. Besonders "unattraktive" Linien in die kleineren, abgelegenen Ortschaften werden auch heute noch zu selten angefahren. Der ÖPNV beschränkt sich hier praktisch nur auf die Schülerbeförderung.

*

Ich freue mich, daß die Grüne Politik in NRW es ermöglicht, die erforderlichen Kosten (35 Mio. DM) für die Reaktivierung der Johannlandbahn im ÖPNV-Bedarfsplan bereitzustellen.

Eine Urforderung der Grünen "ÖPNV vor Individualverkehr" wird hiermit ein-drucksvoll unterstützt!

Nun liegt es an den Politikern vor Ort, die Chance beim Schopf zu packen und endlich das Signal auf "Grün", d. h. pro Johannlandbahn, zu stellen. Natürlich wird die Bahn besonders in der Anfangsphase finanziell unterstützt werden müssen. Die Zahlen, die hier von den Gegnern der Bahn ins Feld geführt werden, erscheinen mir stark überhöht.

Von Krankheiten, besonders bei Kindern, wie Asthma und anderen Allergien, hervorgerufen durch erhöhten CO₂-Ausstoß, von Verletzten und Toten im Straßenverkehr, auch hier besonders betroffen die Kinder, sprechen die Gegner der Johannlandbahn nicht. Auch die enormen Kosten für Neubau und Unterhaltung von Straßen (allein Umgehungsstraße Netphen circa 40 Mio. DM) werden außer Acht gelassen.

*

Die persönliche Benutzung des ÖPNV beschränkt sich auf mein Privatleben. Meine letzte Fahrt mit der S- und U-Bahn war vor einigen Tagen in Köln. Die Verbindungen sind dort, wie in vielen anderen Städten, hervorragend, doch meines Erachtens gerade in Köln zu teuer.

Beruflich kann ich diese Möglichkeit leider nicht in Anspruch nehmen. Als Ausgleich benutze ich in meiner Freizeit sehr oft das Fahrrad.

Michael Kringe

Das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität besteht nicht nur in den Ballungsgebieten, sondern auch bei uns im ländlichen Raum. Deshalb darf ein leistungsfähiger ÖPNV nicht nur an Rhein und Ruhr stattfinden. Eine Kopie der Systeme der großen Verkehrsverbünde ist jedoch wegen der Gegebenheiten im ländlichen Bereich nicht möglich. Es sind eigene, der Region gerecht werdende Konzepte nötig. Das derzeitige Angebot genügt den Erfordernissen besonders in den Abendstunden, an den Wochenenden und in den abseits der Hauptstrecken gelegenen Ortsteilen bei weitem nicht.

Es fehlt zum Beispiel eine Abstimmung der Fahrpläne der verschiedenen Anbieter. So treffen die Züge aus Köln im Takt um 9.48, 10.48 usw. Uhr in Siegen Hbf. ein, die Linie 61 nach Netphen fährt aber seit Jahr und Tag um 9.43, 10.43 usw. Uhr in Siegen ab. Anschluß: Fehlanzeige. Übergang: 55 Minuten. Die Regionalbahn aus Hagen trifft in Weidenau um 20.45, 21.45, 22.45 usw. Uhr ein. Die Linie 61 nach Netphen fährt um 20.30, 21.35 Uhr ab. Die Übergangszeiten betragen zum Teil mehr als eine Stunde. Nur der letzte Bus um 22.51 Uhr ab Weidenau hat Anschluß, wenn die Bahn pünktlich ist. Samstags vormittags fährt die Linie 61 um 7.08, 8.12 Uhr bzw. 9.12 Uhr ab Netphen Brücke. Der Westfalen - Bus (Linie 60) verkehrt um 7.08, 8.13 und 9.38 Uhr. Dazwischen findet Busverkehr nach Siegen nicht statt. Die Beispiele ließen sich nahezu beliebig fortsetzen.

Das Regionalisierungsgesetz NRW und der ÖPNV-Bedarfsplan als Grundlage für die Johannlandbahn

Mit der Bahnreform fing alles an, Anfang 1994 trat die Bahnreform in Kraft. Seitdem ist die Deutsche Bahn AG als privatwirtschaftliches Unternehmen auf dem Markt. Seitdem konkurrieren die DB AG und private Anbieter bundesweit um Leistungen im schienengebundenen Personennahverkehr.

Als eine Folge der Bahnreform wurde der Schienenpersonennahverkehr den Ländern als Aufgabe übertragen. Sie erhalten dafür die bis dahin bei der Bahn eingesetzten Bundesmittel und geben diese an die Streckenbetreiber weiter. Heute wird mit diesen Mitteln auch auf den Strecken in Südwestfalen der Schienenpersonennahverkehr durchgeführt.

Als Grundlage zur Erfüllung dieser Aufgabe wurde vom Düsseldorfer Landtag 1995 das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) beschlossen. Auf der Grundlage dieses Gesetzes wurde der ÖPNV-Bedarfsplan 1998 vom Land Nordrhein-Westfalen erstellt.

In diesem Bedarfsplan werden die Förderabsichten des Landes konkretisiert. Die Johannlandbahn wurde wegen ihres Modellcharakters in den "Vordringlicher Bedarf" eingestuft. Die Vorhaben in diesem Bereich sollen bis zum Jahr 2007 realisiert sein. In dem Bedarfsplan sind 35 Mio. DM für Investitionen in die Johannlandbahn vorgesehen.

Durch das Fehlen eines Verbundtarifes von Bahn und Bus werden die Fahrgäste zusätzlich abgeschreckt. Einen solchen Tarif gibt es nicht einmal zwischen Bahnbus (Westfalenbus GmbH) und Deutscher Bahn AG.

In den Abendstunden und an den Wochenenden wird das Netpherland unzureichend bedient. Die VWS verkehrt spät-abends zwischen Siegen Hbf. und Netphen bzw. Netpher Ortsteilen gar nicht. Der Zweckverband hat bei der Vorstellung des derzeitigen Sommerfahrplans auf die verbesserten Spätangebote der Deutschen Bahn AG aus Köln, Gießen und Hagen hingewiesen. Auch die Bürgerinnen und Bürger des Siegerlandes sollen so die Möglichkeit haben, kulturelle oder sportliche Ereignisse in den Großstädten wahrzunehmen, ohne den eigenen PKW benutzen zu müssen. Wer jedoch im Netpherland wohnt, hat abends keine Chance. Selbst Kinobesucher müssen in Siegen vorzeitig die Vorstellung verlassen, um den letzten Bus (montags bis freitags 22.51 Uhr und sonntags 21.35 Uhr ab Weidenau!) zu erreichen. Besonders für unsere Jugendlichen muß Abhilfe geschaffen werden.

Bei der Deutschen Bahn AG ist besonders das kontinuierliche Abbinden Sie-

gens vom Fernverkehr zu kritisieren. Die Inter-Regio-Linie 22 ist mit der jüngsten Fahrplanumstellung ausgedünnt worden. Die Früh- und Spätverbindungen von und nach Frankfurt/Hagen sind eingeschränkt worden. Durch den Wechsel beim Stundentakt sind die bislang hervorragenden Verbindungen von und nach Berlin bzw. in die neuen Bundesländer entfallen. Das eingesetzte Wagenmaterial läßt zu wünschen übrig. Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt wohl nach wie vor, die Fernverkehrsstrecke Gießen/Siegen/Hagen einzustellen, so wie die D-Züge auf der Siegstrecke schon seit einigen Jahren gestrichen sind.

*

Das Bereitstellen von 35 Mio. DM durch das Land NRW bewerte ich äußerst positiv. Endlich einmal fließen Infrastrukturmittel in größerem Rahmen auch in den ländlichen Raum. Die Folgekosten des Bahnbetriebes sollten auch von den Befür-

wortern der Johannlandbahn im Auge behalten werden. Die Gemeinde Netphen ist nicht in der Lage, jährliche Betriebsverluste von etwa 3 Mio. DM aus den laufenden Einnahmen des Verwaltungshaushalts zu finanzieren, jedenfalls nicht ohne drastische Anhebung der kommunalen Steuersätze. Vor einer endgültigen Entscheidung über die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Johannlandbahn muß deshalb verbindlich geregelt sein, daß der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd als ganzer für die zu erwartenden Betriebsverluste aufkommt, mit anderen Worten daß die gesamte Region solidarisch hinter dem Projekt steht.

*

Privat nutze ich oft – insbesondere in den Wintermonaten – öffentliche Verkehrsmittel. Verglichen mit anderen Anbietern sind die Preise der VWS zu hoch. Darüber hinaus kommt es des öfteren zu Verspätungen durch Verkehrsstaus in Dreis-Tiefenbach und Netphen sowie den zeitraubenden Verkauf von Einzelfahrscheinen.

Die Johannlandbahn könnte sicherlich zur Reduzierung des "Verkehrsinfarktes" beitragen. Bei einer Wiederinbetriebnahme bis Deuz wäre allerdings zu bedenken, daß Fahrgäste aus dem Johannland wieder umsteigen müssen. Auch die Problematik der Anreise zum jeweiligen Bahnhof muß noch einmal näher beleuchtet werden. Für viele Fahrgäste ist der Weg zur Bushaltestelle mitunter gerade noch zu Fuß machbar, zu den drei Bahnhöfen jedoch nicht mehr.

Für Fernreisende sind die Regionalzüge der Deutschen Bahn AG sowohl von den Fahrzeiten als auch vom Wagenmaterial wenig attraktiv. Auch die auf meiner letzten Urlaubsreise mit der Deutschen Bahn AG gemachten Erfahrungen waren nicht sehr positiv.

Die Johannlandbahn ist finanzierbar

Größter Hemmschuh bei der politischen Entscheidung für die Johannlandbahn sind die laufenden Betriebskostenzuschüsse. Je nach Lesart werden sie zwischen jährlich 500.000 DM und 3 Mio. DM eingeschätzt. Nach Kalkulationen der Bürgerinitiative „Pro Johannlandbahn“ e.V. reichen die zur Verfügung stehenden Gelder dafür aus.

Der Zweckverband Westfalen-Süd als Aufgabenträger des Schienenverkehrs im Kreis Siegen-Wittgenstein erhält für den Zugbetrieb sogenannte „Regionalisierungsmittel“ vom Bund. Obwohl diese Mittel seit Jahren konstant sind, wurden die Angebote auf den bestehenden Strecken (z.B. Rothaarbahn, Hellertalbahn, Obere Lahntalbahn) permanent verbessert. Günstigere Angebote und die Privatisierung der Hellertalbahn (Betreiber: Siegener Kreisbahn GmbH, Westwaldbahn, Hessische Landesbahn) machen es möglich.

Durch Optimierungen und die Privatisierung weiterer Strecken lassen sich in den nächsten Jahren zusätzliche Einsparungen erzielen. Zusammen mit einem attraktiven Angebot auf der Johannlandbahn werden die Einnahmen und die Zuschüsse des Bundes für den kostendeckenden Betrieb der Johannlandbahn ausreichen.

Die Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V.

Die Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V. setzt sich für die Wiederinbetriebnahme des schienengebundenen, öffentlichen Personennahverkehrs auf der Strecke (Werthenbach -) Deuz - Netphen - Siegen-Hauptbahnhof ein. Nach Gründung des Vereins im Januar 1999 wird die kontinuierliche Arbeit zur Zeit von einem achtköpfigen Vorstand durchgeführt.

Um unser Ziel, die Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs auf der Johannlandbahn zu erreichen, führen wir Informations- und Aufklärungsveranstaltungen durch. Wir suchen den Kontakt zu Politikerinnen und Politikern aller Parteien und zu Verkehrsbetrieben. Wir beraten Bürgerinnen und Bürger sowie Planer etc.

Züge können zwischen Siegen und dem Johannland jedoch nur fahren, wenn unsere Aktivitäten von einer breiten Öffentlichkeit getragen werden. Hierfür brauchen wir auch Ihr Engagement. Werden Sie Mitglied. Helfen Sie uns durch Ihren Beitrag, eine Spende oder durch aktive Mitarbeit.

Impressum:

Herausgeberin: Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V., c/o Christian Wachs, Siegstr. 21, 57076 Siegen, Tel.: 0271/4852330

eMail: vorstand@johannlandbahn.de

V.i.S.d.P.: Christian Wachs (Vorsitzender)

Druck: Druckerei Bruch, Siegen-Weidenau

Auflage: 12.000

Mit freundlicher Unterstützung von:

- Volksbank Siegen-Netphen e.G.
- Sparkasse Siegen
- Kunze GmbH Maschinen- & Werkzeugbau, Dreis-Tiefenbach
- Kesslers Ecke Modellautos & -bahnen, Siegen
- Büro für integrierte Verkehrsplanung und Stadtentwicklung, Kreuztal
- und vielen privaten Spendern

 Volksbank Siegen-Netphen e.G.

 KUNZE
MASCHINENBAU WERKZEUGBAU

 Büro für integrierte Verkehrsplanung und Stadtentwicklung
Kreuztalweg 1, 57223 Kreuztal ☎ 0 27 32 / 1 27 41



Dieser neue Triebwagen (GTW 2/6) der Firmen ADtranz & Bombardier nimmt am 26.9. den Betrieb auf der privatisierten Hellertalbahn von Betzdorf über Neunkirchen und Burbach nach Dillenburg auf.

Coupon ausfüllen und abschicken

Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V.
c/o Ursel Christ
Siegstr. 90
57250 Netphen

Ich/Wir unterstütze/n die Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V. durch:

- die Mitgliedschaft und den Mitgliedsbeitrag (Jahresbeitrag: Nichterwerbstätige 20 DM, Erwerbstätige 40 DM, Familien/Paare 60 DM, Firmen, Vereine, Institutionen 100 DM).
- eine einmalige Spende in Höhe von DM _____ (per Lastschrift, beiliegendem Scheck oder Überweisung auf das Konto: 4200844900 bei der Volksbank Siegen-Netphen, BLZ 460 600 40: für eine Spendenquittung benötigen wir Ihren Namen und ihre Anschrift).
- Ich/Wir möchten nur die Zeitung "Johannlandbahn-Aktuell" im Abonnement (für Druckkosten und Versand der beiden nächsten Ausgaben bitte 4 Briefmarken zu 1,10 DM beilegen).

Name(n):	
Straße:	
PLZ-Ort:	
Telefon:	
FAX/	
Beruf	

Ort, Datum: _____

Unterschrift: _____

Meine/Unsere Spende bzw. der jährliche Mitgliedsbeitrag von DM _____ soll im Lastschriftverfahren von meinem/unserem Konto einbezogen werden.

Konto-Nr.:	
Geldinstitut:	
Bankleitz-	

Ort, Datum: _____

Unterschrift: _____