

Johannlandbahn-Aktuell



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

Ausgabe 3 - Februar 2001

Im Internet: www.johannlandbahn.de

An die Netpher Haushalte

Württembergische Bahnen beispielhaft für Reaktivierung der Johannlandbahn

Fünf Vorstandsmitglieder der Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn e.V." besuchten im Herbst 2000 zwei herausragende Nahverkehrsstrecken in Baden-Württemberg.

Gespräche mit Fachleuten vor Ort

Ziel der Initiative waren die Wieslaufalbahn sowie die Schönbuchbahn, zwei seit 1995 bzw. 1996 von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) privat betriebene Strecken mit Schienen-Personennahverkehr. Neben der Bereisung der Bahnen war das direkte fachliche Gespräch mit Verantwortlichen vor Ort ein Schwerpunkt der Exkursion. Außer den Betriebsleitern beider Strecken stand bei einem mehrstündigen Gespräch auch die Di-

rektionsleitung der WEG, Herr M. Aschpalt, zur Verfügung. "Das hier in Württemberg Erreichte stellt für uns eine überzeugende Vision für die angestrebte Reaktivierung der Johannlandbahn von Siegen über Netphen und Deuz nach Werthenbach dar", zeigte sich der Vorsitzender der Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn e.V.", Christian Wachs, nach der Fahrt sehr beeindruckt.

Vervierfachung der Fahrgastzahlen auf der Wieslaufalbahn

Auf der Wieslaufalbahn, die Anfang der 90'er Jahre von der DB vollständig stillgelegt werden sollte, fahren inzwischen an Werktagen 29 Zugpaare. Diese

Inhalt

- Württembergische Bahnstrecken beispielhaft für Reaktivierung der Johannlandbahn
- Kreistag hörte Gutacher zur Johannlandbahn an
- Die Hellertalbahn - ein Modell für ganz Südwestfalen
- Die Meinung der anderen: VCD - Nahverkehr in Südwestfalen verbessert - Johannlandbahn logische Fortsetzung
- Förderkreis zur Erhaltung der Wiehltalbahn
- Die Lokale Agenda 21 und die Johannlandbahn

befördern nach Angabe des Betriebsleiters, Herrn Volz, im Durchschnitt insgesamt 4.900 Fahrgäste pro Tag (zu DB-Zeiten: 1.300 Fahrgäste pro Tag). Die Prognosen gingen lediglich von 2.500 Personen pro Tag aus, aber auch dies rechtfertigte 1993 die Entscheidung zur Übernahme der Strecke und zur umfangreichen Angebotsausweitung durch die WEG. Der Schüleranteil der Fahrgastbeförderung liegt auf der Wieslaufalbahn heute bei circa 36 Prozent, weil ein Schulzentrum durch eine Verlängerung der Strecke um 700 m optimal an die Bahn angebunden werden konnte. Diese Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung hatte die DB abgelehnt. Ein regionales Busunternehmen führt heute im Taktfahrplan Anschlussfahrten von den Bahnhöfen und Haltepunkten in die bahnfernen Ortschaften durch, die von der Bevölkerung gut angenommen werden. Ein Bus-Parallelverkehr zur Schiene wurde konsequent vermieden. Die ursprüngliche Kilometerleistung der Busse wurde auf den neuen Zubringerverkehr verlagert.



Die reaktivierte Schönbuchbahn - eines der Exkursionsziele der Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" e.V. in Baden-Württemberg.

Schönbuchbahn übertrifft alle Erwartungen

Auf der Schönbuchbahn konnten die Vorstandsmitglieder der Bürgerinitiative bei der Fahrt im Führerstand des modernen Triebwagens einen ersten Eindruck von der Strecke Böblingen – Dettenhausen gewinnen. Die 23-minütige Fahrt wurde dabei fachkundig durch Herrn M. Aschpalt, Leiter der Direktion der WEG, kommentiert. Beeindruckt von der zügigen Fahrt in dem Regio-Shuttle (Hersteller: ADtranz) über eine sehr gut trassierte Strecke wurde nach 17,2 km Dettenhausen erreicht, eine kleine Gemeinde mit 5.200 Einwohnern. Wie bei



Moderne Züge und ein attraktives Angebot sorgen für volle Züge, wie hier auf der Schönbuchbahn. Bei der Wochenendexkursion waren die Teilnehmer von den hohen Fahrgastzahlen in den modernen Triebwagen überrascht. Selbst Sonntagmorgen waren 37 Personen unterwegs.

der Wieslauffalbahn konnte bei der Schönbuchbahn auch eine umfassende Erfolgsgeschichte geschrieben werden, wie der Betriebsleiter, Herr Söll, berichtete. 1966 wurde der Personennahverkehr von der DB eingestellt, 1986 sollte die Strecke vollständig auch im Güterverkehr stillgelegt werden. Auch hier war es eine Bürgerinitiative, die den Anstoß zur Reaktivierung gab und beharrlich verfolgte. Eine Studie der WEG konnte durch ein optimal verknüpftes Bus-Schiene-Konzept eine ausreichende Wirtschaftlichkeit bei geschätzten 2.500 Fahrgästen pro Tag nachweisen. Nach der politischen Entscheidung zur Reaktivierung erfolgten Investitionen in Strecke und Bahnhöfe (20 Mio. DM) sowie Fahrzeuge (8,5 Mio. DM).

Vom ersten Betriebstag an wurden die prognostizierten Fahrgastzahlen übertroffen, im November 1999 wurden in den 35 Zugpaaren pro Werktag insgesamt bis zu 6.300 Fahrgäste gezählt. Zum Jahresende 2000 wird der Betrieb mit 37 Zugpaaren an Werktagen, 26 Zugpaaren an Samstagen sowie 15 Zugpaaren an Sonntagen erfolgen. Inzwischen reichen die vier Regio-Shuttles zur Bewältigung des Fahrgastansturmes nicht mehr aus. Neben der Beschaffung von zwei weiteren Fahrzeugen ist folglich die bauliche Anpassung der Bahnhöfe und Haltepunkte vorgesehen, um mit längeren Zügen fahren zu können.

Moderne Fahrzeuge und dichter Takt schaffen Attraktivität

Nach den Worten von M. Aschpalt sind folgende Faktoren maßgeblich für den überwältigenden Erfolg der Schönbuchbahn: Der Schienen-Personennahverkehr wird mit modernen Fahrzeugen auf gut ausgebauten Gleisen mit gepflegten Bahnhöfen und Haltepunkten durchgeführt.

Das Angebot ist mit einem Halb-Studenttakt bzw. mit einem Studenttakt (von Samstag Nachmittag bis Sonntag Abend) bedarfsgerecht, attraktiv und leicht zu merken. Außerdem ergänzen Zubringerbusse

aus den Ortschaften abseits der Bahnlinie den Zugverkehr zu einem für die gesamte Bevölkerung optimalen Bus-Schiene-Konzept. Davon profitieren der Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

Württembergische Bahnen überzeugen

“Das System von Bahn und Bus mit seinem integralen Taktfahrplan für die circa 25.000 Einwohner südlich von Böblingen hat den Vorstand der Bürgerinitiative “Pro Johannlandbahn e.V.” begeistert und ist für uns Vorbild für den Schienen-Personennahverkehr im Johannland. Ein vergleichbares Konzept wird nach unserer festen Überzeugung auch ein Erfolg für den Personennahverkehr auf der Schiene zwischen Siegen und Werthenbach”, so der Vorsitzende der Initiative.

Die gesamte Exkursion der Bürgerinitiative “Pro Johannlandbahn e.V.” wurde selbstverständlich per Bahn durchgeführt. Zugverspätungen der DB AG beeinträchtigten die Reise erfreulicherweise nicht.

Kontakt:
Württembergische Eisenbahn-Ges. mbH
Seewiesenstraße 21
71334 Waiblingen
Telefon: 07151/30380-0

Kreistag hörte Gutachter zur Johannlandbahn an

Der Kreistag des Kreises Siegen-Wittgenstein hat in seiner Januarsitzung einen weiteren wichtigen Schritt zur Schaffung eines optimierten Bus-Schiene-Konzeptes in Südwestfalen getätigt. Auf der Basis des Gutachtens der Hamburg-Consult, wurden Kernaspekte einer Reaktivierung der Johannlandbahn präsentiert.

Dazu merken wir seitens der Bürgerinitiative “Pro Johannlandbahn” allerdings kritisch an, dass besonders vier Aspekte unzureichend dargestellt wurden:

1. In Südwestfalen wurden in den vergangenen Jahren nennenswerte Steigerungen der Fahrgastzahlen bei Bahn und Bus durch Vertaktung, ein verbessertes Angebot und mehr Attraktivität erreicht. Bei einer Reaktivierung der Johannlandbahn ist ebenfalls von einer Zunahme der Fahrgastzahlen auszugehen. Dies wurde durch den Gutachter vernachlässigt.

2. Unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Landesförderung reduziert sich das vom Gutachter genannte mögliche Betriebsdefizit auf maximal 800.000 DM pro Jahr. Diese Summe kann über die im Gutachten nicht berücksichtigten Fahrgaststeigerungen aufgefangen werden.

3. Weil die Johannlandbahn, auch nach Auffassung des Gutachters, nicht als isoliertes Verkehrsangebot betrachtet werden kann, sind im Rahmen der Ausschreibung des Schienen-Personennahverkehrs in Südwestfalen deutliche Einsparungen zu erwarten. Auch dies führt zu einem Abbau des kalkulierten theoretischen Defizits. Wir gehen davon aus, dass bei Gesamtbeachtung eines südwestfälischen Schienennetzes die Johannlandbahn mit den heutigen Mitteln betrieben werden kann. Der Einsatz zusätzlicher kommunaler Betriebskostenzuschüsse des Kreises Siegen-Wittgenstein oder der Städte Netphen und Siegen wird nicht erforderlich sein.

4. Bei der wirtschaftlichen Betrachtung des Johannlandbahn-Konzeptes haben wir Verzerrungen festgestellt. Der vorgestellte Taktverkehr der Busse übertrifft das heutige Angebot für zahlreiche Stadtteile um ein Vielfaches. Für den gesamten Stadtbereich Netphen werden sich am Abend und am Wochenende deutliche Verbesserungen ergeben. Der gleiche Bedienungsstandard im Netphenland würde als reines Bus-System ohne Johannlandbahn deutlich über zwei Millionen DM zusätzlich pro Jahr kosten.

Wir fordern die Kreistagsmitglieder nachdrücklich auf, mit ihren Entscheidungen die Signale für die Zukunft der Johannlandbahn aufgrün zustellen.

Die Hellertalbahn - ein Modell für ganz Südwestfalen

Seit September 1999 wird der Personenverkehr auf der Strecke Betzdorf - Neunkirchen - Burbach - Haiger (- Dillenburg) von der Hellertalbahn GmbH mit modernen Gelenktriebwagen vom Typ GTW 2/6 durchgeführt. Die Gleise und Bahnhöfe der Strecke Betzdorf - Dillenburg gehören weiterhin der Deutschen Bahn AG, die ein Entgelt für deren Nutzung erhält.



Die Hellertalbahn, Teil eines modernen Nahverkehrs in Südwestfalen.

Die Hellertalbahn GmbH ist als private Betreibergesellschaft eine gemeinsame Tochter der Hessischen Landesbahn, der Westerwaldbahn und der Siegener Kreisbahn GmbH. Die Westerwaldbahn betreibt eigenständig bereits seit 1994 den Schienen-Personennahverkehr auf der Strecke Betzdorf - Daaden. Die Siegener Kreisbahn ist unter anderem Eigentümer der Johannlandbahn (Abschnitt Siegen-Weidenau - Netphen - Deuz - Werthenbach-Bahnhof) und führt dort ausschließlich Güterverkehr durch.

Die Art der Bedienung der DB-Strecke Betzdorf - Dillenburg durch ein regionales Eisenbahn-Verkehrsunternehmen könnte zu einem Modell für die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe werden. Zum Jahr 2004 läuft der derzeitige Verkehrsvertrag mit der DB Regionalbahn Westfalen über die Bedienung der DB-Strecken in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe aus. Dann wird der Zugverkehr höchstwahrscheinlich europaweit ausgeschrieben

werden. Wenn der Verkehr auf der Johannlandbahn mit in diesem Paket ausgeschrieben wird, kann er besonders rationell im Verbund mit anderen Linien durchgeführt werden. Synergieeffekte beim Einsatz von Personal und Fahrzeugen können dann optimal genutzt werden, die Johannlandbahn wird wirtschaftlicher betrieben werden können.

Aber auch bei der Hellertalbahn bestehen Möglichkeiten zur Expansion. Der Hellertalbahnhof von Neunkirchen liegt weit abseits des Ortes, ist nicht mit dem Busverkehr verknüpft und wird entsprechend schlecht von der Bevölkerung genutzt. Die Strecke der Freien Grunder Eisenbahn, ein Betriebsteil der Siegener Kreisbahn GmbH, führt dagegen fast wie eine Straßenbahn mitten durch den Ort am Rathaus vorbei und endet am Freizeitbad Neunkirchen. Diese in Herdorf abzweigende Bahnstrecke könnte ebenfalls wieder Personenverkehr erhalten.

Kurzfristig sollen auf der Hellertalbahn mehrere unbediente, aber noch vorhandene Haltepunkte reaktiviert werden.

www.hellertalbahn.de

Die Meinung der Anderen...

VCD: Nahverkehr in Südwestfalen stark verbessert Johannlandbahn die logische Fortsetzung der bisherigen Entwicklung



Mehr Verkehr auf der Schiene ist in unserer Region kein leeres Schlagwort, meint der Verkehrsclub Deutschland (VCD). In den letzten Jahren ist er auf den vorhandenen Bahnstrecken deutlich ausgeweitet worden. Zwischen Erndtebrück und Bad Laasphe fuhr jahrelang nur ein "Alibizugpaar". Heute fährt dort alle zwei Stunden ein Triebwagen, und zwar von Montag bis Sonntag. Ebenso weit oben auf der "Abschlußliste" der ehemaligen Bundesbahn stand die Hellertalbahn zwischen Haiger und Betzdorf.

Ende der 80er Jahre war selbst die Rothaarbahn (Siegen - Hilchenbach - Erndtebrück - Bad Berleburg) ein Wackelkandidat und auf den einschlägigen Stilllegungslisten zu finden. Heute gibt es immer wieder Klagen der Fahrgäste wegen überfüllter Züge. Im Nahverkehrsplan ist ein Halbstundentakt für den Abschnitt bis Hilchenbach vorgesehen. Auf allen Haupt- und Zweigstrecken wurde das Angebot vor allem an den Wochenenden und in den Abendstunden erheblich ausgeweitet. Freitag und Samstag Abend besteht jetzt z.B. auf der Siegstrecke um 23.25 Uhr eine Rückfahrmöglichkeit von Köln nach Sie-

gen, die den Besuch von Abendveranstaltungen in der Rheinmetropole ermöglicht.

Als sehr erfreulich werten der VCD es, dass das Bahnangebot kontinuierlich in den letzten Jahren ausgebaut und verbessert wurde. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans wurden Punkt für Punkt umgesetzt. Im Busbereich sind die Fortschritte leider nicht so groß. Der Nahverkehrsplan für den Busverkehr enthält fast 10 Abschnitte auf denen Busspuren eingerichtet werden sollten. In der Stadt Siegen hätten diese bis 1998 eingerichtet werden sollen. Doch die ausgearbeiteten Pläne sind bisher nicht einmal in den Verkehrsausschüssen diskutiert worden. Seit über einem halben Jahr gibt es auch im Siegerland endlich einen "Verkehrsverbund". Die Tarifsranken zwischen Bus und Bahn sind gefallen.

Die Reaktivierung der Johannlandbahn ist für den VCD ein logischer Baustein in dem seit vielen Jahren in kleineren und größeren Schritten verbesserten Nahverkehr in unserer Region. Leider ist der heutige Busverkehr in Netphen noch weit davon entfernt, ein gutes Angebot zu sein. Der VCD wehrt sich dagegen, Bus und Bahn gegeneinander auszuspielen. Denn: Der heutige

Nahverkehr in der Stadt Netphen ist in vielen Stadtteilen verbesserungswürdig. Hier sind einige Beispiele.

Wussten Sie schon:

- dass es zwischen 14:29 und 17:29 Uhr keine durchgehenden Busse der Linie 61 von Netphen nach Siegen Hbf gibt,
- dass am Sonntag vormittag zwischen 9.35 Uhr und 12.15 Uhr kein Bus von Weidenau nach Netphen fährt,
- dass auch wochentags kein Bus zwischen 9.33 Uhr und 12.44 Uhr von Netphen nach Sohlbach fährt,
- dass an Samstagnachmittagen oder am Sonntag keine Busse nach Werthenbach Ort fahren,
- dass der Stadtteil Oelgershausen zwischen 7.07 Uhr und 13.51 Uhr auch wochentags von keinem Linienbus angesteuert wird?

Im Rahmen der Reaktivierung der Johannlandbahn ist nach den derzeitigen Überlegungen vorgesehen, alle Stadtteile mindestens im Stundentakt an die Bahn anzubinden. In dem neuen Bus-/ Schiene-Konzept sieht der VCD eine große Verbesserung im Nahverkehr der Stadt Netphen.

Förderkreis Erhaltung der Wiehltalbahn

Die Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn e.V." unterhält intensive Kontakte zu anderen Organisationen, die sich für den Erhalt und die Wiederbelebung eines regionalen Schienenverkehrs engagieren. Heute möchten wir den "Förderkreis zur Erhaltung der Wiehltalbahn" vorstellen.

Der Förderkreis Wiehltalbahn entstand im Jahr 1994 und hat heute über 150 Mitglieder, die aus allen Bereichen des sozialen Lebens der Region kommen. Menschen aller Berufe und Altersstufen arbeiten zusammen an der Rettung, Erhaltung und Reaktivierung der Eisenbahn im Wiehltal (unter anderem Wiehl, Waldbröl, Morsbach).

Tourismusverkehr aufgenommen

Konzentrierten sich die Aktivitäten des Förderkreises anfangs auf die Verhinderung des Abbaus der Schienen und des totalen Verkaufs der Trasse durch die DB AG, so liegt der Schwerpunkt zur Zeit auf der Erhaltung und Wiederinstandsetzung des Fahrwegs und der sicherheitstechnischen Einrichtungen. Seit dem 1. Dezember 1998 ist der Förderkreis Pächter der Strecke Osberghausen - Waldbröl. Durch Eigenleistung und Fördergelder konnten erste Reparaturmaßnahmen durchgeführt werden, um einen regelmäßigen Touristikverkehr zu verwirklichen. Das Ziel dieser Bemühungen ist die Befahrbarkeit der Strecke bis Morsbach herzustellen und zu sichern, denn: Die Strecke ist nur dann sinnvoll, wenn auf ihr auch Züge fahren.

Am 4. und 5. Dezember 1999 wurde das Teilstück Osberghausen - Wiehl nach über 1300 Instandsetzungsstunden mit den ersten Sonderfahrten zum Wiehler Weihnachtsmarkt eingeweiht. Der Zuspruch war sehr groß und weitere Aktionen sind in Vorbereitung.

www.wiehltalbahn.de

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: 12.500

Mit freundlicher Unterstützung von:

- Thorsten Böck, www.oe-quadrat.de
- Keßler's Ecke, Modellautos - Modellbahnen, Siegen-Weidenau
- Hermanowski Multimedia, Netphen-Dreis-Tiefenbach
- und vielen privaten Spenden



Die Bürgerinitiative und die Lokale Agenda 21

Zur Erinnerung: In Rio de Janeiro fand 1992 die Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung statt. 179 Staaten beteiligten sich daran, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland. Die Konferenz verabschiedete ein Abschlussdokument für eine sozial gerechte und ökologisch tragfähige Entwicklung: Die Agenda 21. Es verpflichtet, die natürlichen Ressourcen für zukünftige Generationen zu schützen und zu erhalten und gemeinsam Armut und Umweltzerstörung zu bekämpfen. Auch die Kommunalverwaltungen wurden aufgerufen, lokal die Agenda 21 umzusetzen. Mit Hilfe der Lokalen Agenda 21 soll unter Beteiligung aller gesellschaftlicher Gruppen das Programm der Rio-Konferenz in den Kommunen verwirklicht werden. Im Kreis Siegen-Wittgenstein gibt es inzwischen viele Agenda-Gruppen, in denen motivierte und engagierte Menschen versuchen, die Gedanken und Ideen der Lokalen Agenda 21 umzusetzen.

Im Januar 1999 fand in Netphen die Gründung der Bürgerinitiative "Pro Jo-



Noch Vision - bald Realität?

hannlandbahn e.V." statt. Seitdem tritt der Verein für ein bürgernahes umweltverträgliches Verkehrskonzept für die Städte Netphen und Siegen und darüber hinaus für den gesamten südwestfälischen Raum ein. Ein wichtiger Baustein dieses Konzeptes ist die Johannlandbahn. Durch ein verbessertes Bahn-Bus-Angebot wird der Nahverkehr für viele eine Alternative. Die durch den Individualverkehr steigenden Belastungen für Mensch und Umwelt werden dadurch reduziert. Das erklärte Vereinsziel ist die Wiederaufnahme des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs auf der Johannlandbahn.

Pro Johannlandbahn e.V. im Sinne der Agenda 21 aktiv

Als einer der ersten Vereine im Siegerland bekannte sich die Bürgerinitiative zum in Rio verabschiedeten Abschlussdokument. Sie verpflichtete sich, im Sinne der Agenda 21 tätig zu sein. Sie ist wegen des Umweltschutzziels als gemeinnützig anerkannt.

Um die Wiederinbetriebnahme der Johannlandbahn zu erreichen, führen wir Informationsveranstaltungen durch, suchen den Kontakt zu Politikerinnen und Politikern aller Parteien sowie den Verkehrsbetriebern, und wir beraten Bürgerinnen und Bürger sowie Planer.

Züge können auf der Johannlandbahn jedoch nur fahren, wenn unsere Aktivitäten von der Öffentlichkeit getragen werden. Hierfür brauchen wir auch Ihr Engagement. Helfen Sie uns durch Ihren Beitrag, eine Spende oder durch Mitarbeit.

Auskünfte über den Agenda-Prozess der Stadt Netphen erhalten Sie unter Telefon: 2737/97731.

Coupon ausfüllen und abschicken an:

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).

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

Ort, Datum: _____
Unterschrift: _____

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

Konto-Nr.:	
Geldinstitut:	
Bankleitzahl:	

Ort, Datum: _____
Unterschrift: _____