

Johannlandbahn-Aktuell



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

Ausgabe 4 - Mai/Juni 2001

Im Internet: www.johannlandbahn.de

An die Netpher Haushalte

Entscheidung für Reaktivierung fällt am 8. Juni

Die Bürgerinitiative Pro Johannlandbahn e.V. fordert den Kreistag des Kreises Siegen-Wittgenstein auf, im Rahmen der Sitzung am 8. Juni 2001 in Bad Berleburg eine grundsätzliche Entscheidung für die Reaktivierung des Schienen-Personenverkehrs auf der Johannlandbahn zu fällen. Nachdem die nordrhein-westfälische Landesregierung in Düsseldorf eindeutige Signale zur Übernahme von Betriebskosten aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes gegeben hat, sind finanzielle Mehrbelastungen des Kreises Siegen-Wittgenstein oder der Städte Netphen und Siegen für den modernen und zukunftsweisenden Bahnverkehr auf der Johannlandbahn nicht zu erwarten.

Die Mittel, die schon seit mehreren Jahren in Düsseldorf bereitstehen, sind ein-

deutig zweckgebunden für den Schienen-Personenverkehr in Nordrhein-Westfalen. Andere Maßnahmen - wie zum Beispiel Umgehungsstraßen - können davon rechtlich nicht finanziert werden. Andere Gegenden in Nordrhein-Westfalen, wie zum Beispiel der CDU-geführte Kreis Aachen-Land, zeigen mit der Euregio-Bahn, was man in einer Region mit den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes machen kann. Hier freut man sich über jeden zusätzlichen Geldsegen und setzt tatkräftig und kreativ zukunftsweisende Maßnahmen um.

Auch die hiesige Mehrheitsfraktion sollte erkennen, welches Potential in einem Schienen-Personenverkehr auf der Johannlandbahn steckt und am 8. Juni eine entsprechende positive Entscheidung fällen.

Inhalt

- **Entscheidung für Reaktivierung fällt am 8. Juni**
- **Viele wollen die Johannlandbahn - alle haben davon einen Nutzen**
- **Ein dickes Dankeschön**
- **Stimmen der Bevölkerung, aufgenommen von Radio Siegen**
- **Finanzierungszauberwort bei einer Ausschreibung „Eventualposition“**
- **Ja zur Johannlandbahn, denn... Viele Gründe für die Reaktivierung**
- **Bildimpressionen der erfolgreichen Präsentationsfahrten am 1. Mai**



Keine Fotomontage - sie fährt: Die Johannlandbahn während der Präsentationsfahrten am 1. Mai im Bahnhof Deuz

(Photo: CW)

Der Tag X im Kreistag

Am 8. Juni 2001 findet nach derzeitigen Planungen ab 16 Uhr die möglicherweise entscheidende Sitzung des Siegen-Wittgensteiner Kreistags im Bürgerhaus in Bad Berleburg statt. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können an der öffentlichen Sitzung als Zuschauerinnen bzw. Zuschauer teilnehmen.

Die Bürgerinitiative Pro Johannlandbahn e.V. freut sich über alle Personen, die den Forderungen nach der Wiederaufnahme des Schienen-Personenverkehrs auf der Johannlandbahnstrecke durch ihr Kommen Nachdruck verleihen.

Viele wollen die Johannlandbahn - alle haben davon einen Nutzen

Die langfristige zukünftige Nutzung der Gleise in der Stadt Netphen hat durch den Güterverkehr auch wirtschaftliche Vorteile. Umfassende Investitionen in Gleisanlagen und Bauwerke werden vor der Reaktivierung umgesetzt und bis zu 90 Prozent aus Landesmitteln finanziert. Dies ist ein positiver Effekt für Netphen als Wirtschaftsstandort. Bei einer negativen Entscheidung des Kreistages muss der Kreis Siegen-Wittgenstein allein in den Jahren 2001 und 2002 circa 2,7 Millionen DM für die Unterhaltung der Strecke aufwenden (hier nur maximal 50 Prozent Landeszuschüsse).

Die Investitionen für die Reaktivierung für den Personenverkehr belaufen sich für die Infrastrukturmaßnahmen (Gleistrasse, Bahnhöfe und Haltepunkte, Bahnübergänge, Umbau des Bahnhofs Siegen-Weidenau etc.) auf der Strecke der Johannlandbahn auf gutachterlich ermittelte 13 Millionen DM. Sie decken gleichzeitig die genannten notwendigen Maßnahmen der Jahre 2001 und 2002 zum Großteil mit ab.

Unterstützung für die langfristige Sicherung der Gleistrasse Siegen - Netphen - Werthenbach beziehungsweise für die von der Bürgerinitiative Pro Johannlandbahn e.V. geforderte Reaktivierung für den Personennahverkehr der Johannlandbahn kommt von vielen Seiten:

- 1.700 durch die Initiative gesammelte Unterschriften Ende 1999;



In vollen Zügen genießen - Über 2000 Fahrgäste waren an einem sonnigen 1. Mai bei der Präsentation eines modernen RegioShuttles auf der Strecke der Johannlandbahn dabei. Die Sonderfahrten wurden von zahlreichen Firmen und Verbänden unterstützt.

(Photo: CW)

- Circa 100 geladene Teilnehmer aus Politik und von regionalen Verkehrsunternehmen bei einer Sonderfahrt mit einem modernen Schienenfahrzeug am 30. April 2001;
- Über 2.000 zufriedene Fahrgäste im Rahmen der Präsentationsfahrten mit einem RegioShuttle am 1. Mai 2001 sowie unzählige strahlende Gesichter überall entlang der Strecke;
- Finanzielle Unterstützung bei den Präsentationsfahrten unter anderem durch die Firma ADtranz sowie regionale Industrieunternehmen;
- In den Print-Medien des Kreises mehrheitlich Leserbriefe PRO Reaktivierung;
- Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens misst der Reaktivierung der Johannlandbahn ein besonderes

Landesinteresse bei und hat dies durch die Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ deutlich gemacht; das Land hat darüber hinaus von sich über 30 Millionen DM für Investitionsmaßnahmen zur Verfügung gestellt, die nur noch von der Region abgerufen werden müssen (diese Mittel sind für den Schienen-Personennahverkehr zweckgebunden, aber nicht auf jeden Fall für Südwestfalen reserviert!);

- Verschiedene Mitglieder des Landtages des Landes Nordrhein-Westfalen haben sich eindeutig PRO Johannlandbahn geäußert und engagiert;
- Gemäß Presseberichten positive Äußerungen von Industrie- und Gewerbebetrieben (Siemag Transplan, Firma A. Diehl [Heizung- und Sanitärtechnik], Deutsche Telekom AG) bei verschiedenen Veranstaltungen in der Stadt Netphen;
- Unterstützung durch den Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Kreisverband Siegen-Wittgenstein und Olpe, und den Arbeitskreis Schienenverkehr Südwestfalen;
- Finanzielle Unterstützung der Arbeit der Bürgerinitiative Pro Johannlandbahn e.V. durch verschiedene regionale Bauunternehmen, Industrie- und Gewerbebetriebe sowie unzählige Privatpersonen.

Und den Nutzen haben alle: Die zukünftigen Benutzerinnen und Benutzer durch die schnellere Fortbewegung, heimische Unternehmen durch Aufträge, die Sieger Kreisbahn durch den langfristigen Erhalt der Strecke und die Autofahrerinnen und -fahrer durch weniger Staus an den Nadelöhren.

Ein dickes Dankeschön

ADtranz



K.A.F.
falkenhahn

fuchs
ROHR

HERING
BAU



KUNZE

Volkbank Siegen-Netphen e.G.

WALZEN
IRLE



- K.A.F.-Falkenhahn, Kreuztal;
- W. Hundhausen, Siegen;
- HERING-Bau, Burbach
- Volksbank Siegen-Netphen e.G.
- Sparkasse Siegen
- Kunze GmbH Maschinen- & Werkzeugbau, Dreis-Tiefenbach
- Kesslers Ecke Modellautos & -bahnen, Siegen-Weidenau
- Büro für integrierte Verkehrsplanung und Stadtentwicklung, Kreuztal
- Thorsten Böck, www.oe-qadrat.de
- Hermanowski Multimedia, Dreis-Tiefenbach
- ADtranz Daimler Chrysler Rail Systems GmbH, Henningsdorf
- Hohenzollerische Landesbahn AG, Hechingen
- Röhrenwerke Gebr. Fuchs GmbH, Siegen
- VCD Kreisverband Siegen-Wittgenstein und Olpe e.V.
- VCD Landesverband NRW e.V., Düsseldorf
- Walzen-Irle GmbH, Netphen



Strahlende Gesichter - Endlich fährt die Johannlandbahn. Leider vorerst nur für einen Tag. Wenn die Mehrheit im Siegen-Wittgensteiner Kreistag es am 8. Juni beschließt, dann kann sie ab 2004 regelmäßig fahren und optimal mit Bussen aus den Seitentälern erreicht werden.

(Photo: CW)

Die Stimmen der Bevölkerung

Die von der Bürgerinitiative Pro Johannlandbahn e.V. am 1. Mai 2001 durchgeführten Präsentationsfahrten mit einem modernen RegioShuttle zwischen Dreis-Tiefenbach und Netphen-Salchendorf waren am Folgetag selbstverständlich auch Thema der Berichterstattung in den Medien.

Eine Journalistin von **Radio Siegen** hat Fahrgäste im Zug nach Ihren Eindrücken und Meinungen gefragt:

... weil es toll wäre, nicht immer mit dem Bus zu fahren.

Ich bin mitgefahren, um die neue Johannlandbahn mal kennen zu lernen.

... um mit den Kindern zu sehen, wie Bahnfahren ist, und um einzuschätzen, ob man das später auch selbst in Anspruch nehmen kann.

... im Zug ist viel Platz, und obwohl heute viel Betrieb war, hat's Spaß gemacht.

... ich würde sie für die Kinder nutzen: zur Schule, zum Sport und um nach Siegen zu fahren.

... die Johannlandbahn würde ich bestimmt nutzen, um nach Siegen zu fahren. Das ist ja besser als mit dem Auto, weil man in Siegen keinen Parkplatz findet und hier auf der Straße überhaupt nicht vorwärts kommt, überall im Stau steht ...

... so schnell und bequem mit den Kindern in die Stadt fahren, das wär's!

... ist schöner zu fahren als mit dem Bus, der an jeder Station anhält.

*Abdruck mit freundlicher Genehmigung von **Radio Siegen***



Auf einer Extrafahrt konnten sich Politiker und Verkehrsdienstleister der Region über die mit vorhandenen Mitteln finanzierbare Johannlandbahn informieren. Der ungewohnt hohe Komfort in den modernen Fahrzeugen kam bei den Gästen der Sonderfahrt gut an.

(Photo: CW)

Ausschreibung des Schienennahverkehrs: Das Zauberwort heißt „Eventualposition“

Sollten die Unsicherheiten der CDU, die diese noch aus finanziellen Erwägungen hegt, nicht auszuräumen sein, bietet die jetzt anstehende Ausschreibung des schienengebundenen Nahverkehrs in Südwestfalen eine ideale Möglichkeit, Klarheit über die tatsächlichen Kosten des Bahnbetriebes auf der Johannlandbahn zu bekommen.

Während der Nahverkehr zwischen Siegen und Bad Berleburg, Siegen und Au (Sieg), von Siegen ins Sauerland sowie zwischen Siegen und Dillenburg im Jahr 2001 als Basispaket europaweit ausgeschrieben werden wird, können die rund 300.000 km jährlicher Fahrleistung auf der Johannlandbahn parallel als sogenannte „Eventualposition“ ausgeschrieben werden. Danach erfolgt die Beauftragung des Bahnbetriebes zwischen Netphen und Siegen-Hauptbahnhof nur dann, wenn die Gesamtfinanzierung für Basis-Paket und Eventualposition mit den bisher zur Verfügung stehenden Mitteln möglich ist. Ein Risiko für den Zweckverband Personennahverkehr Westfalen Süd (ZWS) als ausschreibende Stelle besteht hierbei nicht.

Auf diese Weise ließen sich aber die eindeutigen Betriebskosten unter Wettbewerbsbedingungen festgestellt werden. Die zur Zeit diskutierten seriösen und unseriösen Aussagen zu Betriebskosten haben dann ausgedient.

Die Bürgerinitiative Pro Johannlandbahn e.V. geht davon aus, dass die derzeit in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe für den Schienennahverkehr zur Verfügung stehenden Mittel von 35,25 Millionen DM pro Jahr für das volle Leistungsprogramm einschließlich Johannlandbahn ausreichen, wenn auf den derzeit betriebenen Strecken eine Verringerung der Betriebskosten um circa 10 Prozent erreicht werden kann.

Bundesweit gemachte Erfahrungen zeigen, dass in der Vergangenheit durch eine öffentliche Ausschreibung von Schienen-Personennahverkehr bis zu 25 Prozent Einsparungen erzielt werden konnten. Auch die über Neunkirchen und Burbach fahrende „Hellertalbahn“ ist dank einer Ausschreibung deutlich günstiger geworden.

Ja zur Johannlandbahn, denn...

•Sie ist schnell.

Heute braucht der Bus fahrplanmäßig 29 Minuten zwischen Netphen und Siegen. Mit der Johannlandbahn geht es in 18 Minuten, bei einem technisch möglichen Ausbau auf 80 km/h sogar noch etwas schneller.

•Sie ist pünktlich.

Die Johannlandbahn steht nicht im Stau. Dadurch kann sie den ganzen Tag über pünktlich fahren.

•Sie ist komfortabel.

Die Züge sind komfortabel, laufruhig und haben einen Niederflureinstieg. Alle Züge haben eine Toilette an Bord.

•Es entstehen neue Haltepunkte.

Die „neue Johannlandbahn“ wird viel mehr Haltepunkte bekommen, als die alte Kleinbahn hatte. Moderne Züge sind so spurtstark, dass sie auch bei einem Haltepunktabstand von weniger als 800 m flott voran kommen.

•Alle Züge fahren durch bis zum Siegener Hauptbahnhof.

Der größte Nachteil der alten Kleinbahn war die Endstation am Weidenauer Vorbahnhof. Alle Züge der Johannlandbahn fahren durch bis zum Siegener Hauptbahnhof. Für den Umbau des Weidenauer Bahnhofs wurden zwei Varianten untersucht und bereits mit der DB AG abgestimmt.

•Der Anschluß in alle Stadtteile stimmt.

Zum Paket der Johannlandbahn gehören Zubringerbusse in alle Netpher Stadtteile. Tagsüber mindestens im

Stundentakt. Das ist deutlich mehr als alles, was heute im Johannland fährt. Die Taktlücken, vor allem am Vormittag und am Wochenende, verschwinden. Die Busse halten direkt am Bahnsteig. Die Wege sind kurz und trocken.

•Sie ist die einzige reelle Entlastung für Dreis-Tiefenbach.

Eine Ortsumfahrung für Dreis-Tiefenbach wäre wünschenswert. Doch die Erfahrung, auch aus Netphen zeigt, dass bis zum Bau einer solchen Straße - auch bei großer Unterstützung - 30 und mehr Jahre vergehen. 30 weitere Jahre Lärm und Abgase. Eine attraktive Johannlandbahn wird viele Autofahrer zum Umsteigen bewegen. Das zeigen Erfahrungen anderer Bahnen. Dann ist auf den Straßen mehr Platz für diejenigen, die weiter Auto fahren müssen oder wollen.

•Ihre Finanzierung ist gesichert.

Das Land NRW misst der Johannlandbahn eine große Bedeutung zu und wird sie deshalb umfassend fördern. Der laufende Betrieb kann im Rahmen der für den Bahnverkehr heute zur Verfügung stehenden Mittel bezahlt werden. Zuschüsse vom SPNV-Zweckverband, Kreis oder den Städten Siegen und Netphen sind nicht erforderlich. Die Johannlandbahn wird genauso finanziert, wie die Rothaarbahn oder die Hellertalbahn.

•Sie schafft und sichert Arbeitsplätze.

Der Betrieb der Johannlandbahn sichert Arbeitsplätze bei dem Eigentümer Siegener Kreisbahn und dem mög-

lichen Betreiber VWS. Für den Ausbau der Strecke haben regionale Unternehmen das erforderliche Know-how. Wesentliche Komponenten für den bei der Testfahrt eingesetzten „RegioShuttle“ werden in Dreis-Tiefenbach gefertigt.

•Sie kann schon bald fahren.

Wenn der Kreistag im Juni die Signale für die Johannlandbahn auf Grün stellt, rollen die Züge im Januar 2004.

•Sie ist leise.

Moderne Schienenfahrzeuge fahren und bremsen leise. Durch technische Sicherung der Bahnübergänge entfällt das noch heute erforderliche Pfeifen bei gleichzeitig erhöhter Sicherheit. Eine ausgebauten Austrasse erzeugt dagegen einen Dauerlärmpegel.

•Sie dient dem Tourismus.

In der Johannlandbahn steckt Potential, Netphen auch touristisch weiter zu erschließen. Mit der Bahn bequem hin oder zurück und vor Ort etwas erleben, zum Beispiel auf dem Rothaarsteig.

•Sie sichert die Infrastruktur.

Die Kosten für die Streckenunterhaltung müssen bei ausschließlicher Güterverkehr auf weniger Züge umgelegt werden. Daher wird eine Johannlandbahn ohne Personenverkehr auf Dauer nur schwer für den Güterverkehr zu erhalten sein. Durch die wachsende Lkw-Flut und überlastete Autobahnen ist die Schienenalternative ein unabdingbarer Standortfaktor. Schon heute erspart die Johannlandbahn viele tausend Lkw-Fahrten jährlich durch Netphen und Dreis-Tiefenbach.



Freie Fahrt so schnell es die alten Gleise erlaubten. Deren Renovierung ist in der Landesfinanzierung mit drin.

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

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 eingezogen werden.

Konto-Nr.:	
Geldinstitut:	
Bankleitzahl:	

Ort, Datum: _____

Unterschrift: _____