

Vorsitzender:

Christian Wachs
Siegstraße 21
57076 Siegen
Fon & Fax: 0271/4852330



Bewertung der Bürgerinitiative zur Sitzung des Kreistages des Kreises Siegen-Wittgenstein vom 19. Januar 2001

Verschiedene Mitglieder der **Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V.** haben als Zuschauer an der Sitzung des Kreistages des Kreises Siegen-Wittgenstein vom 19. Januar 2001 in Siegen-Geisweid teilgenommen. Ergänzend zu den von Hamburg-Consult, Herrn Emmerich, dargestellten Ergebnissen möchten wir den politischen Entscheidungsträgerinnen und -trägern im Kreis Siegen-Wittgenstein sowie in der Stadt Netphen hinsichtlich des vorgesehenen Bus-Schiene-Konzeptes für das Johannland ausgewählte wesentliche Aspekte weitergehend erläutern und aus unserer Sicht fachlich bewerten. Dies betrifft auch die gutachterlichen Aussagen zur Wirtschaftlichkeit der von uns geforderten Reaktivierung des Schienen-Personenverkehrs (SPNV) der Johannlandbahn auf Strecke (Werthenbach-) Deuz – Netphen – Siegen-Hauptbahnhof.

Unsere Aussagen basieren auf dem öffentlichen Teil der oben genannten Sitzung.

Zusammenfassung

Durch die Umsetzung des von Hamburg-Consult beschriebenen umfangreichen, optimalen Bus-Schiene-Konzeptes mit einem Halbstundentakt der Bahn und mindestens stündlich verkehrenden Anschließbussen in alle bahnfernen Stadtteile wird eine wesentliche Verbesserung des bestehenden, in vieler Hinsicht unzureichenden und unattraktiven Busangebotes im Stadtgebiet Netphens erzielt. Durch zusätzliche 300.000 Zugkilometer pro Jahr wird das Angebot im öffentlichen Personen-Nahverkehr gegenüber dem heutigen Angebot um 50 Prozent ausgedehnt. Mit einem vertakteten Bus-Schiene-Konzept auf der Johannlandbahn kann die allgemeinen politischen Forderung eines tatsächlich guten ÖPNV-Angebotes umgesetzt werden, das durch seine Attraktivität wiederum zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen führt. Sowohl die Erfahrungen der VWS AG im Busbereich als auch anderer Unternehmen bei Bahn-Reaktivierungen unterstreichen dies.

Bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Johannlandbahn-Reaktivierung wurde vom Gutachter das bestehende unzureichende Busangebot mit dem optimalen Bus-Schiene-Konzept verglichen. Dieser Vergleich ist aus Sicht der Bürgerinitiative nicht legitim. Außerdem wurden steigende Fahrgeldeinnahmen im Bahn- und Busbereich sowie Bundes- bzw. Landesmittel für die Durchführung von SPNV-Leistungen nicht berücksichtigt, die sowohl die DB AG als auch die Hellertalbahn für Leistungen in Südwestfalen erhalten. Landesmittel für die Ertüchtigung der Bahn-Infrastruktur in Millionen-Höhe wurden ebenfalls vernachlässigt.

Durch die anstehende Ausschreibung von SPNV-Leistungen in Südwestfalen können die Kosten hierfür reduziert werden. Die private Hellertalbahn GmbH erhält zum Beispiel lediglich 10,00 DM pro Zugkilometer gegenüber 15,65 DM pro Zugkilometer, die die Deutsche Bahn AG erhält. Hier können durch die Ausschreibung Einsparungen in Millionenhöhe erzielt werden. Schon bei einer Kostenreduzierung um 10 Prozent kann aus Sicht der **Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V.** das theoretische Betriebsdefizit der Johannlandbahn abgedeckt werden.

Investitionen in die Bahnstrecke zur Reaktivierung des SPNV in der Stadt Netphen sichern darüber hinaus langfristig die Nutzung der Strecke der Siegener Kreisbahn GmbH im Güterverkehr.

Wir verweisen ausdrücklich auf die nachfolgenden ausführlichen Erläuterungen.

Vorsitzender:

Christian Wachs
Siegstraße 21
57076 Siegen
Fon & Fax: 0271/4852330



Umfangreiche Ausdehnung des Angebotes

Gegenwärtig beträgt die von der VWS AG im Johannland erbrachte jährliche Bus-Gesamtfahrleistung 600.000 Wagenkilometer. Diese Fahrleistung wird auf den Linien 60 bis 68 erbracht, die das Stadtgebiet Netphens berühren. Der größte Anteil der 600.000 km/a wird auf der „Hauptlinie“ 61 zwischen Siegen-Weidenau und Netphen-Deuz abgewickelt.

Das gegenwärtige Angebot muß im Vergleich mit Buslinien in anderen Teilen des Kreisgebietes (zum Beispiel Kreuztal – Hilchenbach) als verbesserungswürdig bezeichnet werden. So gibt es auf der Linie 61 vor allem am Wochenende mehrstündige Taktlücken (So, von Weidenau in Richtung Deuz: 9:35 – 12:15; ab Deuz Richtung Siegen: 9:00 – 11:30), an Werktagen fehlt nachmittags eine Durchbindung der Busse bis Siegen-Hauptbahnhof (Richtung Siegen von 14:29 Uhr bis 17:29 Uhr Fahrtende in Weidenau). In den Stadtteilen ist das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (Bus - ÖPNV) zum Teil mangelhaft. Nachfolgend einige Beispiele:

- Oelgershausen: werktags kein Bus zwischen 7:07 Uhr und 13:51 Uhr,
Sonntags erster Bus um 13:06 Uhr,
- Sohlbach: werktags kein Bus von Netphen in Richtung oberes Netphetal zwischen 9:33
Uhr und 12:44 Uhr;
werktags letzte Fahrtmöglichkeit ab Afholderbach um 19:15 Uhr,
- Beienbach: Samstags nur vier Fahrten, Sonntags keine Fahrten,
- Werthenbach Ort: am Wochenende letzter Bus Samstags um 12:02 Uhr.

Ähnliche Beispiele könnten auch für alle anderen Stadtteile angeführt werden. Und selbst innerhalb des Kernortes Netphen (zum Beispiel entlang der Kronprinzenstraße) besteht derzeit ein unzureichendes Bus-Angebot.

Nach der Reaktivierung der Johannlandbahn ist gemäß der derzeitigen Bus-Schiene-Konzeption vorgesehen, auf der Schiene 300.000 Zugkilometer pro Jahr zu erbringen und die jährliche Bus-Gesamtfahrleistung von 600.000 Wagenkilometern vollständig für vertaktete Zubringerlinien zu erhalten.

Die Gesamtfahrleistung (SPNV und ÖPNV) soll im Johannland also um 50 Prozent gesteigert werden. Die Anbindung aller bahnfernen Ortschaften wird durch Busfahrten mindestens im Studentakt gestaltet. Hierzu soll das Bus-Schiene-Konzept im Johannland aus folgenden Linien bestehen:

Vorsitzender:

Christian Wachs
Siegstraße 21
57076 Siegen
Fon & Fax: 0271/4852330



- Johannlandbahn : Siegen-Hauptbahnhof – Siegen-Weidenau – Netphen – Netphen-Deuz,
- Buslinie A: Netphen (Stadtkern) – Brauersdorf mit innerstädtischer Schleife,
- Buslinie B: Sohlbach – Afholderbach – Eschenbach – Netphen – Beienbach,
- Buslinie C: Netphen – Frohnhausen – Oelgershausen – Eckmannshausen – Herzhausen,
- Buslinie D: Dreis-Tiefenbach – Eckmannshausen – Unglinghausen,
- Buslinie E: Walpersdorf – Nenkersdorf – Grissenbach – Deuz – Salchendorf – Werthenbach Ort – Irmgarteichen – Hainchen.

Das dargestellte Gesamtkonzept führt im Vergleich zum Status-Quo zu wesentlichen Verbesserungen:

- Ständige Durchbindung der Züge von Netphen-Deuz bis Siegen-Hauptbahnhof im Halbstundentakt mit höherem Fahrkomfort als bei Bussen,
- Beschleunigung der Zugverbindung Netphen-Deuz – Siegen-Hauptbahnhof gegenüber dem Bus um circa 15 Minuten,
- optimale Abstimmung des Gesamtnetzes aufeinander (umsteigen Bus – Zug – Bus), minimierte Umsteigezeiten,
- vertaktetes Angebot, für Nutzer und Nutzerinnen leicht zu merken und daher entsprechend attraktiv,
- wesentliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die bahnfernen Stadtteile (mindestens Stundentakt)

Daß der derzeitige ÖPNV im Bereich der Stadt Netphen keine echte Alternative zum Auto darstellt und entgegen den oft wiederholten Äußerungen der Politiker verbessert werden muß, zeigen die obigen Beispiele und belegen die Erfahrungen der Nutzerinnen und Nutzer. Eine durchgreifende Verbesserung des Angebotes ist nach Ansicht der Bürgerinitiative grundsätzlich erforderlich - unabhängig von der Diskussion um die Reaktivierung der Bahnstrecke.

Fahrgastaufkommen im Johannland

Die Buslinie 61 gehört heute zu den einnahme- und damit fahrgaststärksten Linien der VWS AG. Derzeit werden im Johannland mit den Linien- und Schulbussen circa 7.000 Fahrgäste pro Tag transportiert. Der Schüleranteil beträgt dabei circa 74 Prozent (5.200 Schüler). Der hohe Schüleranteil stellt aus Sicht „normaler“ Fahrgäste einen Negativfaktor dar (Überfüllung, Lärm etc.). Unter weitergehender Berücksichtigung eines mittleren Schwerbehinderten-Anteils von 10 bis 15 Prozent liegt der statistische Anteil der Normalfahrgäste in einer Größenordnung von unter 16 Prozent. Auch dies ist aus Sicht der **Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V.** ein Indiz für die fehlende Attraktivität des derzeitigen ÖPNV's in Netphen.

Im Hinblick auf die nachfolgenden Aussagen zur wirtschaftlichen Situation wurde in dem Gutachten von Hamburg-Consult davon ausgegangen, daß nach der Schaffung des Bus-Schiene-Konzeptes keine Steigerung der Fahrgastzahlen erzielt werden kann. Dies widerspricht allen bisher gemachten Erfahrungen im ÖPNV- bzw. SPNV-Bereich! Selbst die eigenen Erfahrungen der VWS AG zeigen, daß durch kontinuierliche Verbesserungen wie die Überarbeitung von Bus-Linien umfangreiche Fahrgastzuwächse erzielt werden können: von 1989 bis 2000 stiegen die jährlichen Fahrgastzahlen von circa 30 Millionen auf circa 40 Millionen.

Durch eine Steigerung der Fahrtenzahlen einschließlich Vertaktungen und Anschlußoptimierungen werden im Netphenland in jedem Fall Fahrgastzuwächse erzielt werden. Lediglich die Größe dieser Steigerungen ist dann Gegenstand einer Diskussion und hätte gutachterlich bestimmt werden müs-

Vorsitzender:

Christian Wachs
Siegstraße 21
57076 Siegen
Fon & Fax: 0271/4852330



sen. Aufgrund von Erfahrungen ist mit Fahrgastzuwächsen zwischen 10 und 200 Prozent (= Verdreifachung des Status-Quo) zu rechnen.

Genäß Gutachten von Hamburg-Consult ist auf der reaktivierten Johannlandbahn mit insgesamt 3.850 Bahnfahrten pro Tag zu rechnen (1.850 Bahn-Direktfahrten, 2.000 Umsteigefahrten Bahn/Bus). Es besteht fachlich kein Zweifel, daß ein derartiges Fahrgastpotential eine Reaktivierung rechtfertigt. In anderen Bundesländern wie Rheinland-Pfalz oder Sachsen-Anhalt werden Bahnstrecken bereits dann dauerhaft reaktiviert, wenn mindestens 300 Fahrgäste pro Tag das Angebot nutzen.

Selbstverständlich besteht, wie der Gutachter richtig erklärte, kein Zwang zur Reaktivierung. Aber neben einer politisch erwünschten Attraktivierung des Gesamtangebotes ist die Schaffung des Bus-Schiene-Konzeptes im Johannland aus betrieblicher Sicht des Busbetreibers sinnvoll, weil im Spitzenbedarf (Schülerverkehr) zehn Busse weniger eingesetzt werden können, die bisher außerhalb der möglichen und mittäglichen Schülerbeförderung in den Betriebshallen viele Stunden nutzlos abgestellt sind.

Wirtschaftlichkeit der Johannlandbahn

Die vom Gutachter gemachten Aussagen zur Wirtschaftlichkeit der Reaktivierung der Johannlandbahn führen bei isolierter Betrachtung gegenüber dem derzeitigen unzureichenden ÖPNV-Angebot in Netphenland zu einem theoretisch anzusetzenden jährlichen Zuschußbedarf von 5,5 Millionen DM.

Folgende Anmerkungen sind für die tatsächliche Bewertung des errechneten betriebswirtschaftlichen Zuschußbedarfes von besonderer Bedeutung:

- Aufgrund der oben erläuterten Attraktivitätssteigerungen sowie der Fahrgastzuwächse ist mit Sicherheit davon auszugehen, daß die Fahrgeldeinnahmen gegenüber den Annahmen (2,1 Millionen DM) deutlich steigen werden.
- Die Verschlechterung des Busergebnisses um 1,7 Millionen DM stellt sich nur bei ausschließlicher Betrachtung der VWS AG – ohne Berücksichtigung von Fahrgaststeigerungen - dar. Sollte der Schienen-Personenahverkehr durch VWS AG bzw. in Kooperation von VWS AG und Sieger Kreisbahn GmbH durchgeführt werden, verbleiben die auf der Johannlandbahn erzielten Einnahmen (zumindest zum Teil) bei der VWS AG.
- Aufgrund der finanziellen Förderung der Reaktivierung der Johannlandbahn mit Landesmitteln (zum Beispiel 90 Prozent der Infrastrukturkosten, ergänzend 50 bzw. 65 Prozent der Kosten für die Fahrzeugbeschaffung) ist die genannte Infrastrukturfinanzierung von 1,3 Millionen DM pro Jahr lediglich ein theoretischer Wert. Über 30 Millionen DM Landesmittel stehen schon heute bereit und in der Region sind auf der Basis der bisherigen Untersuchungen nur einmalig 10 Prozent von 12 Millionen DM Infrastrukturausgaben (= einmalig 1,2 Millionen DM) zu tragen.
- Nicht eingerechnet in die Berechnung des Gutachters sind öffentliche Zuschüsse für die Durchführung des Schienen-Personenahverkehrs. Die Deutsche Bahn AG erhält zum Beispiel gegenwärtig für jeden gefahrenen Zugkilometer 15,65 DM. Durch eine Ausschreibung konnte dieser Betrag bei der Hellertalbahn von 15,65 DM/km auf circa 10,00 DM/km gesenkt werden. Bei diesen Geldern handelt es sich um Bundes- bzw. Landesmittel, die vom Zweckverband Personenahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) lediglich weitergeleitet werden. Diese grundsätzlich gesicherten öffentlichen Gelder müssen in der Defizitberechnung für die auf der Johannlandbahn erbrachten 300.000 Zugkilometer angesetzt werden und belaufen sich unter Zugrundelegung der genannten Zahlen zwischen 3,0 Millionen DM/a und 4,7 Millionen DM/a. Im günstigen Fall würde bei den genannten Ausgangszahlen lediglich ein theoretisches Defizit von 800.000 DM pro Jahr übrig bleiben. In diesem Betrag sind sämtliche Zug- (Halbstudentakt) und Busleistungen (mindestens Studentakt) des von Hamburg-Consult vorgestellten Bus-Schiene-Konzeptes im Johannland enthalten.

Vorsitzender:

Christian Wachs
Siegstraße 21
57076 Siegen
Fon & Fax: 0271/4852330



In der wirtschaftlichen Gegenüberstellung des derzeitigen verbesserungswürdigen Busnetzes sowie des optimierten Bus-Schiene-Konzeptes sieht die **Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V.** einen unsachgemäßen Vergleich zweier grundsätzlich verschiedener Systeme.

Unter Berücksichtigung unserer Ausführungen ist ein legitimer wirtschaftlicher Vergleich daher zwischen folgenden möglichen Personen-Nahverkehrs-Konzepten erforderlich:

- A) Reines Bussystem: Linie 61 im durchgängigen Halbstundentakt, alle Fahrten ab bzw. bis Siegen-Hauptbahnhof mit den entsprechenden Bus-Anschlußlinien mindestens im Stundentakt (Linien A bis E, siehe oben)
- B) Bus-Schiene-System: Reaktivierte Johannlandbahn im Halbstundentakt mit den entsprechenden Bus-Anschlußlinien mindestens im Stundentakt (Linien A bis E, siehe oben)

Diesen aussagekräftigen Vergleich hat Hamburg-Consult nicht gezogen. Es ist also grundsätzlich zu klären, ob ein tatsächlich guter Personen-Nahverkehr im Netpherland geschaffen werden soll. Weitergehend ist aus Sicht der Bürgerinitiative zu entscheiden, ob das System mit einer reaktivierten Johannlandbahn wirtschaftlicher betrieben werden kann als ausschließlich mit Bussen. Die **Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V.** bejaht diese Ansicht.

Ausschreibung von SPNV-Leistungen

Auf der Basis der Vorgaben der Europäischen Union ist die Ausschreibung von SPNV-Leistungen erforderlich. Dies betrifft auch zumindest Teile der zur Zeit von der Deutschen Bahn AG im Auftrag des ZWS durchgeführten Leistungen in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe. Das bestellte Nahverkehrsangebot umfaßt circa 2,4 Millionen Zugkilometer jährlich bei einem Finanzvolumen von über 30 Millionen DM pro Jahr.

Die Vergangenheit hat gezeigt, daß im Rahmen von Ausschreibungen die Kosten für die Leistungserbringung auf der Schiene zum Teil maßgeblich reduziert werden kann. Auf der ausgeschriebenen Hellertalbahn (Betzdorf – Dillenburg) ging der Zuschlag an die mindestbietende Hellertalbahn GmbH, an der als Gesellschafter auch die Siegener Kreisbahn GmbH beteiligt ist. Aus Sicht der **Bürgerinitiative „PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V.** besteht die berechtigte Erwartung, daß im Rahmen der Ausschreibung von SPNV-Leistungen im Bereich des ZWS Kosteneinsparungen erzielt werden können, mit denen der SPNV der Johannlandbahn gegenfinanziert werden kann. Die Differenz zwischen dem aktuellen Finanzvolumen (siehe oben) und dem Ausschreibungsergebnis wird im Millionen-DM-Bereich liegen und diese kann für die Abdeckung eines eventuellen Betriebsdefizits der Johannlandbahn herangezogen werden. Die Bürgerinitiative geht davon aus, daß im Rahmen einer SPNV-Gesamtausschreibung im ZWS einschließlich Johannlandbahn bei Erzielung einer Kostenreduzierung des Zug-Kilometer-Preises um 10 Prozent die Finanzierung des zusätzlichen SPNV's auf der Johannlandbahn mit den bereits heute vorhandenen Mitteln möglich ist.

Synergieeffekte, die eine Ursache für günstigere Angebotspreise darstellen, treten im Rahmen der Ausschreibung zum Beispiel durch gemeinsame Fahrzeugbeschaffung, umfangreicheren und koordinierten Fahrzeug- und Personaleinsatz und optimierte Umlaufgestaltungen ein.

Vorsitzender:

Christian Wachs
Siegstraße 21
57076 Siegen
Fon & Fax: 0271/4852330



Erhaltung der Infrastruktur

Werden für die Reaktivierung der Johannlandbahn die bereitstehenden Landesmittel genutzt, wird der Schienenstrang der Siegener Kreisbahn GmbH zwischen Siegen-Weidenau und zumindest Netphen-Deuz für eine Geschwindigkeit von 60 km/h ertüchtigt (Güterzüge zur Zeit: maximal 40 km/h).

Unabhängig von den in der Vergangenheit durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen an den Gleisen ist hier mit zukünftig erforderlichen umfangreichen Investitionen zu rechnen, für die auch der Kreis Siegen-Wittgenstein als Mitgesellschafter der Siegener Kreisbahn GmbH mit aufkommen muß. Es ist davon auszugehen, daß diese Summe beträchtlich über dem Eigenanteil von 10 Prozent liegt, der bei der Reaktivierung der Johannlandbahn im SPNV vom Kreis Siegen-Wittgenstein zu leisten ist. Folglich stellt die Wiederaufnahme des SPNV auch eine langfristige Sicherung des Güterverkehrs im Johannland dar. Der Gütertransport auf der Schiene entlastet sowohl die schon jetzt übervollen Straßen als auch die Umwelt. Außerdem ist der Bahnanschluß ein wichtiger Standortfaktor für die Erhaltung und Neuansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben. Dies belegen besonders die seit circa einem halben Jahr wieder regelmäßig verkehrenden Güterzüge nach Werthenbach mit Stahl-Halbfertigprodukten.

Siegen, den 24. Januar 2001

Christian Wachs
Vorsitzender der **Bürgerinitiative**
„PRO JOHANNLANDBAHN“ e.V.