

Sennebahnfahrplan nur ein Zwischenschritt

08.05.2014 20:34 | Fahrgastverband erwartet weitere Verbesserungen



—

Ende der 1980er Jahre noch akut stilllegungsbedroht, bis 1995 kein Wochenendverkehr und lange Zeit fuhr bereits vor 19.00 Uhr der letzte Zug nach Bielefeld. Die Reisenden saßen auf klebrigen Kunstledersitzen und vor dem Zug hing eine 1.900 PS-starke Diesellok, die ihre Kraft auf der Strecke nicht mal ausfahren konnte. Der Fahrgastverband Pro Bahn bringt auf den Punkt, was sich in den letzten zweieinhalb Jahrzehnten auf der Sennebahn bewegt hat. Nicht zu vergessen, dass es damals auf dieser von der Bevölkerung sogenannten "Kopf-ab-Strecke" fast jeden Monat an einem der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge einen Unfall gab. Aufgemalte Totenköpfe mahnten an einigen Bahnübergängen zur Vorsicht. Dass mit der nun langersehnten Beschleunigung die Halte Sennelager und Schloß Neuhaus im Halbstundentakt ausgelassen werden, ist auch für Pro Bahn nicht optimal. Eben sowenig, wie das in Deutschland übliche Verfahren bei Streckenausbauten. Simulationsrechnungen hatten gezeigt, dass die Züge in den beiden Orten nur jede Stunde halten können. Pro Bahn verweist auf die Schweiz. "Dort wird nach einem bereits feststehenden Fahrplan die Strecke ausgebaut und nicht nachher geschaut, was überhaupt fahren kann." Was der Sennebahn fehlt, liegt für die Fahrgastvertreter klar auf der Hand. Längere zweigleisige Begegnungsabschnitte, auf denen Züge während der Fahrt aneinander vorbei fahren können. Über das heutige Vorbeilassen in den Bahnhöfen und dem damit verbundenen Warten auf den Gegenzug gehen genau die Minuten verloren, die für zusätzliche Halte gebraucht werden.

Auf - wie vom Aufgabenträger angekündigt - leistungsfähigere Triebfahrzeuge nach 2025 zu warten, ist eine Möglichkeit. Die Reisenden erwarten bis dahin aber schon eine Elektrifizierung der Strecke, um deren Vorteile wie Umweltschutz und eine höhere Verfügbarkeit von leistungsfähigeren Fahrzeugen realisieren zu können. Elektrifizierungen zur betrieblichen Optimierung liegen im Trend, so ist die Strecke Strecke Bielefeld - Lemgo bereits im Bedarfsplan angemeldet. Wobei sich der Verband die Frage erlaubt, ob schnellere Zwischenzüge überhaupt an allen Bahnhöfen halten müssen. Für viele Fahrgäste ist die Netzbeziehung größerer Räume und damit der Blick über den Tellerrand für eine Fahrt entscheidend. Der Ausbau der Sennebahn diene der Beschleunigung zwischen den beiden Oberzentren, so Pro Bahn. "Davon reden wir hier in der Region schließlich seit 30 Jahren". Sennelager und Schloß Neuhaus sind zusätzlich zu den Zügen an das Stadtbusnetz angeschossen, so dass sich weitere Fahrtmöglichkeiten erschließen. Verbesserungsbedarf besteht auch hier, da mit der Sennestädter Gartenstadt ein ganzes Wohnviertel noch nicht an den Nahverkehr angeschlossen ist. Dass die Sennebahn weiter im politischen Fokus bleibt, wird ausdrücklich begrüßt. Denn nach wie vor bereiten auch einige Bahnhofsumfelder Sorgen. Einen in Sennelager aussteigenden Fahrgast erwartet eine buckelige Kopfsteinpflasterzufahrt aus Kaisers Zeiten, kaum befestigte Parkmöglichkeiten und ein fehlender Ortsplan. Eine Beschilderung in Richtung Ortschaft oder zur nächsten Bushaltestelle ist Fehlanzeige. Wer auf dem Bahnhofsvorplatz in Sennelager steht, fühlt sich wie in einer anderen Zeit. Nur dass keine Diesellok mehr mit einem alten Waggon und klebrigen Sitzen am Bahnsteig steht. Dafür haben andere ihre Hausaufgaben schon gemacht.

Zum Foto: Auch das ist Sennebahn. Trotz aller Verbesserungen in den letzten Jahren gibt es noch viel zu tun. "Bahnhofsvorplatz" Paderborn Nord

Kommentare

Einen Kommentar schreiben