

DENKSCHRIFT / KURZSTUDIE: „STATT S-BAHN S 4 U-STADTBAHN U 40 neu“

Diese Gedanken wurden nur grob geordnet und (noch) nicht ausgefeilt niedergeschrieben. Wissenschaftliche Berechnungen der jeweiligen Nutzen-Kosten-Verhältnisse (Machbarkeitsstudien) waren nicht und konnten nicht Grundlagen dieser Denkschrift sein.

VORBETRACHTUNG:

Vor fast 150 Jahren wurde die sog. „westfälische Emschertalbahn“ Welver - Sterkrade eröffnet. Auf einem Teilstück davon fährt heute seit 1984 die S 4 zwischen Unna-Königsborn und Dortmund-Dorstfeld (und weiter bis/von DO-Lütgendortmund), jedoch nicht wie früher geplant bis/von Herne. Seit über 100 Jahren gibt es eine Straßenbahn (Stammstrecke III), welche die Hellweg-Dörfer (jetzt Vororte) im Raum Dortmund verbindet. Beide Nahverkehrs-Linien verlaufen überwiegend parallel mit Abständen von ca 10 m (DO-Wickede und DO-Marten-Süd), bis ca 200-500 m (DO-Asseln, -Brackel, -Wambel, -Körne und DO-Dorstfeld) und ca 800 m (DO-City) zueinander. Und beide erschliessen annähernd (und weitgehend konkurrierend!) die selben Stadtbezirke. Und ein weiterer wesentlicher Nachteil ist: Die S 4 erschließt jedoch nicht die City!

Während der großen U-Bahn-Euphorie 1960/70 war in Dortmund geplant, den Hellweg für die Stadtbahn (Stammstrecke III) zu untertunneln (ca 15 km!). - Leider „quält“ sich nun stattdessen immer noch die nicht mehr zeitgemäße Straßenbahn *) vor allen Dingen im Osten der Stadt über den überlasteten (zu engen) Hellweg. Sie „verschlingt“ Investitionen in Millionenhöhe u.a. für nach neueren Maßstäben nun fragwürdige sog. „Beschleunigungsmaßnahmen“, welche die Straßenbahn jedoch nicht annähernd so schnell und komfortable macht wie eine Stadtbahn mit bis ca 60/80/100 km/h. - Jeder jetzt noch dafür ausgegebene Euro wird „verbrannt“ (s. dazu u.a. Ruhr Nachrichten v. 2022-08-02 „Ist der Wickeder Hellweg zu gefährlich?“ und die entsprechenden Polizeiberichte).

Sinnvoller wäre es, die ÖPNV-Erschließung der Hellweg-Dörfer mittel- bis langfristig auf schnelle Zweisystem (-strom) - Stadtbahnen (und nicht langsame Straßenbahnen! s.o.) mit kurzen Taktfolgen und maximaler Anzahl von Haltestellen zu konzentrieren; - wie folgend beschrieben:

A. ERSTE BAU- UND BETRIEBSSTUFE:

„Einfügung“ des vorhandenen Teilstücks (zwischen Dorstfelder Brücke und Hamburger Straße) der Stammstrecke III der Ost-West-Stadtbahn U 43 + U 44 in die vorhandene Trasse der S 4. **) Und zwar zwischen „Im Dreieck“ / Marmorweg östlich der S-Bahn-Station DO-KÖRNE-WEST und dem S-Bahnhof DO-DORSTFELD. - Gleichzeitiger stadtbahngerechter Ausbau der beiden neuen Verbindungs-Teilrassen (und nach Fertigstellung entsprechende Betriebsaufnahme), und zwar:

A.1.1. (s. Anlage: Skizze...) Im Westen Verlängerung des U-Stadtbahn-Tunnels um ca 300 m *****) bis zur Dorstfelder Brücke. Dort Bau einer neuen U-Stadtbahn-Station direkt östlich der Brücke unter der Rheinischen Straße vor/zwischen Haus-Nr. 95-110 bis in die Falkenstraße. Von dort weiterer Verlauf in einer nur ca 200 m *****) langen „Galerie“ unter der Falkenstraße bis südlich des Straßenknicks am Eckhaus Falkenstraße 22. Dann leicht nach Westen schwenkend die Bahntrasse überbrückend auf den „Freiflächen-Keil“ zwischen den beiden Bahnkörpern und der Lange Straße. Diese würde daran anschließend überbrückt bis zur Einfädelung in die vorhandenen Gleise der S 4 zwischen Dortmunder Feld und Hahnenmühlenweg. - Der Deckel über der „Galerie“ in der Falkenstraße müsste üppig bepflanzt werden und mit in Grün eingebetteten Pkw-Stellplätzen nur für Anlieger und als Spielstraße gewidmet sein; - als Teil eines neuen „Park Adler-/Falkenstraße“ entlang des Bahndamms zwischen Rheinische Straße, Falkenstraße, Adlerstraße und Lange Straße. Dazu wären auch die Straßenteilstücke vor der Falkenstraße 22 bis 28 und in der Adlerstraße 83 bis 102 (bis zur Lange Straße) entsprechend nur für Anlieger und als Spielstraße zu widmen.

A.1.2. Ab Dorstfeld-Betriebshof in Richtung Westen (Marten) Einstellung des Straßenbahnverkehrs der U 44. - Stattdessen Optimierung der neuen Stadtbahn-Strecke (bisher S 4) durch Bau von neuen Stadtbahn-Stationen bei Anwendung der BoStrab (Straßenbahn-Betriebsverordnung) z.B. zwischen „In der Meile“ und Overhoffstraße und an der Germaniastraße und an der Somborner Straße. Planung und Bau (zumindest zunächst des Teils für die Stadtbahn) des neuen Kreuzungsbahnhofs DO-WEST (neu) zwischen der S 5 und der neuen Stadtbahn-Trasse an der Lange Straße. - Auf der sog. Stadtbahn-Stammstrecke III im Zuge von Rheinische Straße und Dorstfelder Hellweg zunächst weiterhin wie zur Zeit „Vorlaufbetrieb“ mit Niederflur-Straßenbahn U 44. Aber später Stadtbahn-Betrieb (im Straßenniveau) mit nur noch folgenden Haltestellen (mit Hochbahnsteigen): DORSTFELDER BRÜCKE (z.Zt Heinrichstraße, in Mittellage, direkt verknüpft mit dem neuen unterliegenden U-Bahnhof), SMART RHINO (geplanter Mobilitätshub an der Ottostraße), WITTENER STRASSE und DORSTFELD-BETRIEBSHOF. - Bessere Alternative: Sofort den neuen Stadtbahn-Tunnel in der Rheinischen Straße ab Dorstfelder Brücke gabeln mit einem nur ca 700 m langen Zweig bis zur Ottostraße (SMART RHINO).

A.2. (s. Anlage: Skizze...) Im Osten in der Hamburger Straße Verlängerung des vorhandenen Stadtbahn-Tunnels um ca 500 m *****) bis unter die Neubebauung des ehemaligen Ostbahnhofs. Dann Führung über eine Rampe in die stillgelegte ehemalige Bundesbahntrasse und weiter u.a. den Hellweg überbrückend bis zur Trasse der S 4 (diese ist dort breit genug für die Stadtbahn und einen Rad-/Fußweg) bis Marmorweg / „Im Dreieck“. Von dort Verlauf über eine bogenförmige Rampe in östliche Richtung zur Einfädung in die vorhandenen Gleise der S 4. - Die stillgelegte Verbindungsbahn (jetzt Rad- und Fußweg) zwischen Ost- und Südbahnhof entlang des Ostfriedhofs liegt ca 10 m tiefer (und könnte erforderlichenfalls noch mehr abgesenkt werden) als der Marmorweg und die Trasse der S 4: eine Untertunnelung von zwei Häusern am Marmorweg (unter dem ehem. Marmorwerk) wäre also möglich. Südlich der Siedlung „Im Dreieck“ ist ausreichend Platz für eine Rampe zur Trasse der S4. Alternativ: Kauf der Häuser/Grundstücke und Trasse im Einschnitt mit Brücke für Marmorweg.

A.3. In Richtung Osten weiterhin Betrieb („auf Verschleiß“!) der Niederflur-Stadtbahn U 43 zwischen U-Stadtbahn-Station DO-CITY-WESTENTOR (dort ist ein Wendegleis vorh.) und der Straßenbahnhaltestelle „In den Bärten“ (ggf. bis Asseln). Degradiert zur überwiegend sehr langsamen (max 30 km/h!) Straßenbahn! Betrieb auf unbestimmte Zeit, jedoch ohne weiteren (millionenteuren) Ausbau, sondern lediglich nur mit notwendigen Reparaturen. Einstellung des Straßenbahnverkehrs zwischen DO-Brackel (bzw -Asseln) und dem derzeitigen Endpunkt DO-Wickede. Mischbetrieb zwischen Straßenbahn und U-Stadtbahn im Tunnel zwischen DO-CITY-WESTENTOR und DO-CITY-OSTENTOR (Rampe). - Deshalb sind auch an den Haltestellen dort und dazwischen unterschiedliche Bahnsteighöhen erforderlich. Die vorhandenen Bahnsteige in den vier U-Bahnhöfen müssten entsprechend umgerüstet werden. Die vorhandene Bahnsteighöhe von 96 cm der bisherigen S 4 und die Fahrzeugbodenhöhe der Stadtbahn von 100 cm sowie der Abstand von Bahnsteigkante zum Fahrzeug wären aufeinander abzustimmen.

A.4. Falls die Deutsche Bahn das Strecken-Teilstück der S 4 zwischen „Im Dreieck“ / Marmorweg und DO-Dorstfeld freigeben würde, könnte darauf ein Radweg (kombiniert mit Fußwegen) entstehen. Welcher die dicht besiedelte Dortmunder West-/ Süd-/ Ost- Innenstadt attraktiv bereichert. Schon jetzt mit üppigem Baumbestand, dann also wirksam als Grünzug zwischen einem neuen „Park Adler-/Falkenstaße“ über die bisherige (dann aufgelöste) S-Bahn-Station DO-WEST hinweg, weiter am Westpark und Stadewäldchen vorbei bis zum Ostfriedhof. Die teilweise vorhandenen Mauern des Bahndamms wie z.B. entlang der Sonnenstraße müssten geschleift werden zur optischen (und punktuell faktischen) Öffnung des Grünzugs.

B. ZWEITE BAU- UND BETRIEBSSTUFE:

Zunächst Halt der neuen Stadtbahn U 40 auf der S-Bahn Trasse nur an den vorhandenen bisherigen S-Bahn-Stationen. Bei schon laufendem Betrieb erst danach zug-um-zug Bau weiterer Stadtbahn-Stationen möglichst nach Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), weil einfacher, kostengünstiger und „kundenfreundlicher“ als der aufwendige Bau nach EBO Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Dabei könnte man bei möglichst vielen der neuen Stationen die Möglichkeiten des Baus von Überholgleisen berücksichtigen. Für einen (evtl. späteren) Express-Stadtbahn-Betrieb.

Zu prüfen wäre, ob und welche Teilstücke der Trasse nicht mehr für den Eisenbahn-Verkehr benötigt und freigegeben werden könnten bzw welche unbedingt für Güterverkehr weiterhin nutzbar bleiben müssten (z.B. für die Logistik der Bundeswehr/NATO, der DHL usw).

Neunzehn vorhandene S-Bahnhöfe der S 4 (minus 3 entfallende, s.u.), umgewidmet zu Stadtbahn-Stationen, zuzüglich ca 30 neue (*diese dazwischen kursiv dargestellt, s.u.*) ergeben insgesamt fast 50 attraktive Haltestellen (***) der neuen Ost-West-Stadtbahn-Stammstrecke III (!): ****)

UNNA BAHNHOF

NEUER HALT z.B. an der Grünstraße

UN-WEST

NEUER HALT z.B. zwischen HansasträÙe und Königsborner Straße

NEUER HALT z.B. an der Vaersthausener Straße und auch an der Friedrich-Ebert-StraÙe

UN-KÖNIGSBORN

NEUER HALT z.B. an der Bismarkstraße und auch dem Reckerdingsweg

MASSEN BAHNHOF

NEUER HALT z.B. an der Gudrunstraße

DO-WICKEDE

NEUER HALT z.B. an der Zeche-Norm-StraÙe und auch am Bockumweg

DO-WICKEDE-WEST

NEUER HALT z.B. 2-3 Stationen zwischen Bebelstrasse und Webershohl

DO-ASSELN-MITTE

NEUER HALT z.B. an der Aplerbecker Straße und auch an der ThranestraÙe

DO-BRACKEL

NEUER HALT z.B. zwischen Talweg/Hauptfriedhof und auch an der Hörder Straße

DO-KNAPPSCHAFTSKRANKENHAUS

NEUER HALT z.B. an der Rabenstraße und/oder am Nussbaumweg/Pferderennbahn

DO-KÖRNE

NEUER HALT z.B. am „Am Zehnthof“

DO-KÖRNE-WEST

NEUER HALT z.B. am „Am Ostpark“ und am „Am Zippen“/Körner Hellweg und an der Steinmetzstr. und an der Funkenburg und an der Lippestraße; - dann durch die vorhandenen City-U-Stadtbahn-Stationen:

DO-CITY-OSTENTOR,

DO-CITY-OST, Reinoldikirche, Konzerthaus

DO-CITY-WEST, Kampstraße

DO-CITY-WESTENTOR, VHS, U-Turm

UNIONSTRASSE,

NEUER HALT z.B. an der Dorstfelder Brücke und an der Lange Straße/Dortmunder Feld (Hier Verknüpfung mit S 5)

DO-STADTHAUS (S-Bahn Ost-West-Schienenverkehr entfällt, U-Stadtbahn-Station bleibt!)

DO-MÖLLERBRÜCKE (S-Bahn Ost-West-Schienenverkehr entfällt, U-Stadtbahn-Station bleibt!)

DO-WEST (Haltepunkt entfällt, wird ersetzt durch neuen Verknüpfungsbahnhof mit der S 5)

DO-DORSTFELD

NEUER HALT z.B. zwischen Orensteinstraße und Dorstfelder Hellweg, am „Am Roten Haus“

DO-MARTEN-SÜD

NEUER HALT z.B. zwischen „In der Meile“ und Overhoffstraße und auch an der Germaniastraße

DO-GERMANIA

NEUER HALT z.B. an der Somborner Straße

DO-SOMBORN

DO-LÜTGENDORTMUND

C: ERGÄNZUNGSOPTIONEN:

C.1. Abzweig „WESTFALENHÜTTE“: Nur ca 1,5 km *****) lange Verlängerung des vorhandenen U-Bahn-Tunnels in der Weißenburger Straße unter dieser und der Oesterholzstraße (den Borsigplatz kreuzend) bis zur Hirtenstraße. Von dort Verlauf der Stadtbahn oberirdisch im Zuge der Sprigorumstraße auf eigenem Gleiskörper, das Gewerbegebiet Westfalenhütte erschließend. Unterirdische Stadtbahn-Haltestellen z.B. an der Geschwister-Scholl-Straße, der Enscheder Straße und dem Borsigplatz, sowie dem Vincenzheim. Oberirdische Stadtbahn-Haltestellen von Eberhardstraße bis Rüschebrinkstraße gemäß bisheriger Planung zur Erschließung des Gewerbegebiets. Zunächst weiterhin wie zur Zeit „Vorlaufbetrieb“ mit Niederflur-Straßenbahn U 44, jedoch bei Planung und Bau der neuen Schienentrasse im Zuge der Sprigorumstraße Berücksichtigung der Ausbauelemente für späteren Stadtbahn-Betrieb mit Hochbahnsteigen.

C.2. Abzweig „SMART RHINO“: Wie geplant „Vorlaufbetrieb“ mit Niederflur-Straßenbahn U 44, jedoch bei Planung und Bau der neuen Schienentrasse Berücksichtigung der Ausbauelemente für späteren Stadtbahn-Betrieb mit Hochbahnsteigen.

C.3. Abzweig „HAMMERKOPF UNNA“: Elektrifizierung der vorhandenen eingleisigen Schienenanbindung von UN-KÖNIGSBORN bis zur Glückauf-Kaserne. Stadtbahn-Stationen z.B. an der Festwiese Salzweg und an der Grillostraße/Glückauf-Kaserne (End- / Wendestation). Für UN-Königsborn ergibt sich dadurch ein attraktiver Stadtbahn-Pendelverkehr zwischen UNNA BHF (UN-City) und Glückauf-Kaserne! - Bau eines Verbindungsgleises im „Keil“ westlich der Vaersthausener Straße, damit eine Direktverbindung von / nach Bahnhof Unna möglich wird. Stadtbahn-Betrieb (teilweise) nach dem Prinzip „Hammerkopf-Verkehr“. Das heißt, wechselweise verkehren die aus Dortmund kommenden Bahnen:

a.) zunächst noch vor dem Bahnhof UN-KÖNIGSBORN über neuem Verbindungsgleis abbiegend direkt zum UNNA BAHNHOF. Dort wenden sie und fahren dann über UNNA-KÖNIGSBORN bis Grillostraße/Glückauf-Kaserne. Dort wenden sie und fahren von dort zurück in Richtung Dortmund.

b.) zunächst über UNNA-KÖNIGSBORN bis Grillostraße/Glückauf-Kaserne. Dort wenden sie und fahren von dort zum UNNA BAHNHOF. Dort wenden sie und fahren zurück über dem neuen Verbindungsgleis in Richtung Dortmund.

C.4. Abzweig „BRACKEL-NORD“: Zeitige Planung einer im Osten kreuzungsfreien Ausfädelung zwischen „Am Zehnthof“ und „Massener Weg“ (die vorhandene Brücke ermöglicht dies) einer „echten“ Stadtbahn-Linie (zukünftige U 43 neu) auf die stillgelegte ehemalige Hoesch-Werksbahn in Richtung Norden. Die Breite der Trasse ermöglicht nebeneinander eine Stadtbahn und Rad-/Fußwege bis zur / in die Hannöverschen Straße. Zeitnahe Betriebsaufnahme! Ab dort Weiterführung in Richtung Osten neben oder in Mittellage der Hannöverschen Straße auf eigenem Gleiskörper bis zur Flughafenstraße. Der Platz zwischen der vorhandenen Bebauung an der Hannöverschen Straße bietet weitgehend genügend Raum für eine Trasse mit einem eigenen Stadtbahn-Bahnkörper nebst Fahrbahnen für Auto- und Radverkehr (also freizuhalten für zukünftigen Ausbau!). Weiterer Verlauf der Stadtbahn „in der Böschung“ der Zufahrt zur OWIIIa Brackeler Straße bis zur Oesterstraße. Diese und auch das Betriebsgelände der Bäckerei dann aufgeständert überquerend (eventuell nur teilweise erforderlich). Daran südöstlich anschließend über Freiflächen an Siedlungsflächen vorbei bis zur Hollandstraße. Mögliche Stadtbahn-Stationen (von Ost nach West) z.B. an der Hollandstraße und an der Oesterstraße, an der Flughafenstraße und an „Am Westheck“, am Westkamp und an der Koerstraße, an der Rüschebrinkstraße und der Juchostraße. Und auf der alten Hoesch-Werksbahn am Wambeler Hellweg und an der Paderborner Straße, - sowie an der neuen Ausfädelungs- / Verknüpfungs-Station „Am Zehnthof“ zwischen DO-Körne und DO-Körne West. - Spätestens dann, besser jedoch schon früher, Stilllegung des Restes der Niederflur-Straßenbahn U 43 im Zuge des Hellwegs. Damit dieser von der sehr störenden Straßenbahn befreit wird.

C.5. Verlängerung „VOLKSGARTEN“: Im Westen Verlängerung der U-Stadtbahn-Trasse vom vorhandenen Tunnel „DO-LÜTGENDORTMUND“ mit einer Rampe auf einen neuen eigenen oberirdischen Gleiskörper in der Volksgartenstraße bis zur Dellwiger Straße mit Haltepunkten in Abstimmung mit den Bürgern. - Option: Spätere Weiterführung durch die Holtestraße.

C.6. VERKNÜPFUNG mit „RUB CAMPUSLINIE U 35“ (Option, - besser: Zukunfts-Vision): Von Holte Kreta aus im Einvernehmen mit der Stadt Bochum eine Trasse suchen (z.B. auf alten Industriebahnen bzw -geländen) über BO-Werne, BO-Langendreer-West S und Ümminger Straße bis zur Universitätsstraße. Über diese in Richtung RUB. An der Station BO-Hustadt Verknüpfung mit der vorhandenen Stadtbahn U 35! - Das Bochumer Stadtbahn/Straßenbahn-Netz wird bis auf die Ausnahme der U 35 auf Meterspur betrieben und ausgebaut. Das Dortmunder Stadtbahn-Netz ist jedoch normalspurig wie die U 35. Diese mit ihren 22 Stadtbahn-Stationen könnte also von Herne über die Ruhr-Universität mit dem Dortmunder Netz kompatibel (Signal-/Steuerungstechnik usw würde aufeinander abgestimmt) verbunden werden. Neben den betriebswirtschaftlichen Vorteilen wie z.B. bei der Beschaffung und Wartung, beim Fuhrpark-Austausch in jeweiligen Betriebsspitzen (z.B. bei Großveranstaltungen) sind die positiven verkehrlichen Aspekte so offensichtlich, dass diese hier nicht besonders erörtert werden müssen. Selbstverständlich würde es kaum reizen, die gesamte Strecke durch Dortmund und Bochum bis Herne zu durchfahren. Jedoch jeweils sich überlappende Etappen dürften hoch frequentiert werden. Die gesamte Stadtbahn-Strecke zwischen Herne und Unna über Bochum und Dortmund würde zur Stammlinie U 40, bei Bedarf z.B. auf Etappen in Stoßzeiten ergänzt durch U 40X, eine Express-Stadtbahn, die nicht an allen Stationen hält. Dafür könnte man bei möglichst vielen der neuen Stadtbahn-Stationen die Möglichkeiten von (evtl. späterem) Bau von Überholgleisen berücksichtigen.

D. ANMERKUNG: Zu Zeiten des dichten Straßenbahn-Netzes vor dem Bau der Stadtbahn wurde die Dortmunder City im wesentlichen von den Straßenbahn-Haltestellen am Ostentor, Neutor, Grafenhof, Körner Platz (alt) bzw Westentor (neu), Hauptbahnhof, Burgtor und Kuckelke aus erschlossen. Zum Beispiel stiegen die Bewohner aus den östlichen Hellweg-Orten (von Körne über Brackel bis Unna) meist selbstverständlich am Ostentor aus um von dort über den Ostenhellweg den Stadtbummel zu beginnen. Ähnliches galt z.B. sinngemäß für Grafenhof über Wißstraße, Westentor (Körnerplatz) über Westenhellweg und auch Burgtor über Hansastraße und Brückstraße!

Heute konzentriert sich die ÖPNV-City-Erschließung fast nur noch auf die beiden U-Stadtbahn-Stationen Kampstraße und Reinoldikirche sowie für die Besucher aus dem Umland auf den Hauptbahnhof. Deshalb wäre es sinnvoll, die U-Stadtbahn-Stationen der City sowohl visuell auf Plänen, Schildern usw. als auch vor allen Dingen „in den Köpfen“ der City-Besucher neu zu benennen. Neue mögliche Namen für die City-U-Bahn-Stationen (ergänzt in der Beschilderung mit den alten sowie neuen Namen):

DO-CITY-OSTENTOR, Land-/Amtsgericht
DO-CITY-OST, Reinoldikirche, Konzerthaus, (in Anlehnung an Ostenhellweg)
DO-CITY-WEST, Kampstraße (in Anlehnung an Westenhellweg)
DO-CITY-WESTENTOR, VHS, U-Turm
DO-CITY-SÜD, Stadtgarten, -theater, Rathaus

Begleitende Maßnahmen wären unbedingt erforderlich. Wie zum Beispiel „einladende“ und flanierfreundliche Gestaltung der Wege von den U-Bahnhof-Ausgängen zu den Fußgängerzonen. Zum Beispiel müsste der ca 180 Meter lange Weg vom Ausgang der U-Bahn-Station vor der Weißenburger Str. 6 bis zu Fußgängerzone Ostenhellweg besser gestaltet werden. Auf diesem Weg liegt der ca 70 m Breite Ostwall besonders abweisend und für Passanten sehr unfreundlich gestaltet!

**) Eine Empfehlung der WHO: Tempolimit von 30 km/h soll weltweit innerorts gelten (auch für Straßenbahnen!); - bereits in vielen Städten Realität! Fazit: Der enge mit Mischverkehr (Bahn + PKW + LKW + Lieferanten + Fahrräder + Roller + Fußgänger, besonders Kinder, usw) stark belastete Hellweg verträgt nach zeitgemäßen Erkenntnissen keine über 30 Km/h schnellen Bahnen!*

****) Die frei werdende Linienbezeichnung „S 4“ könnte auf den Teilabschnitt/-abzweig der S 2 zwischen Dortmund und Recklinghausen (ggf. Haltern am See) übertragen werden.*

*****) Zu erwarten ist zukünftig (hoffentlich!) eine wesentlich höhere Akzeptanz eines attraktiven Schienen-ÖPNV. Deshalb wäre es sinnvoll, planerisch schon vorzusorgen für einen Betrieb mit Langzügen. Die vorhandenen S-Bahn-Bahnsteige ermöglichen den Langzug-Betrieb bereits. An den Ost- bzw Westenden (z.Zt. Rampen) der vorhandenen U-Stadtbahn-Stationen OSTENTOR und UNIONSTRASSE (mit Mittelbahnsteigen) müsste dies bei Planung der Tunnelverlängerung und auch schon im Rohbau berücksichtigt werden. - Die vorhandenen U-Bahnhöfe WESTENTOR, KAMPSTRASSE und REINOLDIKIRCHE könnten dazu vorsorglich schon jetzt entsprechend untersucht werden.*

******) Die Höchstgeschwindigkeit (nicht die Reisegeschwindigkeit!) der S-Bahn ist im Vergleich zur Stadtbahn zwar etwas schneller als die der Stadtbahn. Die S-Bahn ist aber wesentlich schwerer und träger beim Anfahren und Bremsen, benötigt auch daher größere Haltestellenabstände und ist deshalb schlechter zu erreichen. - Die Stadtbahn ermöglicht günstigere kürzere Abstände!*

******) Zum Vergleich: Die „Stadtbahn Röhre Ost“ des „Positionspapier Dortmund.Mobil 2030“ der DSW Dortmunder Stadtwerke AG soll mehr als 4.000 m lang werden!*

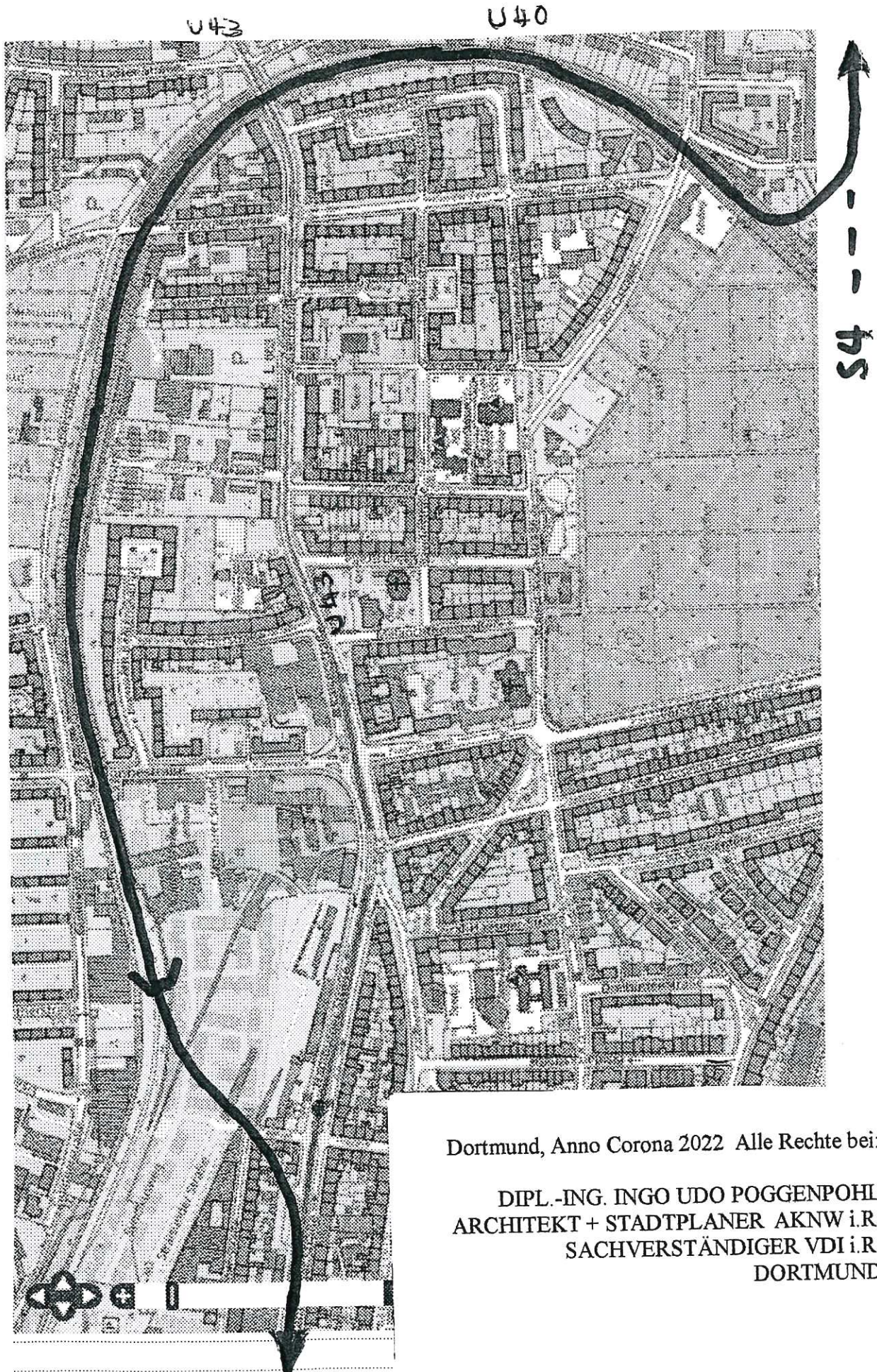
Anlagen: 3 Blatt SYSTEMSKIZZEN

Dortmund, Anno Corona 2022 -pog/se- Alle Rechte bei:

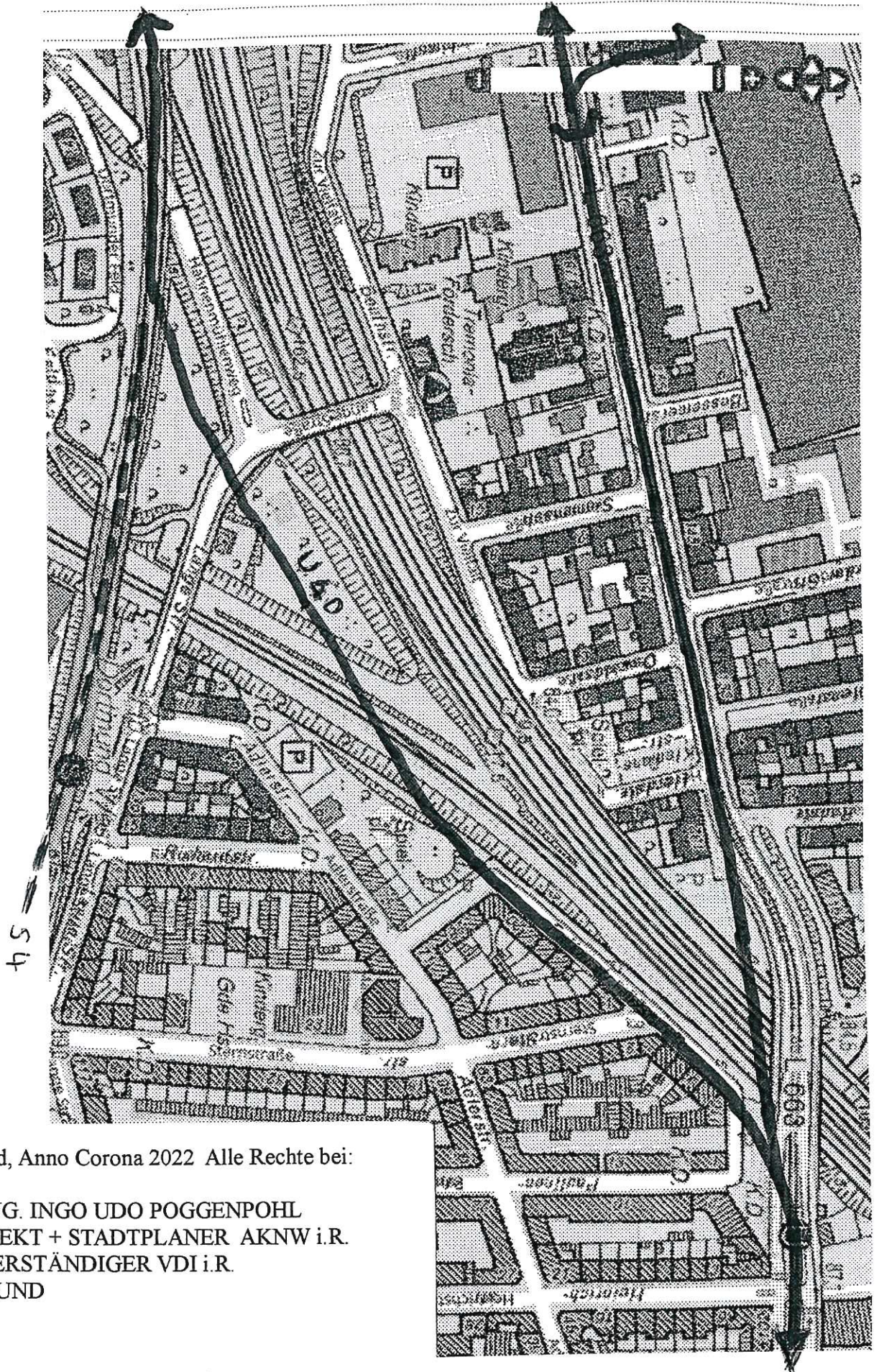
DIPL.-ING. INGO UDO POGGENPOHL
ARCHITEKT + STADTPLANER AKNW i.R.
SACHVERSTÄNDIGER VDI i.R.
DORTMUND



DENKSCHRIFT / KURZSTUDIE: „STATT S-BAHN S 4 U-STADTBAHN U 40 neu“
Systemskizze zu A.2. Ost-Verlängerung U-Stadtbahn-Tunnel



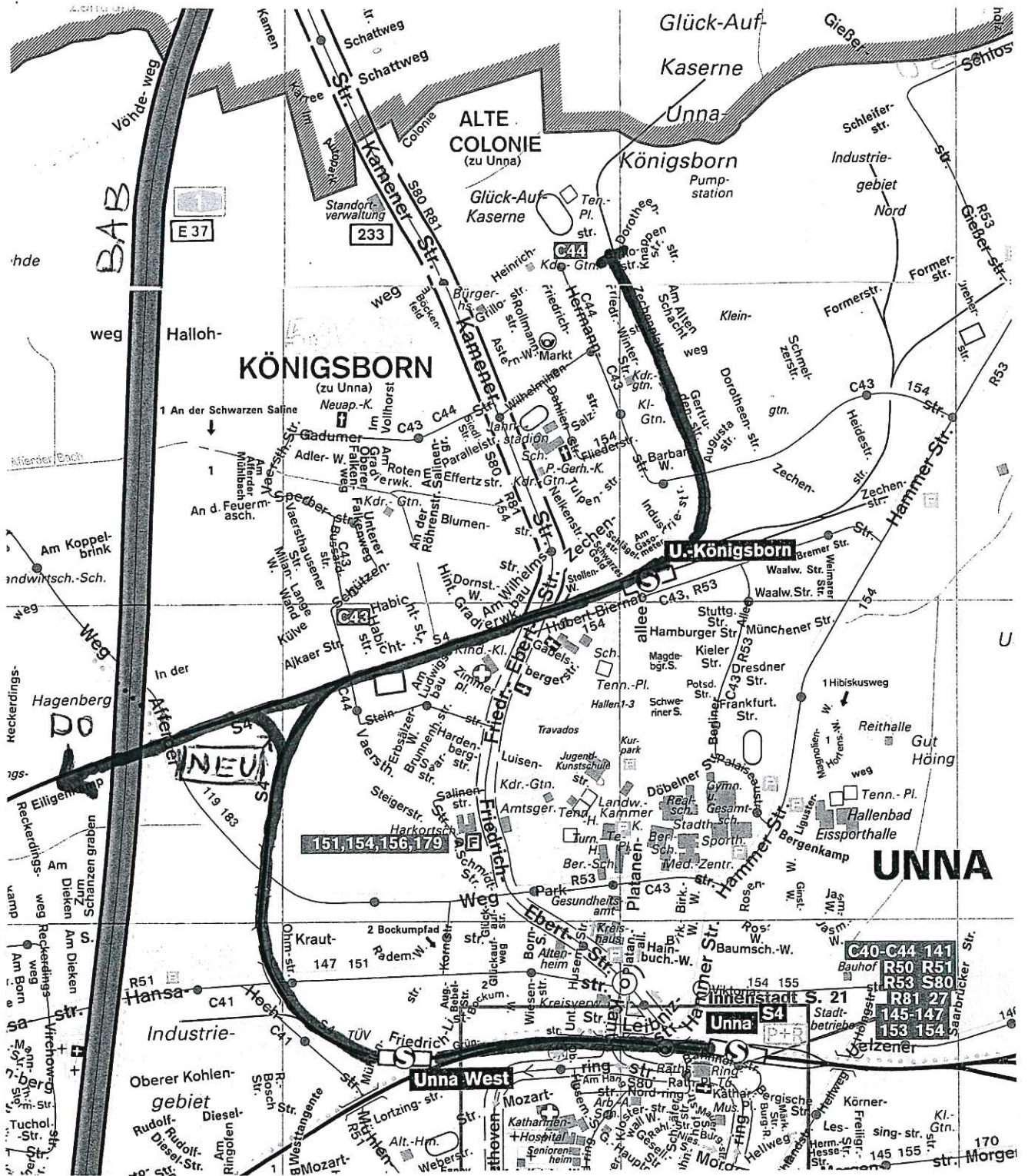
DENKSCHRIFT / KURZSTUDIE: „STATT S-BAHN S 4 U-STADTBAHN U 40 neu“
Systemskizze zu A.1.1. West-Verlängerung U-Stadtbahn-Tunnel



Dortmund, Anno Corona 2022 Alle Rechte bei:

DIPL.-ING. INGO UDO POGGENPOHL
ARCHITEKT + STADTPLANER AKNW i.R.
SACHVERSTÄNDIGER VDI i.R.
DORTMUND

DENKSCHRIFT / KURZSTUDIE: „STATT S-BAHN S 4 U-STADTBAHN U 40 neu“
Systemskizze zu C.3. Abzweig „HAMMERKOPF UNNA“



Dortmund, Anno Corona 2022 Alle Rechte bei:

DIPL.-ING. INGO UDO POGGENPOHL
 ARCHITEKT + STADTPLANER AKNW i.R.
 SACHVERSTÄNDIGER VDI i.R.
 DORTMUND