

OHNE AUTO ZUM DORFENER BAHNHOF

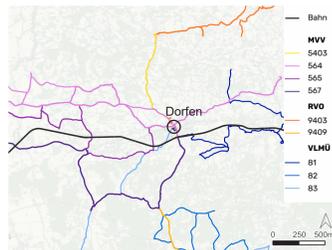
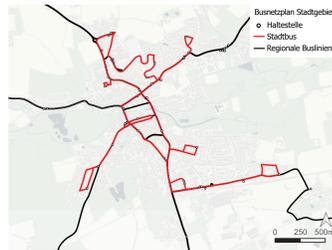
KONTEXT

Die Stadt Dorfen liegt 50 km im Osten von München. Der Bahnhof am Standrand liegt auf der Strecke München-Dorfen (RB40) und wird stündlich frequentiert. Die nach München führende A94 verläuft 1 km im Süden von Dorfen und die stark befahrene B15 durchquert den Ortskern von Dorfen. Im Rahmen des Projektes ABS38 wird der Bahnhof weiter nach Osten gelegt, was eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur und Wegeführung erfordert. Zudem soll die Bahnstrecke stark ausgebaut werden, eine Verbindung nach Erding und zum Flughafen soll geschaffen werden und dadurch ein 30min-Takt erzielt werden. Somit gewinnt der Bahnhof in Dorfen an Bedeutung für Pendler in der Region. Außerdem entsteht südlich des Bahnhofes ein neues Mischgebiet.



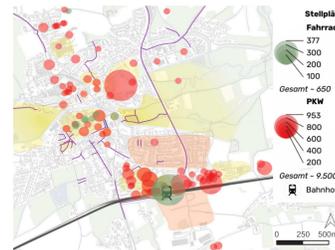
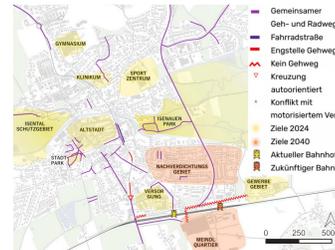
ANALYSE ÖPNV

Die Erreichbarkeit des Bahnhofes innerhalb von Dorfen ist mit den vorhandenen regionalen Buslinien unzureichend. Diese Lücke wird durch den Stadtbus zu bestimmten Zeiten im halbstündlichen Takt gefüllt. Das regionale Busnetz zum Bahnhof in Dorfen wird von MVV, RVO und VLMU getragen. Zusätzlich sind separate Schulbusse vorhanden. Der geringe Takt und die fehlenden Verbindungen zu einigen Tageszeiten macht die Nutzung des ÖPNVs für den Weg zum Bahnhof unattraktiv.

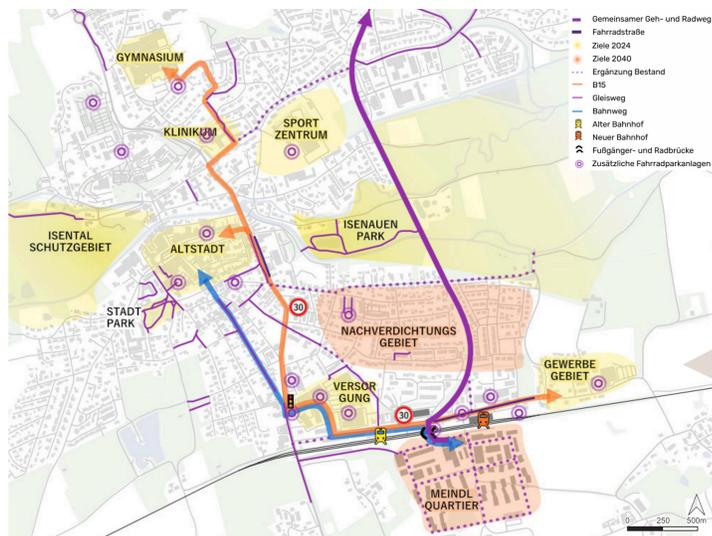


AKTIVE MOBILITÄT

Das städtische Radnetz zwischen Zielorten ist lückenhaft und steht oft im Konflikt mit der Fußverkehrsinfrastruktur wegen eines engen Straßenquerschnitts und Teilung der Wege. Besonders auffällig sind Lücken und Konflikte auf dem Weg zum Bahnhof. In der Bahnhofstraße ist ein Fokus auf dem Autoverkehr gelegt. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten weiter ausgebaut werden, um mehr der Zielorte Dorfens freundlicher für Radfahren zu machen.



BIG PLAN



KONZEPT

Wie kann man es schaffen, dass zukünftig der Weg zum Bahnhof ohne das (eigene) Auto zurückgelegt wird? Um ein nachhaltiges und effizientes Mobilitätssystem zu schaffen und die Erreichbarkeit des Bahnhofes in Dorfen zu gewährleisten, muss die Mobilität der Bürger*innen der Region mitgedacht werden. Der Fokus liegt hierbei auf dem ÖPNV und der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr). Ein zuverlässiges, gut erreichbares und häufig getaktetes Busnetzwerk ist eine große Herausforderung im ländlichen Raum, dient aber als Rückgrat der regionalen Bahnverbindungen. Mit flexiblen On-Demand Lösungen wie Ruf taxis soll hier Abhilfe geschaffen werden.

2024

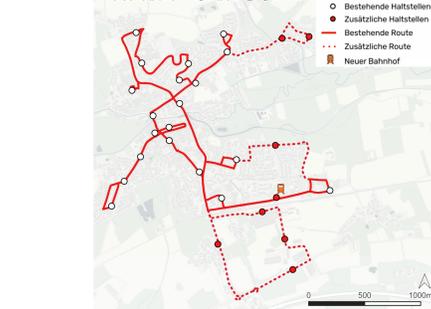
KURZFRISTIGE MASSNAHMEN

ÖPNV

- Datengrundlage zur Auslastung und Nachfrage schaffen**
- Hürden für Ruf taxi abbauen**
 - Digitale Anmeldung ermöglichen
 - Vorlaufzeiten Anmeldung reduzieren
- Interessengemeinschaft bilden**
 - Städtische Busunternehmen
 - Lokale Vereine + Interessen + Schulen
 - Busunternehmen Oberbayernbus

Lokales Netzwerk schaffen und ausbauen

Das Meindl-Areal soll in die Route des Stadtbusse eingebunden werden und das Netz kann um weitere Haltestellen ergänzt werden. Zukünftig muss die Route aber nicht fest gelegt sein, sondern kann auch flexibel funktionieren



Best Practice: Pilotprojekt FLEX der MVV

- Wie funktioniert es?**
 - Flexibler On-Demand-Service (Ruf taxi), bei dem Fahrten mit ähnlichem Verlauf zusammengelegt werden (Pooling)
 - Fahrtbuchung online oder telefonisch mit Angabe der Start- und Zielhaltestelle
- Was sind die Vorteile?**
 - Reduktion von Umwegen und nicht benötigten Fahrten
 - Verbesserung der Auslastung der Fahrzeuge, Ausweitung der Erreichbarkeit
 - Nutzung ohne Aufpreis mit dem MVV-Ticket

2030

MITTELFRISTIGE MASSNAHMEN

2035

LANGFRISTIGE MASSNAHMEN

2040

- Verbesserung des regionalen ÖPNV in Evaluationszyklen**
 - Identifikation der höchsten Nachfrage und Einführung von Bausteinen Schritt-für-Schritt mit anschließender Evaluation
 - Integration des Schulbusses in das regionale Netzwerk
 - Lücken im Netz schließen
 - Bahnhof in alle Linien integrieren
 - Expressbus durch ermittelte Hochbedarfstellen zu Hauptverkehrszeiten
 - Takt erhöhen auf ausgewählten Strecken
- Starkes Busnetz im 30-min-Takt bzw. mit Ruf taxis**

AKTIVE MOBILITÄT

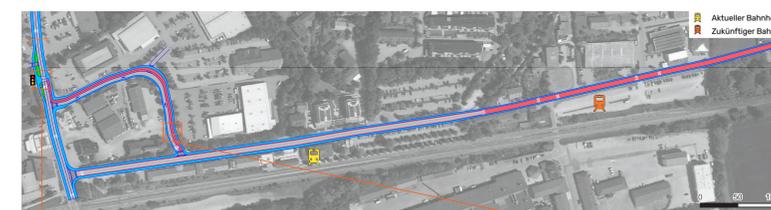
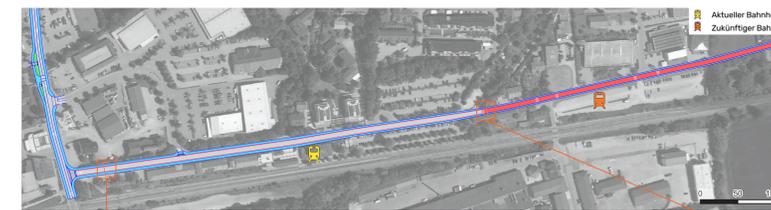


Vorfahrt auf wichtigen Radverbindungen

Die lückenhafte Fahrradinfrastruktur, die häufigen Konfliktsituationen zwischen Verkehrsteilnehmenden an Kreuzsituationen und die hohe Geschwindigkeit entlang der B15 und der Bahnhofstraße stellen Hürden für die aktive Mobilität in Dorfen dar. Kurzfristige Maßnahmen für erhöhte Fuß- und Radsicherheit sind die Gewährleistung von Vorfahrt entlang des Vlistaradwegs und die Einführung von Tempo 30 innerorts, möglich durch die diesjährige Aktualisierung des Straßenverkehrsgesetzes. Auch ein Ausbau der sicheren Radabstellmöglichkeiten ist sinnvoll.

Sicherer auf der Bahnhofstraße unterwegs

Der schmale Straßenquerschnitt der Bahnhofstraße weist oft mangelnde Fuß- und Radinfrastruktur auf. Um aktive Mobilität auf dem Weg zum Bahnhof zu fördern, muss die Bahnhofstraße mit ausreichenden Gehwegen und Fahrradinfrastruktur anlocken. In dem östlichen Abschnitt der Straße wird eine für den Verkehr freie Fahrradstraße eingeführt.



Stärkung wichtiger Fahrradrouten

Langfristig ist eine sichere, barrierefreie Überquerungsmöglichkeit der B15 essenziell. Der damit zusammenhängende Ausbau eines zweispurigen Fahrradweges entlang der Haagerstraße stärkt die Verbindung zwischen der Stadt und dem Bahnhofsbereich. Kontinuierliche erhöhte Gehwege an den Kreuzungen entlang der Haagerstraße dienen der Sicherheit des Fußverkehrs. Auch der Zugang zu den Versorgungseinrichtungen im Süden der Stadt wird damit attraktiver für aktive Mobilität.

