

Stellungnahme des AAN zum Neuen Busnetz der MVG

1.	Eine Umgestaltung des Münchner Busnetzes war notwendig.....	1
2.	Nicht akzeptabel: Neues Busnetz ohne Beschleunigungsmaßnahmen.....	2
3.	Mittel für ÖPNV müssen aufgestockt werden.....	2
4.	Angebotsverschlechterungen durch das neue Busnetz.....	3
4.1.	Neue Lücken:.....	3
4.2.	Verstärkt von Kürzungen betroffene Gebiete:.....	3
4.3.	Schlechte Abstimmung bzw. Ausarbeitung der Fahrpläne:	3
4.3.1.	Beispiele für schlechte Abstimmung gemeinsam fahrender Buslinien:	3
4.3.2.	Beispiele für Taktlücken:.....	4
4.3.3.	Beispiele für schlechte Anschlüsse:.....	4
4.3.4.	Rendezvouspunkte	4
5.	Marketingkampagne	5
5.1.	Allgemeines	5
5.2.	Widersprüchliche Angaben	5
5.3.	Unterschied zwischen Anspruch und Wirklichkeit	6
5.4.	Nur Verbesserungen dargestellt:.....	6
5.5.	Auf den Hund gekommen.....	6
5.6.	MVG vom eigenen Angebot wohl nicht überzeugt.....	6
6.	Fehlende bauliche Maßnahmen.....	6
7.	Betriebserfahrungen.....	7
8.	Verbesserungsmaßnahmen	7
9.	Anhang.....	8
9.1.	Taktlücken.....	8
9.2.	Fehlende Vertaktung.....	9
9.3.	Veränderungen gegenüber TopBus-Veranstaltung vom März 2004	11
9.4.	Entfallende Frühfahrten (stadteinwärts)	12
9.5.	Ungünstige Haltestellensituationen.....	13

1. Eine Umgestaltung des Münchner Busnetzes war notwendig

Grundsätzlich war die Überarbeitung des Münchner Busnetzes notwendig. Gerade im Zuge der U-Bahneröffnungen hat sich ein gewisser „Wildwuchs“ entwickelt, d.h. es wurden über Jahrzehnte nur Teilbereiche umgestaltet. Der Blick aufs Gesamtnetz ging dabei zum Teil verloren. So wurden stadtteilverbindende Linien zu Gunsten von Zubringern zur nächsten Schnellbahnstation reduziert.

Das neue Busnetz bietet – durchaus attraktive – neue Verbindungen (z.B. Linie 132).

Auf der anderen Seite sind insbesondere folgende Sachverhalte problematisch:

- angesichts der Mittelkürzungen von Bund und Land steht die MVG unter starkem Druck, am Angebot zu sparen; dies ist beim neuen Busnetz deutlich zu sehen
- Beschleunigungsmaßnahmen sind nicht erfolgt; dies führt vor allem bei langen Linien zu Problemen bei der Pünktlichkeit
- der neue Fahrplan zeigt Mängel in der Ausarbeitung: Anschlüsse sind schlecht abgestimmt, Vertaktungen bei parallel fahrenden Buslinien sind nicht hergestellt

An dieser Stelle sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Kritik bezüglich der ersten beiden Punkte sich nicht an die MVG richtet: Die Mittelkürzungen sind von Bund und Land zu verantworten, und die MVG benötigt bei der Durchsetzung des Beschleunigungsprogramms mehr Unterstützung von Politik und Verwaltung.

2. Nicht akzeptabel: Neues Busnetz ohne Beschleunigungsmaßnahmen

Ein wichtiger Baustein des neuen Busnetzes wäre die Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen (Ampelvorrangschaltung, Busspuren) gewesen. Hier ist leider keine Verbesserung des Status Quo erfolgt.

Gerade bei den – zu begrüßenden – langen Linienführungen (z.B. 54, 143) ist es sehr wichtig, dass die Busse soweit wie möglich von den Störungen durch den Individualverkehr abgeschirmt werden. Durch die Busbeschleunigung profitieren Fahrgäste und Verkehrsunternehmen: Pünktlichere und schnellere Verbindungen auf der einen, geringere Betriebskosten auf der anderen Seite.

Obwohl seit mehreren Jahren am neuen Busnetz geplant wird, ist bei der Busbeschleunigung kein Fortschritt erkennbar. Auch wenn die Einzelheiten des neuen Busnetzes erst seit Februar 2004 vorliegen, wäre dennoch eine Beschleunigung sowohl der neuralgischen Punkte (im Bezug auf Verspätungsanfälligkeit) als auch der Linien mit dem stärksten Fahrzeugeinsatz (und damit dem größten wirtschaftlichen Nutzen) möglich gewesen. Nach Ansicht des AAN ist eine deutlich stärkere Unterstützung der MVG durch Politik und Stadtverwaltung als bisher notwendig, um diese Aufwärtsspirale endlich in Gang zu setzen.

Ebenso wie der Stadtrat sind auch die Bezirksausschüsse aufgefordert, die MVG bei der Durchführung des Beschleunigungsprogramms zu unterstützen. Wer einerseits immer Verbesserungen von der MVG fordert, sie andererseits aber bei dieser wichtigen Maßnahme nicht unterstützt, handelt unglaubwürdig.

Als Konsequenz der fehlenden Beschleunigung sind in den Fahrplänen langer Buslinien – notwendige – Pufferzeiten vorgesehen, um die Fahrplanstabilität sicherzustellen (Erreichen des nächsten U-Bahnanschlusses). Diese Pufferzeiten führen auf der anderen Seite aber zu unattraktiv langen Fahrzeiten für durchfahrende Fahrgäste.

3. Mittel für ÖPNV müssen aufgestockt werden

Angesichts der Mittelkürzungen im ÖPNV bei Bund und Land (z.B. Ausbildungsverkehr) bleibt der MVG letztlich keine Alternative als beim Angebot für den Fahrgast zu sparen. Durch das neue Busnetz konnten die Folgen des Einsparkurses abgemildert werden. Trotzdem läßt sich an vielen Stellen deutlich der Rotstift zu Lasten der Fahrgäste erkennen:

4. Angebotsverschlechterungen durch das neue Busnetz

4.1. **Neue Lücken:**

- S-Bhf Berg am Laim – Michaelibad
- S-Bhf Feldmoching – Hasenberg Nord

4.2. **Verstärkt von Kürzungen betroffene Gebiete:**

- Solln
- Angerlohe
- Hasenberg / Harthof / Feldmoching
- Stadtbezirk 13 (Bogenhausen)
- Neuperlach (Buslinie 197)
- Sendling

Ein Beispiel für eine sofort durchgeführte Verschlechterung, während die Verbesserung auf später verschoben wird, ist die **Museenlinie 100**:

In der Hauptverkehrszeit (HVZ) früh und samstags wurde der Takt auf 20 Minuten (statt heute alle 10) ausgedünnt.

Die Linie wurde zum Odeonsplatz verkürzt, die Pinakotheken sind nicht mehr erreichbar
Die Verlängerung Königsplatz – Hauptbahnhof wird aus Kostengründen nicht realisiert

4.3. **Schlechte Abstimmung bzw. Ausarbeitung der Fahrpläne:¹**

Bei der Detailanalyse des neuen Fahrplans zeigen sich verschiedene Mängel. Auf der einen Seite sind diverse Anschlüsse an die Schnellbahn schlecht (d.h. relativ lange Umsteigezeiten)², auf der anderen Seite weisen mehrere Buslinien größere Taktsprünge bzw. Lücken auf.

Wegen der Komplexität des Münchner Busnetzes ist es nicht möglich, jede Anschlußbeziehung optimal zu gestalten (hier hilft nur ein besserer Takt). Dennoch sind gegenüber dem jetzigen Fahrplan noch Verbesserungen möglich.

4.3.1. **Beispiele für schlechte Abstimmung gemeinsam fahrender Buslinien:**

Engschalkinger Straße sonntags (Linien 184 und 189):

Entgegen den Angaben in „Linie 8“ („Linie 8“ ist die Kundenzeitschrift der MVG; Zitat S.17: „Die Fahrpläne ...wurden so...abgestimmt, dass in der Engschalkinger Straße mindestens alle 10 Minuten ein Bus fährt“) wird am Sonntag dort auswärts und einwärts de facto nur ein 20.Minutentakt angeboten.

¹ Bei einem Teil der beschriebenen Mängel ist laut MVG mit Nachbesserung in den nächsten Monaten zu rechnen.

² Hier ist allerdings zu Gunsten der MVG festzustellen, dass durch die – kurzfristige – Änderung der S-Bahnfahrpläne (Baustelle in Unterföhring) sich die Anschlüsse der Buslinien an die S5 und S8 deutlich verschlechtert haben.

Knie – Laim (Linie 131):

Montag – Freitag 7:56 – 8:36 alle 2 und 18 Minuten.

In der Gegenrichtung von 15:56 bis 17:56 alle 1 und 19 Minuten.

Weitere Beispiele siehe Anhang

4.3.2. Beispiele für Taktlücken:

Taktlücken bei Metrobussen (laut MVG Werbung 10 bzw. 20 Minutentakt)

Linie	Abstand in Minuten	Betriebstag	Lücke	Streckenabschnitt
50	32	SuF	19:38 - 20:10	Moosach – Feldmochinger Straße
54	29	Mo - Fr	20:09 - 20:38	Harras – Brudermühlstraße

Die vollständige Tabelle befindet sich im Anhang.

Nicht einmal während 60% der wöchentlichen Betriebszeit wird der angekündigte 10-Minutentakt bei den Metrobussen wirklich angeboten. Und der in übrigen Zeit kommt es auf nahezu allen Linien zu Taktlücken von über 20 Minuten Länge, im Extremfall bis zu 40 Minuten.

4.3.3. Beispiele für schlechte Anschlüsse³

Zur U-Bahn am Arabellapark (Umsteigen am Krankenhaus Bogenhausen):

- 154 und 184 auf U4: 8 Minuten Umsteigezeit
- 189 auf U4: 10 Minuten Umsteigezeit
- 19 Minuten Umsteigezeit Sonntag früh von 189/184 auf U4
- Sonntag früh bis 7:00 40 Minutentakt zur U-Bahn ==> sehr unattraktiv für Fahrgäste, die am Hauptbahnhof einen früh Zug erreichen wollen

Feldmoching zur S1 einwärts aus Richtung Hasenberg Süd

171 (Ganzes Wochenende) 19 Minuten

Allach

Bus 164 aus Richtung Gerlachweg zur S2 stadteinwärts: 13 Minuten

4.3.4. Rendezvouspunkte

Anschlüsse mit Umsteigezeiten von 7 Minuten (Heidemannstraße, Linien 140/141), 8 Minuten (Harras, Linien 54/53), 9 Minuten (Giesing, Linie 54/144), 14 Minuten (Arabellapark, mehrfach) und 15 Minuten (Trudering, Linie 146/139) lassen die Vermutung zu, dass die neuen Rendezvouspunkte vor allem dem Abbau von Verspätungen durch die Zwischenaufenthalte dienen sollen.

Beschleunigungsmaßnahmen und vor allem ein dichterer Takt wären hier zweifellos das bessere Mittel.

³ Von einer detaillierteren Untersuchung wurde hier Abstand genommen, da die Anschlüsse auf die S-Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 teilweise neu angepaßt werden müßen

Die Kritik richtet sich hier allerdings nicht allein an die MVG: Ohne wirksame Beschleunigungsmaßnahmen (vgl. oben) ist es praktisch nicht möglich, funktionierende Anschlüsse aufzubauen.

Grundsätzlich ist es in einem Netz wie München praktisch nicht möglich, ein Rendezvouspunktsystem ohne unnötige Pufferzeiten aufzubauen⁴ (Rendezvouspunktsystem beim Bus entspricht integralem Taktfahrplan bei der Bahn: Die Fahrzeit zwischen zwei Rendezvouspunkten müßte knapp unter einem ganzzahligen Vielfachen des Taktabstandes liegen (d.h. bei 10 Minutentakt: 10, 20 oder 30 Minuten Fahrzeit). Diese Bedingung läßt sich nur schwer erfüllen).

5. Marketingkampagne

5.1. Allgemeines

Grundsätzlich vertritt der AAN den Standpunkt, dass die Fahrgastinformation der Verkehrsunternehmen innerhalb des MVV durch den MVV zu erfolgen hat, da letztlich der MVV das Markenzeichen für den ÖPNV in München darstellt. Angesichts der knappen Mittel ist es nicht verständlich, warum MVV, MVG und S-Bahn GmbH jeweils eigene Fahrplaninformationen herausgeben. Es entsteht hier der Eindruck, dass die Selbstdarstellung der einzelnen Verkehrsunternehmen über das notwendige Maß hinaus erfolgt. Dies ist unwirtschaftlich und bietet dem Fahrgast auch keinen Vorteil. Der Sinn eines Verkehrsverbundes liegt für den Fahrgast ja gerade darin, dass eine einheitliche Information über Netz, Fahrplan und Tarif existiert.

Die Inbetriebnahme des neuen Busnetzes wurde von einer intensiven Werbekampagne begleitet. Neben den bereits beschriebenen grundsätzlichen Überlegungen sind nachfolgende Anmerkungen zu machen:

5.2. Widersprüchliche Angaben

Die nicht aus einer Hand erfolgende Fahrgastinformation führt zu widersprüchlichen Angaben. Hierzu einige Beispiele:

Rendezvouspunkte:

Laut MVV Fahrplan ist Fürstenried West ein Rendezvouspunkt, laut „Linie 8“ nicht. Umgekehrt nennt „Linie 8“ Neuperlach Zentrum als Rendezvouspunkt, der MVV Fahrplan aber nicht.

Haltestellenbenennungen:

Haltestellenbeschilderung und Verkehrslinienplan unterscheiden die Haltestellen Friedhof Untermenzing und Von-Kahr-Straße. Die Fahrplantabellen gehen von einer Haltestelle (Friedhof Untermenzing) aus.

Die verschiedenen Informationsmedien (Dynamische Fahrgastinformation, Aushangfahrplan, Haltestellenbeschilderung, Buszielangabe etc.) am Bahnhof Trudering bezeichnen die auswärtige Endstation der Buslinie 193 im Verhältnis 3:4 als „Hans-Stießberger-Straße (Schleife)“ bzw. „Ludwig-Moser-Straße“⁵.

⁴ Dies gilt für Buslinien, die mehr als einen Rendezvouspunkt bedienen.

⁵ Laut Bartarif-Schemaplan „Ludwig-Mooser-Straße“

Im Interesse einer effektiven Fahrgastinformation sind einheitliche und richtige Angaben bezüglich Haltestellennamen etc. zu gewährleisten.

5.3. Unterschied zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Es ist verständlich, dass das neue Busnetz möglichst positiv dargestellt wird. Dann fallen aber die oben beschriebenen Mängel (Taktlücken, Fahrplanabstimmung etc.) umso unangenehmer auf. Es entsteht der Eindruck, dass hier ein weiterer Fall vorliegt, in dem besser etwas mehr Aufwand ins Produkt und etwas weniger in die Werbung investiert worden wäre.

5.4. Nur Verbesserungen dargestellt:

In der „Linie 8“ werden meistens nur die Verbesserungen dargestellt. Wegfallende Verbindungen (z.B.: Bus 154 abends zum Bruno-Walter-Ring, entfallende Frühfahrten der bisherigen Linien 64, 99 und 183; Sonntagsbetrieb in der Hofbrunnstraße) werden nicht erwähnt.

Zu einer Fahrgastinformation gehören ausreichende Informationen über Verbesserungen UND Verschlechterungen. Nur die Verbesserungen zu beschreiben und es den Fahrgästen zu überlassen, sich die Verschlechterungen selbst aus dem Fahrplan herauszusuchen, hat mit Fahrgastinformation nichts mehr zu tun und ist letztlich Schönfärberei.

5.5. Auf den Hund gekommen

Es stellt sich die Frage, ob die Einführung eines weiteren Maskottchens im MVV-Bereich wirklich notwendig war. Auf der anderen Seite gilt auch für bewusst provozierende Werbung, dass die Grenzen des guten Geschmacks (über den sich zugegebenermaßen streiten läßt) beachtet werden sollten.

5.6. MVG vom eigenen Angebot wohl nicht überzeugt

Die MVG hat vermutlich eine ambivalente Haltung zum eigenen Angebot: Einerseits wird in der „Linie 8“ geworben, dass die MVG den Verzicht aufs Autofahren in der Stadt ermöglicht. Auf der anderen Seite wird dann der hintere Umschlag für Autowerbung genutzt. Ist das nur Gedankenlosigkeit oder zeigt sich hier die Meinung der MVG, dass die Qualitätsstandards des neuen Busnetzes zum Umsteigen aufs Auto animieren?

6. Fehlende bauliche Maßnahmen

Neben der fehlenden Busbeschleunigung fehlt es in einigen Fällen auch an den notwendigen baulichen Maßnahmen, um den Busverkehr optimieren zu können (z.B. Abbiegespuren). Der Busverkehr stellt im Vergleich zum MIV (MIV = Motorisierter Individualverkehr) auf den Straßen einer Großstadt die stadt- und umweltverträglichere Verkehrsart dar. Im Zweifelsfall sollte daher den nur alle 10 bzw. alle 20 Minuten verkehrenden, aber deutlich mehr Passagieren besetzten Bussen Vorrang gegenüber dem MIV eingeräumt werden. Die Behandlung des Busverkehrs durch die Stadtverwaltung wird dieser Bedeutung jedoch vielfach nicht gerecht, teilweise entsteht sogar der gegenteilige Eindruck

behandelt die Stadtverwaltung die Belange des Busverkehrs eindeutig nachrangig gegenüber den Belangen des MIV (Motorisierten Individualverkehrs). Beispiele hierfür sind:

- Abbiegebeziehungen werden nicht genutzt bzw. verhindert (z.B. von der Erhardt- in die Zweibrückenstraße)
- kaum bauliche Maßnahmen für das neue Busnetz durchgeführt (z.B. U Westendstraße: Linie 132 fährt am U-Bahnhof vorbei)

In einigen Fällen wäre auch eine bessere Unterstützung der MVG bei der Durchführung der notwendigen baulichen Maßnahmen durch die Bezirksausschüsse und Stadtverwaltung (z.B. Kreisverwaltungsreferat) wünschenswert gewesen (z.B. Buslinie 131 Bereich Isartor).

7. Betriebserfahrungen

Die ersten Wochen des neuen Busnetzes zeigten teilweise erhebliche Probleme bei der Fahrplanstabilität (z.B. auf den Linien 50, 154, 143, 160/165, 139/189).

Es läßt sich derzeit nicht eindeutig sagen, ob diese Störungen durch besondere Witterungs- und Verkehrsverhältnisse (Einkaufsverkehr vor Weihnachten) ausgelöst wurden.

Zumindest in einigen Fällen sind auch folgende Ursachen (neben der fehlenden Busbeschleunigung) offensichtlich:

- zu große Linienlänge (z.B. Bus 143)
- Umlaufverknüpfungen (d.h. ein Bus geht an der Endstation auf eine andere Linie über; dies kann zur Übertragung von Verspätungen führen)

8. Verbesserungsmaßnahmen

Zur Verbesserung der Situation schlägt der AAN folgende Maßnahmen vor:

- Durchführung des Beschleunigungsprogramms
- Evtl. Aufbrechen von Umlaufverknüpfungen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität
- Auffüllen der bestehenden Taktlücken
- Optimierung der Anschlüsse (vgl. Kapitel 4.3.3)
- Verbesserung der Vertaktung der Buslinien (vgl. Kapitel 9.2.)

9. Anhang

Nachfolgend wird auszugsweise Übersicht über suboptimale Anschlüsse und Vertaktungen sowie über Taktlücken gegeben. Fälle, in denen diese Probleme aus offensichtlichen Sachzwängen resultieren, sind nach Möglichkeit nicht aufgeführt.

Die nachfolgenden Beispiele sollen nicht als „Erbsenzählerei“ verstanden werden, sondern als Anregung für mögliche Verbesserungen dienen.

9.1. Taktlücken

In der nachfolgenden Tabelle sind die Taktlücken bei den Metrobus-Linien aufgeführt (laut MVG Werbung alle 10 bzw. 20 Minuten).

Linie	Abstand in Minuten	Betriebstag	Lücke	Streckenabschnitt
50	32	SuF	19:38 - 20:10	Moosach – Feldmochinger Straße
51	27	SuF	20:00 - 20:27	Laimer Platz – Hirschgartenallee
52	22	Samstag	07:30 - 07:52	St. Jakobs Platz – Marienplatz
53	26	Mo – Fr	20:06 - 20:32	Donnersbergerbrücke – Donnersbergerstraße
54	29	Mo - Fr	20:09 - 20:38	Harras – Brudermühlstraße
55	26	Mo – Fr Ferien	20:15 - 20:41	Neuperlach Zentrum – Weddigenstraße
56	28	Samstag	07:50 – 08:18	Fürstenried West an
56	40	Samstag	05:19 – 05:59	Schloss Blütenburg - Fürstenried West
57	25	Samstag	07:21 – 07:46	Volmstraße – Neuaubing West
57	40	Samstag SuF	05:05 – 05:45	Laimer Platz – Neuaubing West
58	Keine Lücke über 20 Minuten			
59	25	SuF	20:04 – 20:29	Arbellapark – Fritz-Meyer-Weg

9.2. Fehlende Vertaktung

In der folgenden Tabelle sind mangelhafte Vertaktungen von Buslinien beschrieben, die gemeinsame Streckenabschnitte bedienen.

Die Streckenabschnitte sind nach folgenden Kriterien ausgewählt:

- mindestens drei gemeinsam bediente Haltestellen
- in den meisten Fällen wird nur die jeweilige Hauptlastrichtung betrachtet
- es werden nur Buslinien betrachtet, die maximal alle 20 Minuten verkehren
- die Buslinien sind Zubringer an ein höherwertiges Verkehrsmittel mit dichterem Takt (d.h. Trambahn oder U-Bahn im 10-Minutentakt, S-Bahnstammstrecke; S-Bahn im 20 Minutentakt, wenn der Bus alle 40 Minuten verkehrt)

Linien	Streckenabschnitt	Tag	Uhrzeit	Takt
131	Knie - Laim	Montag – Freitag	7:56 – 8:36	2/18
131	Laim - Knie	Montag - Freitag	15:56 – 17:56	1/19
53, 133	Rotkreuzplatz - Kazmairstraße	Samstag	5:09 – 7:29	4/16
53, 133	Rotkreuzplatz - Kazmairstraße	SuF	5:25 – 8:49	4/16
54, 100	Ostbahnhof - Prinzregentenplatz	Mo-Fr	21:02 – 0:48	6/14
55, 155	Ramersdorf - Ostbahnhof	Samstag	05:33 – 07:56	3/17
55, 155	Ramersdorf - Ostbahnhof	SuF	05:33 – 08:56	3/17
55, 197	Neuperlach Zentrum – Krankenhaus Neuperlach	Montag - Samstag	20:39 – 01:19	3/17
55, 197	Neuperlach Zentrum – Krankenhaus Neuperlach	SuF	18:19 – 01:19	3/17
133, 136	Aidenbachstraße - Siemensallee	Samstag	17:49 – 20:09	0/20
133, 136	Siemensallee - Aidenbachstraße	Samstag	08:01 – 10:04	3/17
139, 196	Neuperlach Zentrum – Wilhelm–Hoegner-Straße	Montag - Freitag	08:04 – 20:42	2/18
139, 196	Neuperlach Zentrum – Wilhelm–Hoegner-Straße	Samstag	07:44 – 20:24	2/18
140, 171	Kiefern Garten – Paul-Hindemith-Allee	Samstag	07:28 – 20:10	2/18
140, 171	Kiefern Garten – Paul-Hindemith-Allee	SuF	10:06 – 19:49	3/17
140, 171	Paul-Hindemith-Allee - Kiefern Garten	Samstag	07:55 – 20:16	1/19
143, 162	Obermenzing Bahnhof - Amalienburgstraße	Montag - Freitag	05:46 – 20:07	1/19 ^{6/7}
143, 162	Obermenzing Bahnhof - Amalienburgstraße	Samstag	09:07 – 20:10	3/17 ⁶

⁶ Dabei von Westen auf S2 stadteinwärts mehr als 10 Minuten Umsteigezeit

⁷ an allen Tagen nur zur SVZ alle 8 und 12 Minuten, genau dann fährt die Linie 17 alle 20 Minuten

Linien	Streckenabschnitt	Tag	Uhrzeit	Takt
143, 162	Obermenzing Bahnhof - Amalienburgstraße	SuF	07:25 – 20:05	2/18 ⁶
143, 162	Amalienburgstraße – Obermenzing Bahnhof	Samstag	09:06 – 20:08	2/18
143, 162	Amalienburgstraße – Obermenzing Bahnhof	SuF	09:28 – 19:48	2/18
173, 174	Schittgablerstraße - Olympiazentrum	Samstag	05:51 – 20:12	1/19
173, 174	Schittgablerstraße - Olympiazentrum	SuF	09:12 – 20:12	0/20
173, 174	Olympiazentrum - Schittgablerstraße	Montag – Freitag (Schulzeit)	08:38 – 13:00	2/18
173, 174	Olympiazentrum - Schittgablerstraße	Montag – Freitag (Ferien)	08:38 – 15:00	2/18
189, 190	Martin-Empl- Ring – Messestadt West	SuF	08:57 – 20:17	0/20
266, 268 ⁸	Großhadern - Waldhüterstraße	Montag – Freitag SVZ	20:48 – 23:02	14/26
266, 268 ⁸	Großhadern - Waldhüterstraße	Samstag	19:02 – 23:02	12/28
266, 268 ⁸	Großhadern - Waldhüterstraße	SuF	08:50 – 23:02	12/28
266, 268 ⁸	Waldhüterstraße - Großhadern	Samstag	08:15 – 15:55	2/18
266, 268 ⁸	Waldhüterstraße - Großhadern	SuF	09:08 – 22:35	7/33
172, 710	Moosach – Karlsfelder Straße	SuF	06:05 – 11:05	20/40/20 ⁹
172, 710	Karlsfelder Straße - Moosach	SuF	06:42 – 10:42	20/20/40 ⁸

Abkürzungen:

HVZ: Hauptverkehrszeit

SVZ: Spätverkehrszeit

NVZ: Normalverkehrszeit

Mo – Fr: Montag bis Freitag

SuF: Sonn- und Feiertag

⁸ Diese Regionalbuslinien fallen nicht in den Zuständigkeitsbereich der MVG.

⁹ 20 Minuten Takt mit 40 Minuten Lücke alle 80 Minuten

9.3. Veränderungen gegenüber TopBus-Veranstaltung vom März 2004

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Differenzen zwischen der TopBus Veranstaltung im März 2004 (Vorstellung des damaligen Planungsstandes) sowie dem tatsächlichen Fahrplanangebot auf.

Linie	Tag / Zeit	Streckenabschnitt bzw. Anmerkung	Vorge-sehen (Takt in Minuten)	realisiert (Takt in Minuten)	Verbesserung (+) oder Verschlech-terung (-)
52	Mo-Fr HVZ früh		6/7/7	10	-
53	Mo-Fr HVZ	Abschnittsweise	10	10/2/8 bzw. 10/8/2	+
57	Mo-Fr HVZ früh Ferien	Neuaubing West – Pasing	5	10	-
100	Samstag NVZ		10	20	-
123	Samstag NVZ		10	20	-
131	Mo-Fr HVZ	Abschnitt Knie - Laim	20	2/18; 1/19; 8/12; 10/10	+
132	Mo-Fr HVZ	Harras – Höglwörther Straße (jeweils Lastrichtung)	20	10	+
135	Sommer SVZ bis 22:00		kein Betrieb	30	+
141	Sa vor 8:00 SuF vor 10:00	Heidemannstraße – Münchner Freiheit	20	kein Betrieb	-
143	Mo – Fr ; Schultage NVZ vormittag, Ferien NVZ Sowie Samstag	Georg-Brauchle Ring - Studentenstadt	10	20	-
144	Samstag	Scheidplatz – Karl-Preis-Platz	10	20	-
144	Gesamte Betriebszeit	Karl-Preis-Platz – Langbürgener Straße	kein Betrieb	20	+
152	Samstag	Ostbahnhof – Sendlinger Tor	10	20	-
154	Mo- Fr HVZ nachmittag; Schulferien ganztags	Arabellapark – Bruno-Walter Ring	10	20	-
163	Mo – Fr. ca. 12:00 – 15:00		kein Betrieb	20	+
170	Sa, SuF		20	kein Betrieb	-
171	Sa vor 8:00 SuF vor 10:00	Heidemannstraße – Kieferngarten	20	kein Betrieb	-

Linie	Tag / Zeit	Streckenab- schnitt bzw. Anmerkung	Vorge- sehen (Takt in Minuten)	realisiert (Takt in Minuten)	Verbesserung (+) oder Verschlech- terung (-)
173	HVZ und an Schultagen mittags	Robiniestraße - Olympiazentrum	20	10	+
186	Gesamte Betriebszeit		Taxibus	Kleinbus	+
187	Samstag	Richard-Strauss- Straße – Hermann- Gmeiner-Weg	20	kein Betrieb	-
187	Mo – Sa	Hermann- Gmeiner-Weg – Daglfing	20	kein Betrieb	-
187	Mo – Fr	Hermann- Gmeiner-Weg - Kastenbauerstraße	kein Betrieb	20	+
188	Sa, SuF nur NVZ	St. Emmeram – Unterföhring, FeringasträÙe	20	40	-
188	Alle Tage SVZ	St. Emmeram – Unterföhring, FeringasträÙe	20	kein Betrieb	-
195	Mo – Fr HVZ früh Schultage	Michaelibad – Vogesenstraße	20	10	+
197	SuF NVZ		10	20	-
220	Sa, SuF NVZ	Minnewitstraße – Fasangarten	kein Betrieb	20 bzw. 40	+
220	Sa, SuF NVZ	Minnewitstraße – Kiefernstraße – Unterhaching	20	40	-

Abkürzungen:

HVZ: Hauptverkehrszeit

SVZ: Spätverkehrszeit

NVZ: Normalverkehrszeit

Mo – Fr: Montag bis Freitag

SuF: Sonn- und Feiertag

9.4. Entfallende Frühfahrten (stadteinwärts)¹⁰

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über entfallende Frühfahrten

¹⁰ d.h. in Richtung eines S-Bahn-, U-Bahn- oder Straßenbahnhaltes; nicht aufgeführt sind vollständig entfallene Haltestelle sowie vollständig entfallene Betriebstage (z.B. Bruno-Walter-Ring am Sonntag)

Linie neu	Linie alt	Haltestelle	Tag	Zeit alt	Zeit neu
136	69	Allescherstraße	Samstag	6:31	7:56
154	154, 89 ¹¹	Arabellastraße	Samstag	4:54	6:05
139	39, 99	Autharistraße	Samstag	4:50	7:10
139	39, 99	Autharistraße	SuF	4:50	7:08
136	64	Bastian-Schmid-Platz	Samstag	5:11	7:58
154	154	Bruno-Walter-Ring	Samstag	4:45	7:44
188	87	Brodersenstraße	Montag - Freitag	4:56	7:03
141, 171	84, 180	Caracciolastraße	SuF	5:29	7:07
188,	87, 88, 89 ⁹	Denninger Straße	Samstag	5:24	6:29
171	84, 86	Feldmochinger Anger	SuF	5:24	7:06
136	63	Fertigstraße	Samstag	6:19	7:57
132	64	Friedrich-Hebbel- Straße	SuF	5:42	7:12
194	90	Halfinger Straße	Montag - Freitag	4:50	6:09
174	81	Heidelerchenstraße	SuF	5:06	9:10
194, 195	94, 194	Himalajastraße	SuF	5:31	6:35
194	194	Hippelstraße	SuF	6:11	7:53
139, 196	97, 197	Jakob-Kaiser-Straße	Samstag	4:58	7:06
139, 196	97, 197	Jakob-Kaiser-Straße	SuF	5:08	7:08
191	137, 191	Kronstadter Straße	Montag - Freitag	6:04	12:04
189	87, 90	Kunihohstraße	Samstag	6:26	7:43
189	87	Kunihohstraße	SuF	6:35	8:49
141	84	Neuherbergstraße	SuF	5:37	7:05
171	180	Rathenaustraße	SuF	5:53	7:08
100	53	Reitmorstraße	SuF	5:30	6:33
189	90	Schichtlstraße	Samstag	6:27	7:44
139, 195	38, 94	St.-Augustinus-Straße	SuF	5:35	6:38
171	180	Werner-Egk-Bogen	Samstag	5:22	7:35
171	180	Werner-Egk-Bogen	SuF	5:22	10:05
187, 191	137, 191, 192	Zamdorfer Straße	Montag - Freitag	4:56	6:12
191	192	Zamdorfer Straße	Samstag	5:16	12:07
191	191	Zamilapark	Montag - Freitag	5:04	6:04

Abkürzungen:

HVZ: Hauptverkehrszeit

SVZ: Spätverkehrszeit

NVZ: Normalverkehrszeit

Mo – Fr: Montag bis Freitag

SuF: Sonn- und Feiertag

9.5. Ungünstige Haltestellensituationen

In mehreren Fällen sind Bushaltestellen ungünstig situiert, d.h.

¹¹ bereits ab April 2004 eingestellt

- die Umsteigewege zu Tram, S-Bahn, U-Bahn und anderen Buslinien sind relativ lang
- Linien, die in die selbe Richtung fahren, fahren von verschiedenen Haltestellen ab
- die Haltestelle ist am falschen Platz (z.B. Georgenstrasse)
- zu kurze Haltestellen
- Busabfahrt der selben Linie in zwei Richtungen von der selben Haltestelle (durch bauliche Situation der Haltestellen bedingt)

Beispiele:

Georgenstraße: Die Haltestelle ist zu weit nördlich (es wird eine – hier unnötige – Umsteigebeziehung zur U-Bahn geschaffen. Der Bus wird aber so nicht genutzt, um zwischen den U-Bahnhöfen Giselastraße und Universität die Leopoldstrasse besser zu erschließen)

Boschbrücke / Baaderstraße: Die Buslinien 52/152 und 131 kreuzen sich ohne gemeinsame Haltestelle.

Frankfurter Ring:

Zu kurz für die eingesetzten Gelenkbusse.