

Planung und Umsetzung Alpenbuslinie

Vorbereitung der Umsetzung

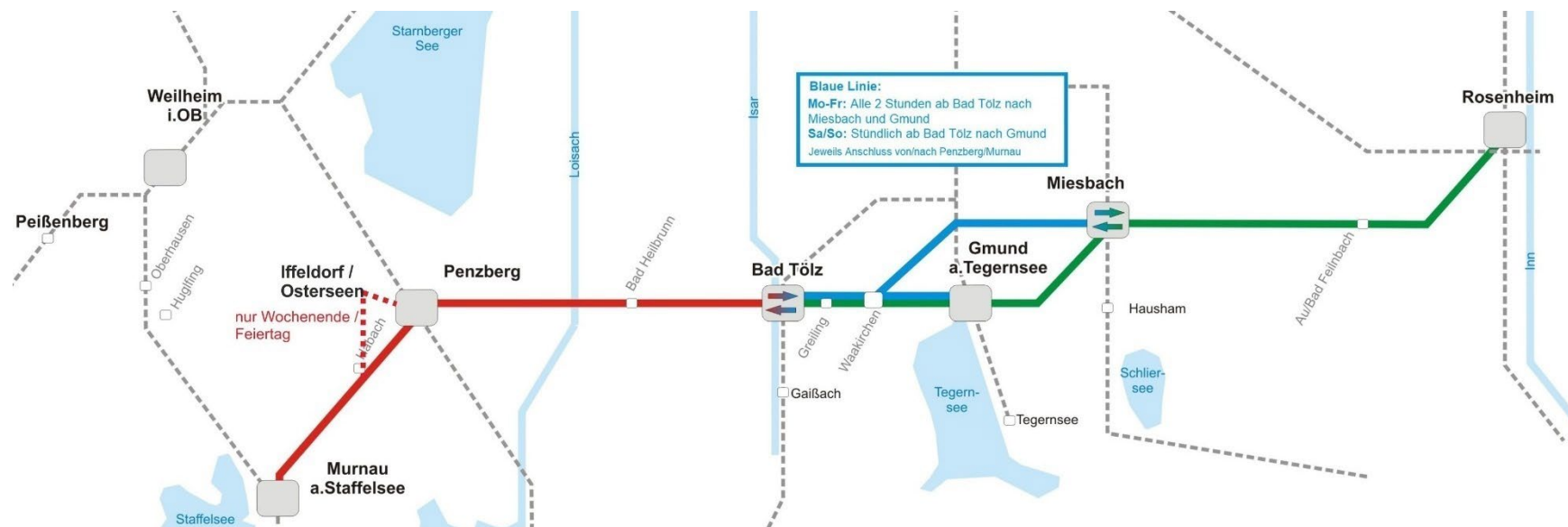


1. Betriebskonzept und Fahrplan
2. Ausschreibung und Kostenkalkulation (aktualisiert)
3. Tarif
4. Weiteres Vorgehen



1. Betriebskonzept und Fahrplan

- **Abgestimmtes Konzept aus zwei Linien**
(*West-Ast* und *Ost-Ast* inkl. *Direktverbindung Bad Tölz – Miesbach/Gmund*)
- **Vorgesehener Angebotsstandard:** 1h-Takt (Mo-Fr: 6-20 Uhr, Sa: 7-20 Uhr, So/F: 8-20 Uhr)
- **Hauptlinie Murnau – Bad Tölz**
Murnau – Penzberg (mit Roche, am Wochenende mit Osterseen) – Bad Tölz
- **Hauptlinie Bad Tölz – Rosenheim (über Gmund)**
Bad Tölz – Gmund – Miesbach – Rosenheim, inkl. **Expressverbindung Bad Tölz – Miesbach** im zweistündlichen Wechsel mit **Zusatzfahrten Bad Tölz – Gmund** (Werktage), am Wochenende stündlich nach Gmund

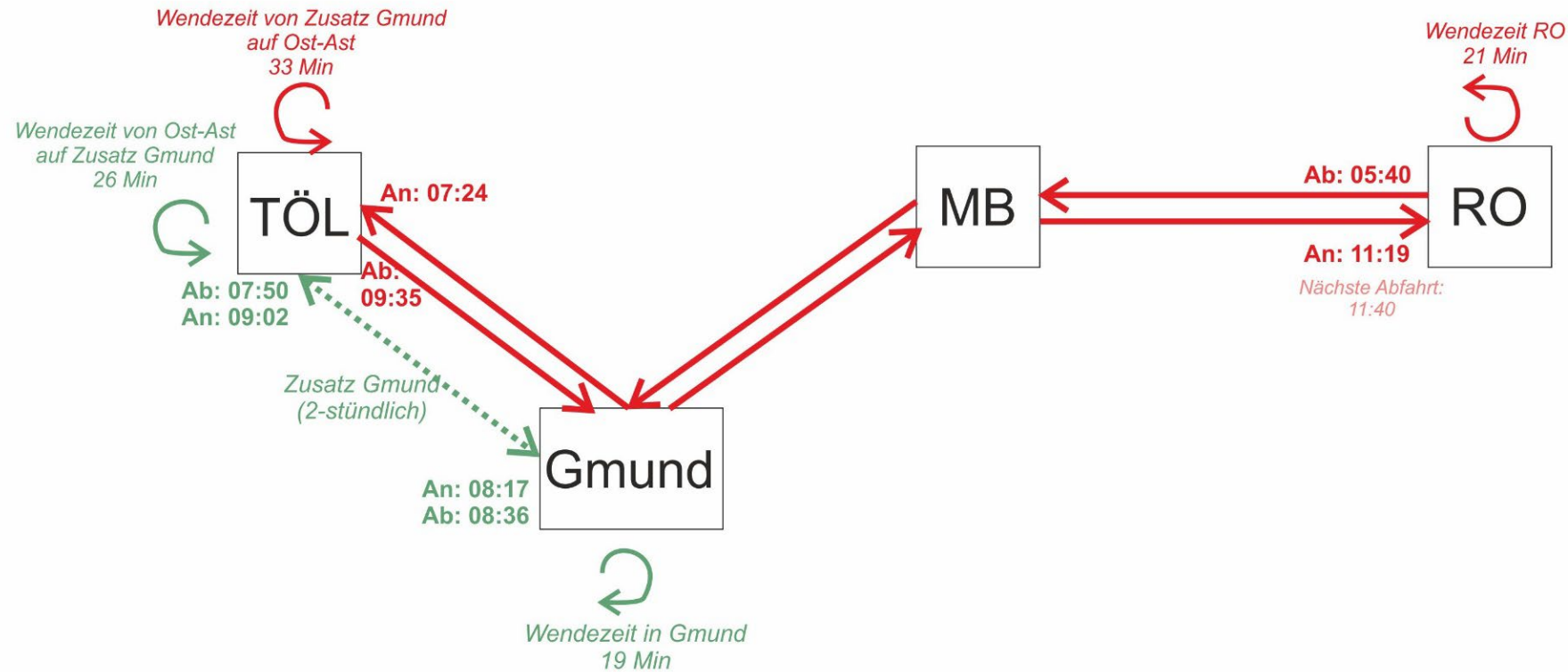


1. Betriebskonzept und Fahrplan

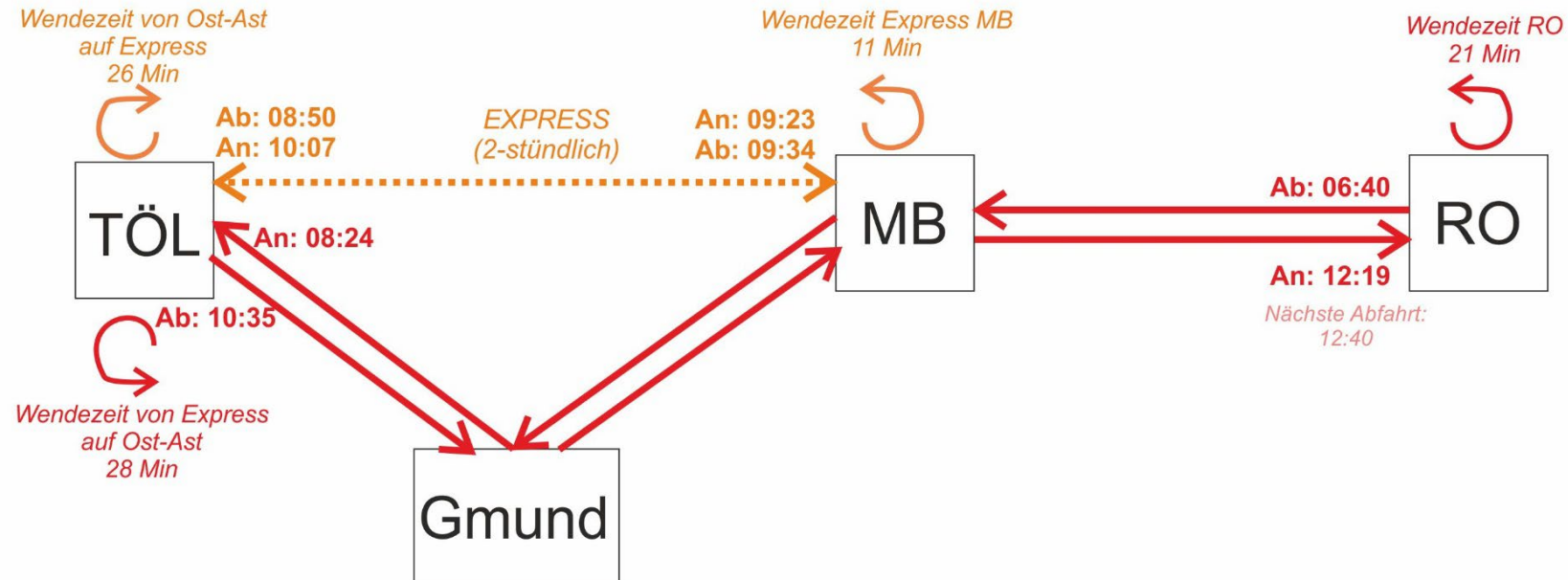
- Zu knappe Wendezeit für Ost-Ast in Bad Tölz würde lange Standzeit (über eine Stunde) erfordern
 - Anstelle der Standzeit an Werktagen, Einsatz der Fahrzeuge des Ost-Asts für Direktverbindung Bad Tölz –Miesbach an Werktagen (im zweistündlichen Wechsel mit Verbindung Bad Tölz –Gmund, am Wochenende stündliches Angebot nach Gmund)
 - Ausreichende Wende- und Standzeiten in Bad Tölz und Miesbach, keine Übertragung von Verspätungen in der Zufahrt Bad Tölz auf andere Streckenabschnitte
- Die zusätzlichen Fahrten Bad Tölz –Gmund bzw. Miesbach ermöglichen schnelle Verbindungen (direkter Umstieg in Bad Tölz) aus Westen an den Tegernsee bzw. nach Miesbach, die mit den beiden Hauptlinien nicht hergestellt werden können.
- Fahrzeugbedarf unverändert bei 9 Fahrzeugen (entspricht Ergebnis Phase 1)

Eine durchgehende Linie Murnau – Rosenheim kann, aufgrund der Anschlusszeiten zum/vom SPNV sowie der angespannten Verkehrslage insb. im Bereich Bad Tölz, die Anforderungen (gute Anschlüsse zur Schiene, schnelle Verbindung, Betriebsstabilität) nicht erfüllen.

Umlauf Ost-Ast (inkl. Zusatz Gmund) bei 3 von 6 Bussen *beispielhafte Darstellung für einen Bus*

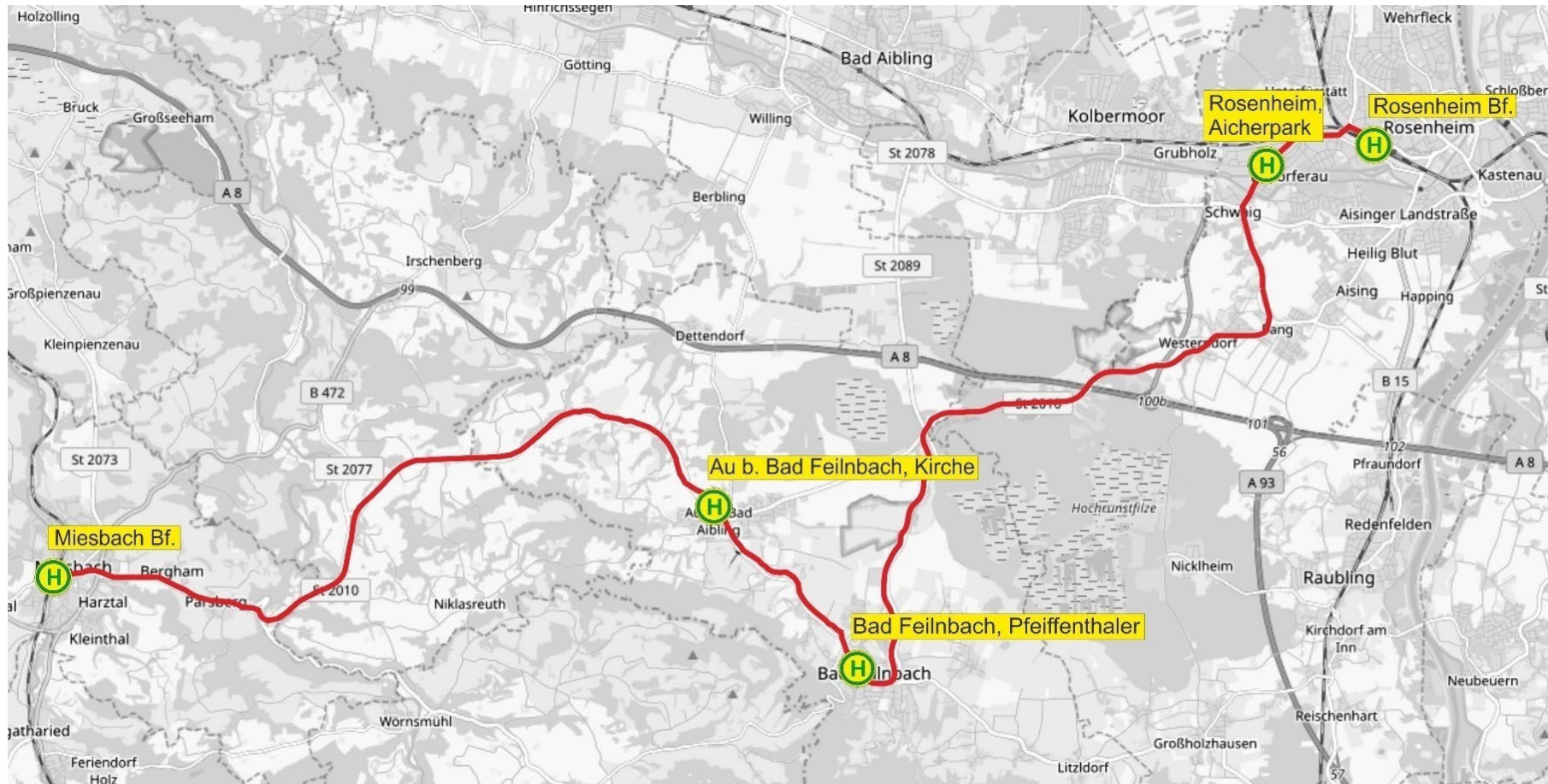


Umlauf Ost-Ast (inkl. Express TÖL-MB) bei 3 von 6 Bussen *beispielhafte Darstellung für einen Bus*



1. Betriebskonzept und Fahrplan

Linienverlauf Rosenheim – Miesbach

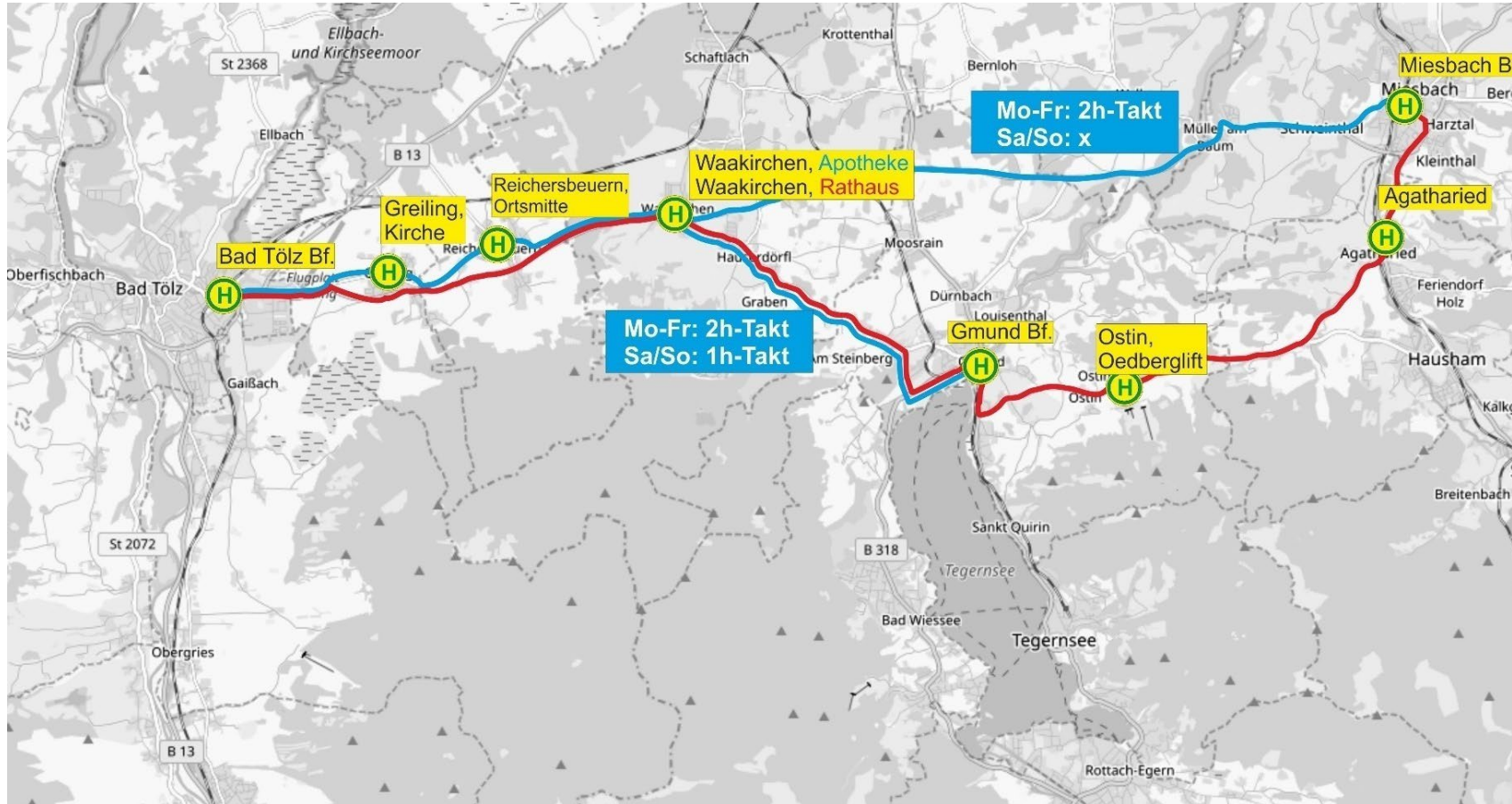


Haltestellen:

- Rosenheim Bf.
- Rosenheim Aicherpark
- Bad Feilnbach, Pfeiffenthaler
- Au b. Bad Feilnbach, Kirche
- Miesbach Bf.

1. Betriebskonzept und Fahrplan

Linienverlauf Miesbach – Bad Tölz



Haltestellen (Hauptlinie, **rot**):

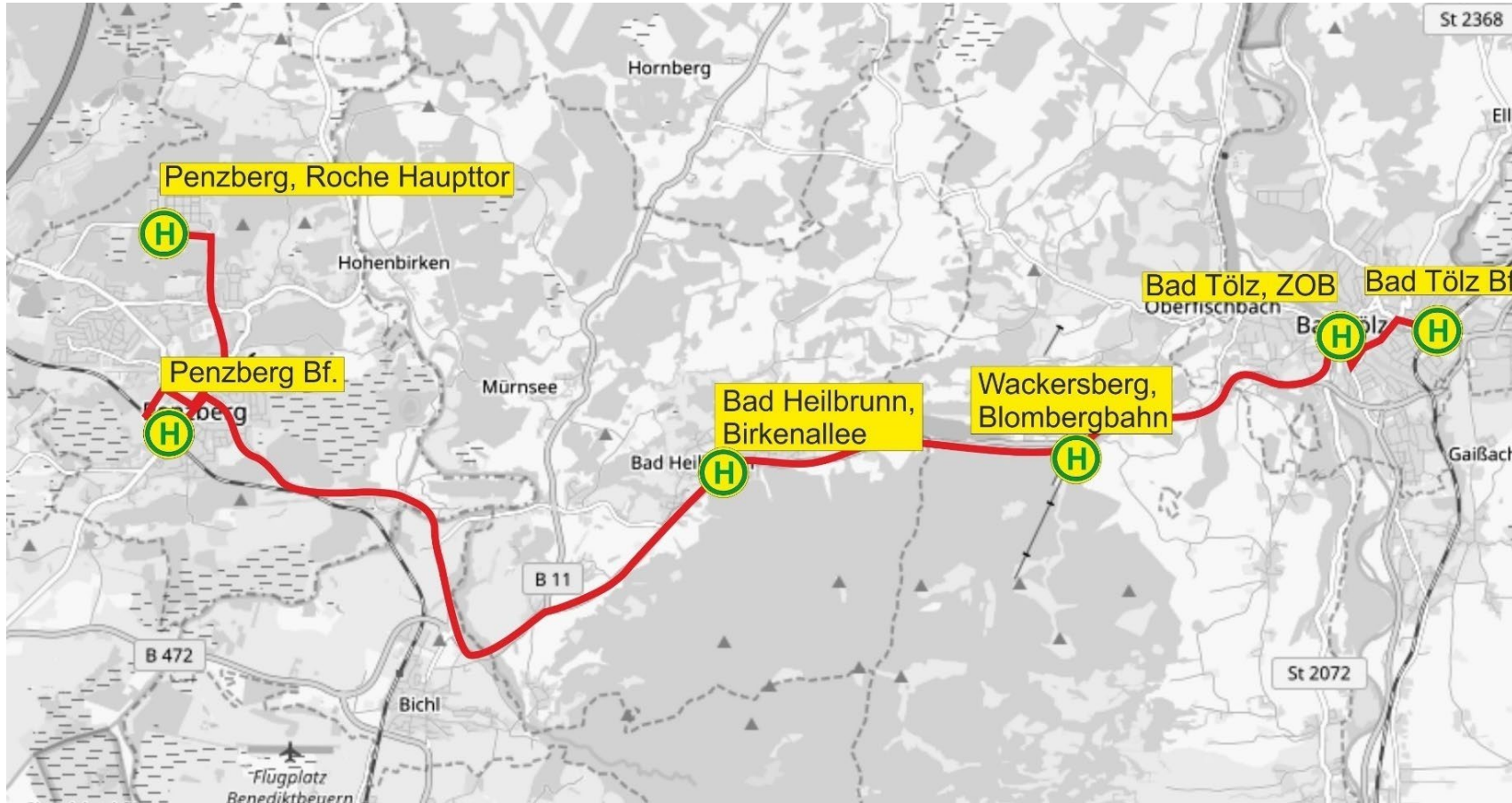
- Miesbach Bf.
- Agatharied
- Ostin, Oedberglift
- Gmund Bf.
- Waakirchen, Rathaus
- Bad Tölz Bf.

Haltestellen (Zusatzlinie, **blau**):

- Miesbach bzw. Gmund Bf.
- Waakirchen, Apotheke
- Reichersbeuern, Ortsmitte
- Greiling, Kirche
- Bad Tölz Bf.

1. Betriebskonzept und Fahrplan

Linienverlauf Bad Tölz – Penzberg

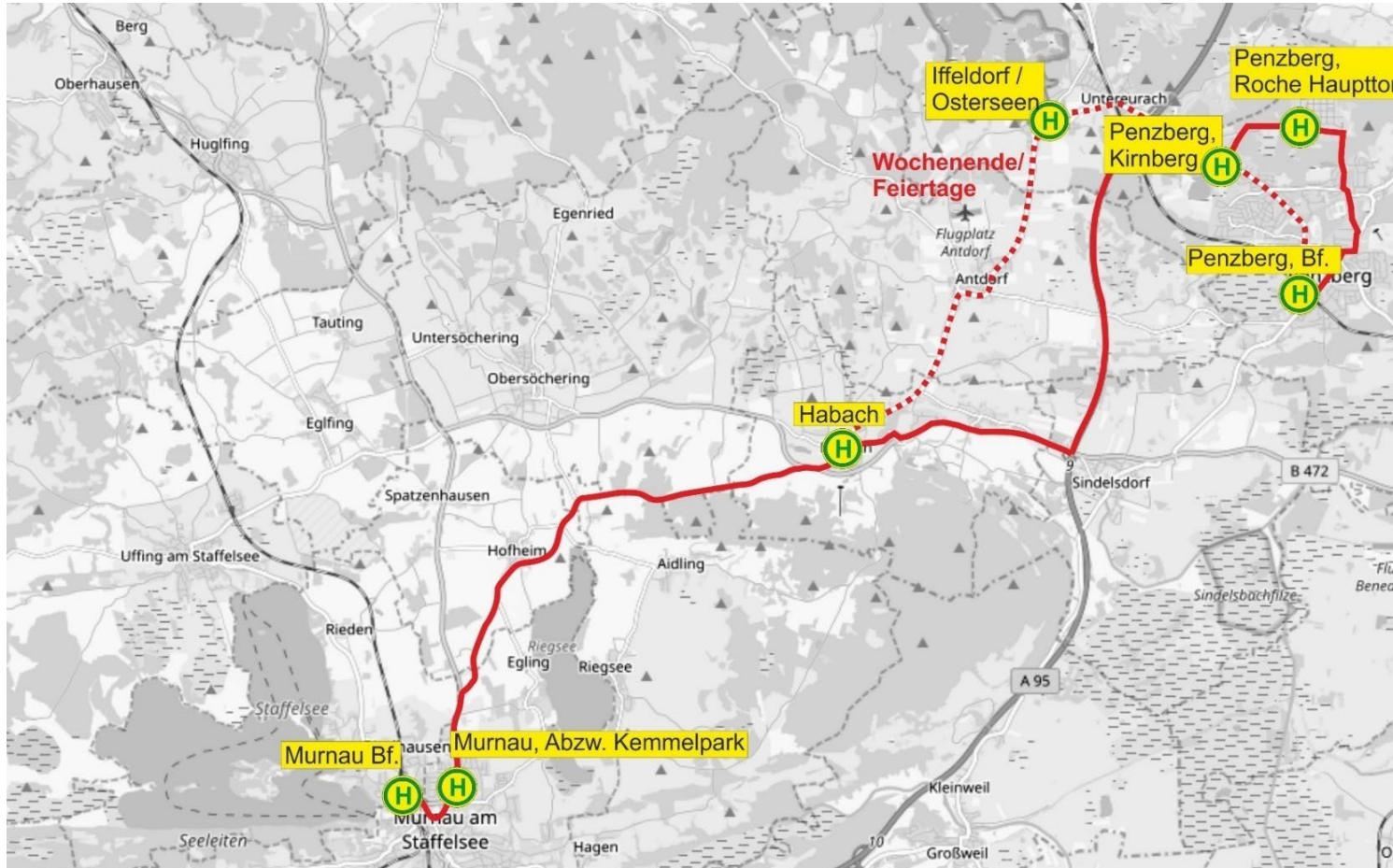


Haltestellen:

- Bad Tölz Bf.
- Bad Tölz, ZOB
- Wackersberg, Blombergbahn
- Bad Heilbrunn, Birkenallee
- Penzberg Bf.
- Penzberg, Roche Haupttor (nur Mo-Fr)

1. Betriebskonzept und Fahrplan

Linienverlauf Penzberg – Murnau



Haltestellen:

- Penzberg Bf.
- Penzberg, Roche Haupttor (nur Mo-Fr)
- Penzberg, Kirnberg
- Iffeldorf, Osterseen (nur Sa/So/F)
- Habach
- Murnau, Abzw. Kemmelpark
- Murnau Bf.

2. Ausschreibung und Kostenkalkulation (aktualisiert)

Ausschreibungsfahrplan

Herbst 2023	Aktueller Stand Alpenbus	Phase 1 Vorbereitung und Vorabbekanntmachung
Bis Dezember 2023:	Entscheidungen der ATs	
Mitte / Ende Dez. 2023:	Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung	
Mitte / Ende Dez. 2024:	Ausschreibungsstart	Phase 2 Ausschreibung bis Zuschlagserteilung
Mitte / Ende Feb. 2025:	Angebotsfrist und -Öffnung	
Mitte / Ende Mär.2025:	Versenden der Zuschlagsempfehlung	
Mitte / Ende Apr. 2025:	Zuschlagserteilung	
ab Ende April / Anfang Mai 2025:	Zeit für Linienvorbereitungen und Fahrzeugbeschaffung seitens des VU	Phase 3 Vorbereitungen zum Betriebsstart
14.12.2025:	Betriebsstart	

Legende:

Zuarbeit der ATs werden benötigt

Zuarbeit des VUs wird benötigt

Der Zeitplan ist nur realisierbar, wenn mit Vergabeempfehlung keine weitere Gremienbefassung erforderlich ist und die Ausschreibungsergebnisse im Kostenrahmen sind. Ansonsten ist der Zeitplan inkl. Betriebsstart nicht möglich.

2. Ausschreibung und Kostenkalkulation (aktualisiert)

Konzeption basiert auf zwei Hauptlinien (inkl. zusätzlicher Direktverbindung Bad Tölz – Miesbach / Gmund)

- Hauptlinie Murnau – Bad Tölz
- Hauptlinie Bad Tölz – Rosenheim (über Gmund)

Ausschreibung wird in zwei separaten Prozessen erfolgen

- **Alpenbus West:**
Hauptlinie Murnau – Bad Tölz
- **Alpenbus Ost:**
Hauptlinie Bad Tölz – Rosenheim (über Gmund) inkl. Express Bad Tölz – Miesbach

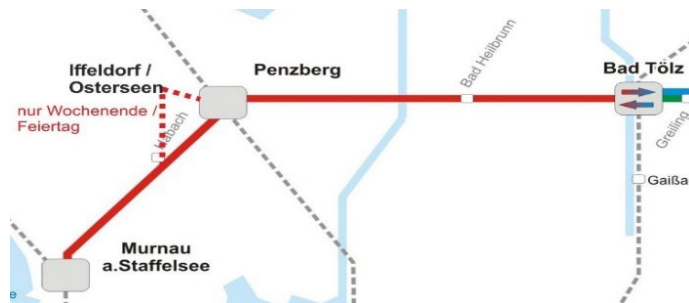


Keine betrieblichen Synergieeffekte zwischen Ost- und West-Ast der Alpenbuslinie
Kleine Ausschreibungen stärken den Wettbewerb

2. Ausschreibung und Kostenkalkulation (aktualisiert)

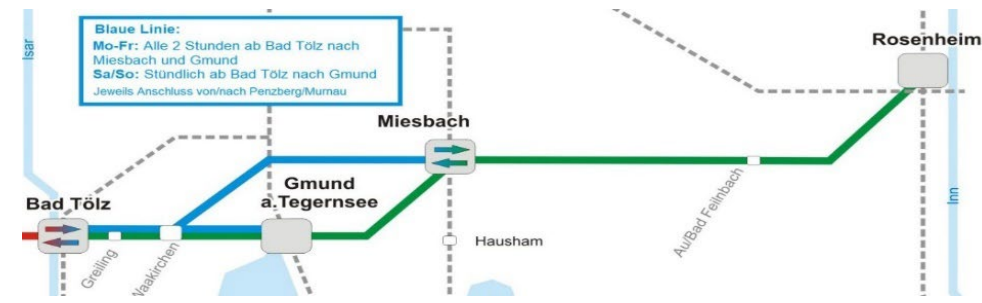
Alpenbus West

- Hauptlinie Murnau – Bad Tölz
- ca. 485.000 Nwkm
- 5 Jahre Laufzeit
- 3 Fahrzeuge
 - 12m Low Entry Überland
 - MVV-konform
 - SNF 4 Sitzplätze



Alpenbus Ost

- Hauptlinie Bad Tölz – Rosenheim
- Mit Verbindung Bad Tölz – Miesbach /Gmund
- ca. 830.000 Nwkm
- 5 Jahre Laufzeit
- 6 Fahrzeuge
 - 12m Low Entry Überland
 - MVV-konform
 - SNF 4 Sitzplätze



2. Ausschreibung und Kostenkalkulation (aktualisiert)

Kosten und Kostenaufteilung (ohne Förderung)

Alpenbus West

Geschätzter Kostenrahmen:

1.090.000 €/a - 1.220.000 €/a

Territoriale Aufteilung des Kostenrahmens	Nwkm	Untergrenze in €/a	Obergrenze in €/a
Garmisch-Partenkirchen	70.966	160.000 €	180.000 €
Weilheim-Schongau	241.645	546.000 €	612.000 €
Bad Tölz-Wolfratshausen	169.472	383.000 €	429.000 €

Alpenbus Ost (inkl. Zusatzfahrten)

Geschätzter Kostenrahmen:

2.090.000 €/a – 2.330.000 €/a

Territoriale Aufteilung des Kostenrahmens	Nwkm	Untergrenze in €/a	Obergrenze in €/a
Bad Tölz-Wolfratshausen	138.108	348.000 €	388.000 €
Miesbach	422.089	1.064.000 €	1.186.000 €
Rosenheim	179.005	451.000 €	503.000 €
Rosenheim Stadt	90.032	227.000 €	253.000 €

Alle Angaben ohne Förderung

2. Ausschreibung und Kostenkalkulation (aktualisiert)

Kosten und Kostenaufteilung pro Landkreis abzüglich Förderung (60% des Betriebskostendefizits im Schnitt der ersten drei Betriebsjahre)

Alpenbus West

Geschätzter Kostenrahmen:

1.090.000 €/a - 1.220.000 (ohne Förderung)

Territoriale Aufteilung des Kostenrahmens	Nwkm	Ca-Kosten ohne Förderung (Mittelwert)	Ca-Kosten abzüglich Förderung
Garmisch-Partenkirchen	70.966	170.000 €	68.000 €
Weilheim-Schongau	241.645	579.000 €	231.600 €
Bad Tölz-Wolfratshausen	169.472	406.000 €	162.400 €

Alpenbus Ost (inkl. Zusatzfahrten)

Geschätzter Kostenrahmen:

2.090.000 €/a – 2.330.000 €/a (ohne Förderung)

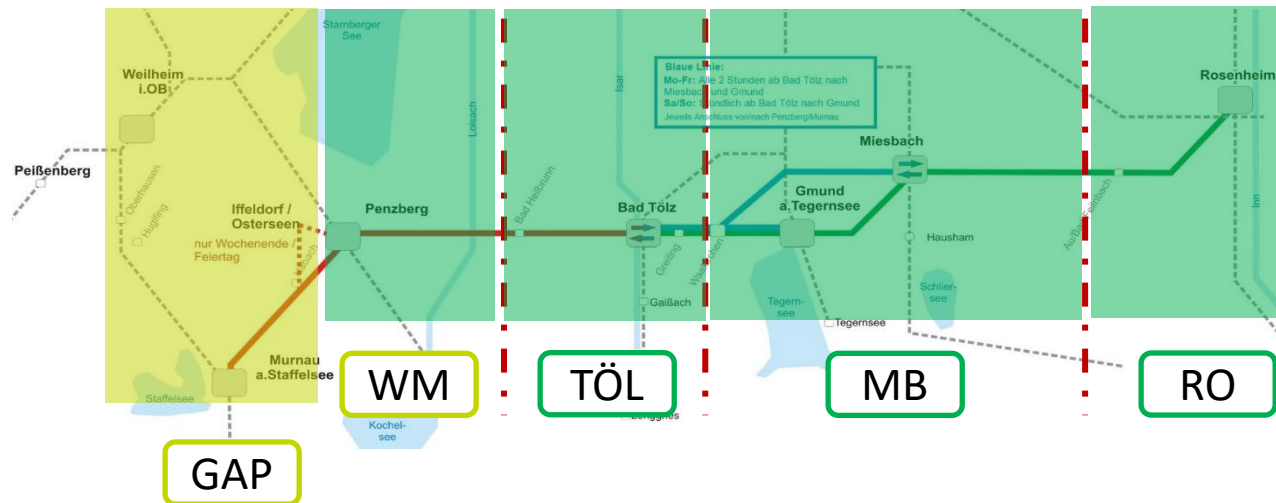
Territoriale Aufteilung des Kostenrahmens	Nwkm	Ca-Kosten ohne Förderung (Mittelwert)	Ca-Kosten abzüglich Förderung
Bad Tölz-Wolfratshausen	138.108	368.000 €	147.200 €
Miesbach	422.089	1.125.000 €	450.000 €
Rosenheim	179.005	477.000 €	190.800 €
Rosenheim Stadt	90.032	240.000 €	96.000 €

Fahrgeldeinnahmen sind bei den Abschätzungen noch nicht berücksichtigt.

Konservativ geschätzt ist eine **Kostendeckung** von **10%-15% im 1. Betriebsjahr** bis zu **25%+** ab dem **4. Betriebsjahr** zu erwarten (höhere Kostendeckung auf Teilabschnitten möglich)

3. Tarif

- Der Alpenbus soll im MVV-Tarif verkehren
- MVV-Beitritt der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (inkl. Streckenabschnitt nach Penzberg), Miesbach und Rosenheim (auch Stadt) ist zum Dezember 2023 ist beschlossen (dunkelgrün markiert) – für die weiteren Streckenabschnitte (Penzberg – (Iffeldorf –) Habach – Murnau) im Dez 2024 (Weilheim-Schongau) bzw. 2025 (Garmisch-Partenkirchen) in Vorbereitung.
→ Im Optimalfall befindet sich zum Betriebsbeginn im Sommer 2026 der komplette Linienweg des Alpenbus im MVV-Gebiet.
→ Falls der West-Ast noch nicht vollständig im MVV-Gebiet liegt, kann der MVV-Tarif mindestens bis zur letzten Haltestelle im Verbundgebiet angewendet werden.



4. Weiteres Vorgehen

Ausschreibungsfahrplan

Herbst 2023	Aktueller Stand Alpenbus	Phase 1 Vorbereitung und Vorabbekanntmachung
Bis Dezember 2023:	Entscheidungen der ATs	
Mitte / Ende Dez. 2023:	Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung	
Mitte / Ende Dez. 2024:	Ausschreibungsstart	Phase 2 Ausschreibung bis Zuschlagserteilung
Mitte / Ende Feb. 2025:	Angebotsfrist und -Öffnung	
Mitte / Ende Mär.2025:	Versenden der Zuschlagsempfehlung	
Mitte / Ende Apr. 2025:	Zuschlagserteilung	
ab Ende April / Anfang Mai 2025:	Zeit für Linienvorbereitungen und Fahrzeugbeschaffung seitens des VU	Phase 3 Vorbereitungen zum Betriebsstart
14.12.2025:	Betriebsstart	

Legende:

- Zuarbeit der ATs werden benötigt
- Zuarbeit des VUs wird benötigt

Der Zeitplan ist nur realisierbar, wenn mit Vergabeempfehlung keine weitere Gremienbefassung erforderlich ist und die Ausschreibungsergebnisse im Kostenrahmen sind. Ansonsten ist der Zeitplan inkl. Betriebsstart nicht möglich.



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit**