# Evaluationsbericht zum Nahverkehrsplan

## Teilraum Alfter

**Januar 2014**

:rhein-sieg-kreis

# Inhalt


1. Grundlagen ..... 3
   1.1. Evaluationsraum ..... 3
   1.2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen ..... 4
   1.3. Nachjustierungen seit der Umsetzung ..... 4
   1.4. Fahrgasteingaben seit der Umsetzung ..... 4
   1.5. Politische Aufträge ..... 4
2. Angebotsanalyse ..... 5
   2.1. Vorgaben des Nahverkehrsplans ..... 5
   2.2. Fahrplanangebot ..... 6
   2.3. Anschlüsse ..... 6
   2.4. Nachfrage ..... 6
   2.5. Direktverbindungen ..... 7
   2.6. Erschließungsqualität ..... 8
   2.7. Haltestelleninfrastruktur ..... 8
   2.8. Linienwege und Fahrbetrieb ..... 11
   2.9. Fahrgastinformation ..... 12
3. Handlungsempfehlungen ..... 13
   3.1. Ersatz der Buslinie 605 durch die Buslinie 633 in Oedekoven ..... 13
   3.2. Verbesserte Anbindung der Höhenlagen von Alfter und Oedekoven ..... 15
   3.3. Fahrplanangebot ..... 18
   3.4. Weiterentwicklung des Regionalbusverkehrs ab Bonn Hbf ..... 19
   3.5. Ausbau der Bushaltestellen ..... 20
   3.6. Zusammenfassung ..... 22


# Impressum


Rhein-Sieg-Kreis

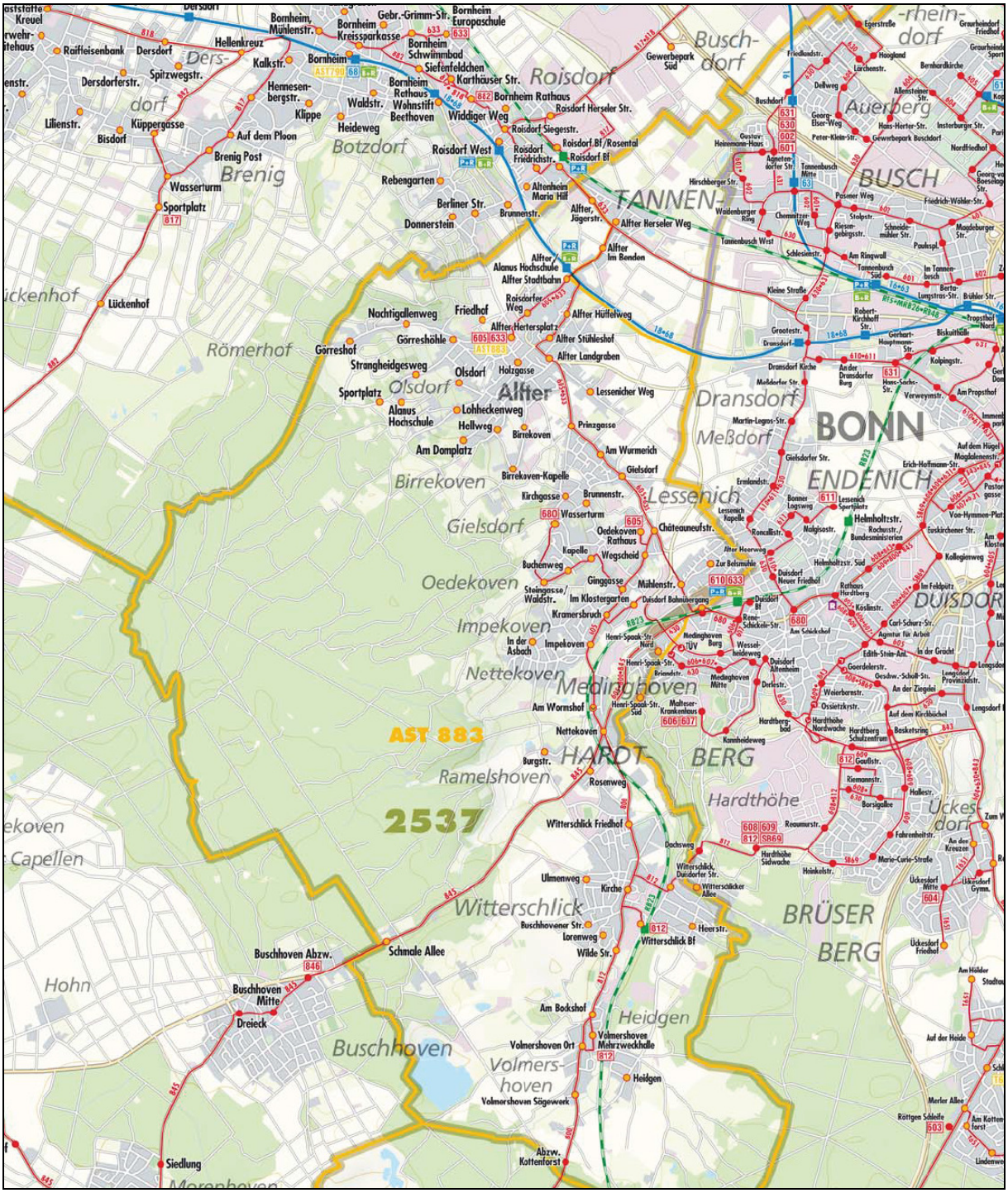
Planungsamt – 61.4/chg

Version 1.3 – 13. Januar 2014

# 1. Grundlagen

## 1.1. Evaluationsraum

Der Evaluationsraum umfasst das Gebiet der Gemeinde Alfter mit den Buslinien 605, 633, 680, 800, 812 und 845 sowie dem Schienenverkehr auf der Vorgebirgsbahn (Stadtbahnlinie 18/68) und der Voreifelbahn (RB 23). Jenseits der Gemeindegrenzen werden die Streckenabschnitte zu den beiden wichtigen Verknüpfungspunkten Roisdorf Bahnhof und Duisdorf Bahnhof mitbetrachtet, über die die Gemeinde Alfter mit Köln und Bonn verbunden ist.




Quelle: VRS 2013

**Abbildung 1: Liniennetz in Alfter**

## 1.2. Nahverkehrsplan-Maßnahmen

Das aktuelle ÖPNV-Angebot in Alfter geht auf die Umsetzung des Optimierungskonzeptes für den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 zurück. Die entsprechenden Beschlüsse wurden im Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreises am 19.05.2009 und im Kreistag am 17.09.2009 getroffen. Wesentliche Neuerung war die Einführung der TaxiBus-Linie 680 (Duisdorf – Gielsdorf Wasserturm) bei gleichzeitiger Rücknahme des AST aus deren Bedienungsgebiet. Die Betriebsleistung blieb ansonsten weitgehend unverändert.

## 1.3. Nachjustierungen seit der Umsetzung

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurde die ehemalige SWB-Linie 634 (Hardthöhe – Volmershoven) von der RVK übernommen und in 812 umnummeriert. Damit verbunden war eine Umstellung schwach nachgefragter Fahrten auf TaxiBus. Im Gegenzug verkehrt die Linie seit Anfang 2013 als TaxiBus auch am Wochenende und in den Abendstunden.

Auf Wunsch der Gemeinde Alfter kam es zwischenzeitlichen zu einigen kleineren Nachjustierungen (veränderte Fahrplanzeiten der Linie 680, Wiedereinrichtung der Haltestelle Am Schickshof für die Linien 800 und 845).

## 1.4. Fahrgasteingaben seit der Umsetzung

Es liegen Eingaben vor, die Höhenlagen von Oedekoven besser mit dem Ortszentrum um das Rathaus zu verbinden. Derzeit wird dieser Bereich von der TaxiBus-Linie 680 umfahren. Die aktuellste derartige Eingabe ging am 01.12.2013 ein, wobei auf die Wichtigkeit der Verbindung für die medizinische Versorgung der Bürger in den Höhenlagen hingewiesen wird.

## 1.5. Politische Aufträge

Bestandteil des Kreistagsbeschluss vom 17.09.2009 sind folgende Planungsaufträge zur Weiterentwicklung des Angebotes:

- Erarbeitung eines neuen Bedienungskonzeptes für die Linien 800, 843 und 845 zusammen mit der Stadt Bonn, sobald auf der RB 23 zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden können
- Anbindung der Höhenbereiche in Alfter, Prüfung einer finanziellen Beteiligung der Alanus-Hochschule

Der erste Punkt wurde in Abstimmung mit der Stadt Bonn um die SWB-Linien 605 und 633 erweitert und in dieser Form auch im aktuellen Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises am 20.12.2012 durch den Kreistag beschlossen. Hintergrund ist der laufende Ausbau der RB 23, im Rahmen dessen u.a. die neuen Haltepunkte Alfter-Impekoven und Bonn-Helmholtzstraße realisiert werden. Damit kann ein Teil des heutigen Busverkehrs auf die Schiene verlagert werden, und zwar insbesondere zwischen Impekoven/Oedekoven und Bonn-Zentrum sowie zwischen Rheinbach/Meckenheim und den Schulen und Ministerien entlang der Rochusstraße. Zudem wird das Platzangebot der RB 23 in den Hauptverkehrszeiten voraussichtlich Mitte 2014 deutlich erhöht (ca. +50% durch den Einsatz längerer Züge).

Bezüglich der Anbindung der Alfterer Höhenbereiche haben mehrere Versuche zur finanziellen Beteiligung der Alanus-Hochschule zu keinem Ergebnis geführt. Eine bessere Anbindung der Höhenbereiche ist dennoch wünschenswert, wobei die Erschließung der Wohngebiete im Vordergrund stehen sollte.

# 2. Angebotsanalyse

## 2.1. Vorgaben des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan differenziert die Angebotsstandards im ÖPNV nach einem Primär- und einem Sekundärnetz sowie nach der räumlichen Lage im verdichteten bzw. ländlichen Raum. Für die vier möglichen Kombinationen gibt es jeweils unterschiedliche Vorgaben bzgl. Takt und Bedienungszeiten.

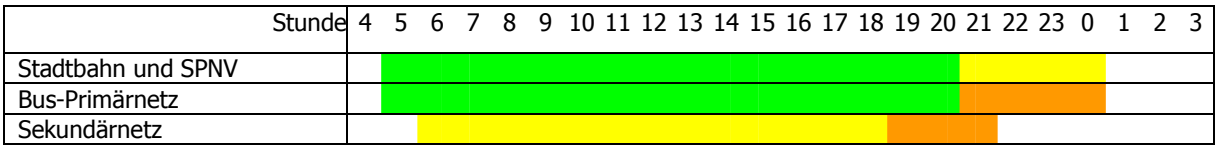
Aufgabe des Primärnetzes ist die Bedienung der fahrgaststarken Verkehrsrelationen und die Verbindung der Siedlungsschwerpunkte, Zentren und Verknüpfungspunkte untereinander. Durch eine angebotsorientierte Fahrplangestaltung sollen dort Fahrgastpotenziale besser aktiviert werden. Einbezogen sind in das Primärnetz alle Gemeindehauptorte und alle sonstigen Siedlungsschwerpunkte mit mehr als 2.500 Einwohnern. In Alfter zählen folgende Achsen zum Primärnetz:

- Bonn Hbf – Duisdorf Bf – Witterschlick – Euskirchen Bf (Voreifelbahn, RB 23)
- Bonn Hbf – Alfter – Brühl – Köln (Vorgebirgsbahn, Stadtbahnlinie 18/68)
- Roisdorf Bf – Alfter – Gielsdorf – Oedekoven – Duisdorf Bf (Busverkehr)

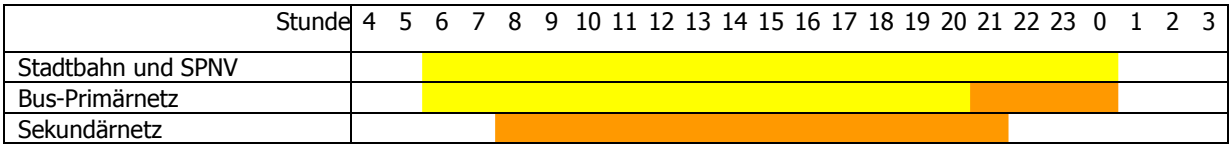
Darüber hinausgehende Verbindungen zur besseren Feinerschließung zählen zum Sekundärnetz. Dieses soll an qualifizierten Verknüpfungspunkten mit dem Primärnetz verknüpft werden. In Alfter selbst ist dies die Stadtbahnhaltestelle der Linie 18, dazu kommen außerhalb des Gemeindegebietes die Bahnhöfe in Bonn-Duisdorf und Bornheim-Roisdorf.

Gemäß Landesentwicklungsplan NRW 1995 ist Alfter dem Gebiet mit überwiegend verdichteter Raumstruktur in der Ballungsrandzone zugeordnet. Die Mindestbedienungsstandards des Nahverkehrsplans zeigt Tabelle 1. Zu berücksichtigen ist, dass diese Mindestbedienungsstandards auch durch Überlagerung parallel geführter Linien hergestellt werden können. In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ist der Einsatz von TaxiBussen möglich.

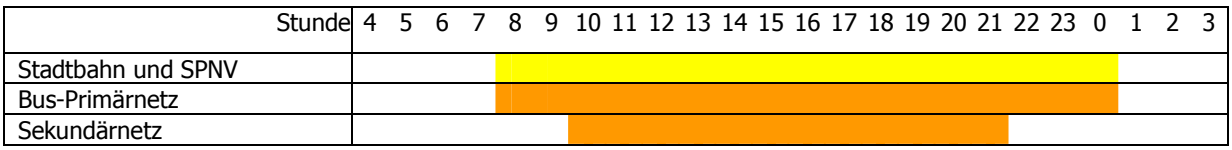
**Montag bis Freitag**




**Samstag**




**Sonntag**




mindestens 15- oder 20-Minuten-Takt (je nach Anschlussbeziehungen zum SPNV)
mindestens zwei Fahrten pro Stunde (30-Minuten-Takt anzustreben)
mindestens 60-Minuten-Takt

**Tabelle 1: Angestrebte Angebotsstruktur für alle Wochentage und Verkehrsmittel**

Ausgenommen von den Mindestbedienungsstandards sind Linien, die ausschließlich den Belangen des Schülerverkehrs dienen, Linien mit Überlagerungs- oder Ergänzungsfunktion, grenzüberschreitende Linien ohne Relevanz für den Verkehr im Rhein-Sieg-Kreis sowie kommunal vereinbarte Leistungen. Die Mindestbedienungsstandards schließen andererseits nicht aus, dass im Nahverkehrsplan für ausgewählte Linien auch höhere Standards formuliert werden können.

## 2.2. Fahrplanangebot

Das bestehende Liniennetz erfüllt die Mindestbedienungsstandards weitgehend, aber nicht vollständig. Folgende Bedienungsdefizite sind zu erkennen:

- Bus-Hauptachse Roisdorf – Alfter – Duisdorf: im nördlichen Teil montags bis freitags 30'- statt 15'/20'-Takt, fehlendes Angebot nach Roisdorf abends und am Wochenende
- Stadtbahnlinie 18/68: im Gemeindegebiet Alfter volle Erfüllung der Standards mit Ausnahme einer abendlichen Taktlücke (Fahrt 23.09 Uhr ab Bonn nur bis Dransdorf), allerdings fährt abends, samstagnachmittags und sonntags nur jede zweite Fahrt über Bornheim hinaus nach Brühl und Köln
- TaxiBus-Linie 680 und AST: nur 60'- statt 30'-Takt montags bis freitags
- Voreifelbahn (RB 23): 60'- statt 30'-Takt abends und sonntags, 30'- statt 15'/20'-Takt in den Nebenverkehrszeiten montags bis freitags

Die Situation auf der Voreifelbahn wird hier nur nachrichtlich wiedergegeben, zuständiger Aufgabenträger ist der Nahverkehr Rheinland (NVR). Gemäß Zielnetzkonzeption des NVR soll die RB 23 langfristig auf S-Bahn-Betrieb umgestellt werden, womit die bestehenden Bedienungsdefizite ggf. beseitigt werden können.

## 2.3. Anschlüsse

Gute Anschlüsse zwischen Bus und Bahn werden insbesondere am Knoten Bonn-Duisdorf hergestellt. Die Buslinien 633 und 680 besitzen dort i.A. kurze Übergangszeiten zur RB 23 von und nach Bonn Hbf. An der Stadtbahnhaltestelle Alfter bestehen aufgrund der unterschiedlichen Grundtakte von Bus und Bahn (30 bzw. 20 Minuten) keine systematischen Verknüpfungen, doch gibt es aufgrund der Stichfahrt der Buslinie 633 zum Hertersplatz häufige Fahrmöglichkeiten in das Zentrum von Alfter.

Verbesserungen sind für Umsteiger zum SPNV in Roisdorf erforderlich. Samstags, sonntags und abends gibt es aufgrund der dann nicht verkehrenden Buslinie 633 ausschließlich AST-Anschluss. Tagsüber wird nur auf eine der zwei RB-Linien Anschluss hergestellt.

## 2.4. Nachfrage

Auf den in Alfter verkehrenden Buslinien wurden im April 2013 umfangreiche Fahrgasterhebungen durchgeführt. In diesem Zeitraum gab es keine baustellenbedingten Einschränkungen auf der RB 23. Die Buslinien 605 (nur Abschnitt Alfter – Duisdorf), 633, 800 und 845 wurden unter der Woche, samstags und sonntags jeweils zwischen 7 und 23 Uhr vollständig gezählt. Die Ergebnisse sind nachfolgend tabellarisch zusammengestellt.

| **Linie** | **Fahrgäste pro Tag** | | | **Durchschnitt pro Fahrt** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mo-Fr | Sa | So | Mo-Fr | Sa | So |
| 605 (nur Duisdorf-Oedekoven) | 1.382 | 746 | 745 | 14,4 | 10,8 | 13,3 |
| 633 | 2.529 | 432 | kein Angebot | 42,9 | 12,7 | kein Angebot |
| 800 | 1.827 | 749 | 394 | 45,7 | 27,7 | 26,3 |
| 845 | 2.256 | 1.074 | 419 | 44,2 | 32,5 | 27,9 |

**Tabelle 2: Fahrgastzahlen der Buslinien**

Bei der Gegenüberstellung der Fahrgastzahlen ist zu berücksichtigen, dass der betrachtete Abschnitt der Buslinie 605 wesentlich kürzer ist als die anderen Linien. Insgesamt kann festgehalten werden, dass das Angebot im Rhein-Sieg-Kreis auf keiner Linie überdimensioniert ist. Es ist allerdings zu erwarten, dass der neue Haltepunkt Impekoven Fahrgäste von der Linie 605 abziehen wird. Insofern ist auf dieser Linie eine Angebotsreduzierung zu erwägen.

In Bonn stellt die Buslinie 633 zwischen Bahnhof Duisdorf und Lessenich derzeit erhebliche Überkapazitäten dar, keine einzige Fahrt erreicht auf diesem Abschnitt mehr als zehn Fahrgäste. Daher wäre dort grundsätzlich eine Taktausdünnung oder der Einsatz kleinerer Fahrzeuge sinnvoll. Da die Durchbindung vom Bahnhof Duisdorf nach Lessenich für Fahrgäste aus Alfter keine Relevanz hat, kann die Linie 633 grundsätzlich am Bahnhof Duisdorf getrennt oder alternativ zu interessanteren Zielen umgeklappt werden.

Im Rahmen der Fahrgastzählung fand auf den Linien 605 und 800 zudem eine Quelle/Ziel-Befragung statt, um die Inanspruchnahme und Notwendigkeit der heutigen Durchbindungen in Bonn beurteilen zu können. Diesbezüglich sind folgende Ergebnisse herauszustellen:

- Linie 605: Mehr als drei Viertel der Fahrgäste aus Alfter nutzt die Linie im Nahbereich zwischen Oedekoven/Impekoven und Duisdorf. Die Verbindung ins Bonner Zentrum hat eine relativ geringe Relevanz. Mit der Eröffnung des neuen Haltepunktes Impekoven wird sich diese Situation voraussichtlich weiter verstärken, da der Haltepunkt aus dem Einzugsgebiet der Linie 605 fußläufig erreichbar ist und eine deutlich schnellere Bahnverbindung nach Bonn herstellt. Eine Durchbindung der Linie 605 aus dem Bonner Zentrum über Duisdorf hinaus bis Oedekoven ist daher zukünftig nicht mehr erforderlich.
- Linie 800: Am Erhebungstag fuhren 785 Fahrgäste grenzüberschreitend. Davon kamen 455 aus den auch von der RB 23 erschlossenen Orten Witterschlick und Rheinbach sowie 330 aus den nicht von der RB 23 erschlossenen Orten Volmershoven, Lüftelberg und Flerzheim. Davon wären wiederum 183 bei einer denkbaren Abbindung in Duisdorf betroffen. Modifikationen sind dann erwägenswert, wenn dadurch Spielräume für wesentliche Verbesserungen im Zubringerverkehr entstehen. Ansonsten besteht die Gefahr von Fahrgastverlusten. Der Sachverhalt wird in Kapitel 3.4 weiter thematisiert.

Auf den TaxiBus-Fahrten der Linien 680 und 812 waren im Gesamtjahr 2012 4.450 bzw. 646 Fahrgäste unterwegs, im Tagesdurchschnitt also 12,2 bzw. 1,8. Der AST-Verkehr verzeichnete 2012 insgesamt 1.338 Fahrgäste im gesamten Gemeindegebiet, das sind durchschnittlich 3,7 pro Tag. Insgesamt ist die Nutzung der flexiblen Bedienungsformen sowohl absolut als auch relativ bezogen auf die Einwohnerzahl in den Einzugsgebieten sehr niedrig. Es ist zu erwarten, dass eine Umstellung der Verkehrsbedienung auf Linienverkehr ohne Vorbestellung bei ausreichend attraktivem Angebot zu Fahrgaststeigerungen bei gleichzeitiger Fahrgastverlagerung von der bestehenden Buslinie 633 führen würde (vgl. Kapitel 2.6).

## 2.5. Direktverbindungen

Gemäß Nahverkehrsplan sollen alle Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnern umsteigefrei mit den zugehörigen Gemeindezentren sowie sonstigen nahe gelegenen Subzentren verbunden werden. Diesbezüglich gibt es in Alfter diverse Verbesserungspotenziale:

- Das Zentrum von Bornheim ist aus dem Kernort Alfter nicht direkt erreichbar, da die Buslinie 633 eine Station vorher an der Europaschule endet.
- Das Zentrum von Bonn-Duisdorf ist für Nutzer der Buslinie 633 nicht direkt erreichbar, da die Linie nur den etwas abseits gelegenen Bahnhof anfährt.
- Der um das Rathaus Oedekoven gelegene zentrale Versorgungsbereich ist aus den Höhenlagen sowie den südlichen Ortsteilen Witterschlick und Volmershoven/Heidgen nur per AST erreichbar. Zudem wird er von der Buslinie 633 nur randlich bedient.

- Der Alma-Einkaufspark ist ausschließlich mit der TaxiBus-Linie 680 und damit nur aus einem sehr begrenzten Einzugsgebiet erreichbar.

Das Oberzentrum Bonn soll im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis von allen Haltestellen aus mit maximal einem Umstieg erreichbar sein. Dies ist gegeben, da alle Linien einen oder mehrere Verknüpfungspunkte mit Anschluss an die RB 23 oder die 18/68 anfahren. Darüber hinaus bestehen Direktverbindungen mit den Buslinien 605, 800 und 845 nach Bonn Hbf.

## 2.6. Erschließungsqualität

In geschlossen bebauten Gebieten soll die Luftlinienentfernung zur nächsten Bushaltestelle maximal 500 m betragen, im Außenbereich sind bis zu 1.000 m zulässig. Die in Alfter bestehende Situation ist in Abbildung 2 und Abbildung 3 grafisch wiedergegeben, wobei zur Veranschaulichung der Erschließungsqualität Haltestelleneinzugsradien von 500 m und 300 m dargestellt werden.

Ein wesentliches Erschließungsdefizit gibt es im westlichen Teil von Alfter. Die Luftlinienentfernung zu den nächstgelegenen Bushaltestellen Hertersplatz, Stühleshof und Landgraben beträgt von den äußeren Wohnlagen deutlich über 1 km. Einwohnerstarke Dorfstrukturen in den Kernen von Alfter-Olsdorf und Alfter-Birrekoven sind nicht vom Busverkehr erschlossen, betroffen sind außerdem auch verdichtete Neubaugebiete. Erschwerend hinzu kommt die nach Westen ansteigende Topographie mit entsprechend erschwerter Fußläufigkeit. Vor diesem Hintergrund ist die Einführung eines zusätzlichen Verkehrsangebotes gemäß Kreistagsbeschluss vom 17.09.2009 generell zu rechtfertigen. Setzt man für das Gebiet mit ca. 2000 Einwohnern den gesamtgemeindlichen ÖPNV-Anteil am Modal Split von 9% an (MiD 2008), so ergibt sich ein Fahrgastpotenzial von über 500 Fahrgästen pro Tag.

Ein weiteres Erschließungsdefizit besteht in Ramelshoven. Die über die B56 verkehrende Buslinie 845 ist zwar nur rund 300 m entfernt, doch gibt es dort keine Haltestelle. Problematisch ist die Situation seit Sperrung des Bahnübergangs Am Wormshof im Sommer 2013, wodurch auch die Bushaltestellen im nahen Nettekoven nicht mehr gut erreichbar sind. Voraussichtlich Ende 2014 wird aber eine neue Fußgängerunterführung zur Verfügung stehen.

## 2.7. Haltestelleninfrastruktur

Die Bushaltestellen weisen in Alfter bislang nur teilweise einen angemessenen Ausbauzustand auf. Einige Haltestellen wurden im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen modernisiert, jedoch nicht in einem einheitlichen Erscheinungsbild. Stellenweise existieren Hochborde, doch ist eine spaltfreie Anfahrbarkeit aufgrund der Haltestellengeometrie dennoch nicht überall möglich. Dies betrifft insbesondere die Haltestellen Witterschlick Kirche (sehr kurze Busbucht) und Oedekoven Rathaus (parallele Anfahrt der Kante aus dem Wendehammer heraus nicht möglich).

Besonders vordringlich ist der Ausbau der Bushaltestellen an den wichtigen Verknüpfungspunkten Alfter (Stadtbahn) sowie außerhalb des Gemeindegebietes am Bahnhof Roisdorf. Dort gibt es bislang nur Fahrbahnrandhaltestellen ohne Aufenthaltsqualität.

Im neuen Personenbeförderungsgesetz wurde festgelegt, dass der ÖPNV in Deutschland bis 2022 vollständig barrierefrei nutzbar sein soll. Dadurch besitzt der Ausbau von Bushaltestellen erhöhte Relevanz. Der Rhein-Sieg-Kreis hat im Sommer 2013 eine Arbeitsgruppe gebildet, um den barrierefreien Ausbau nach kreisweit möglichst einheitlichen Standards zu koordinieren. Die Gemeinde Alfter ist in diesem Arbeitskreis als Vertreter für das linksrheinische Kreisgebiet vertreten. Ziel ist es, in den Gemeinden Haltestellenausbauprogramme zu initiieren und im Förderprogramm des NVR zu verankern, so dass sukzessive eine flächendeckende Barrierefreiheit erreicht wird. Damit ist die große Chance verbunden, die Haltestellen zeitgemäß aufzuwerten und in ihrer Rolle als ÖPNV-Zugangsstelle besser und positiver in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern.

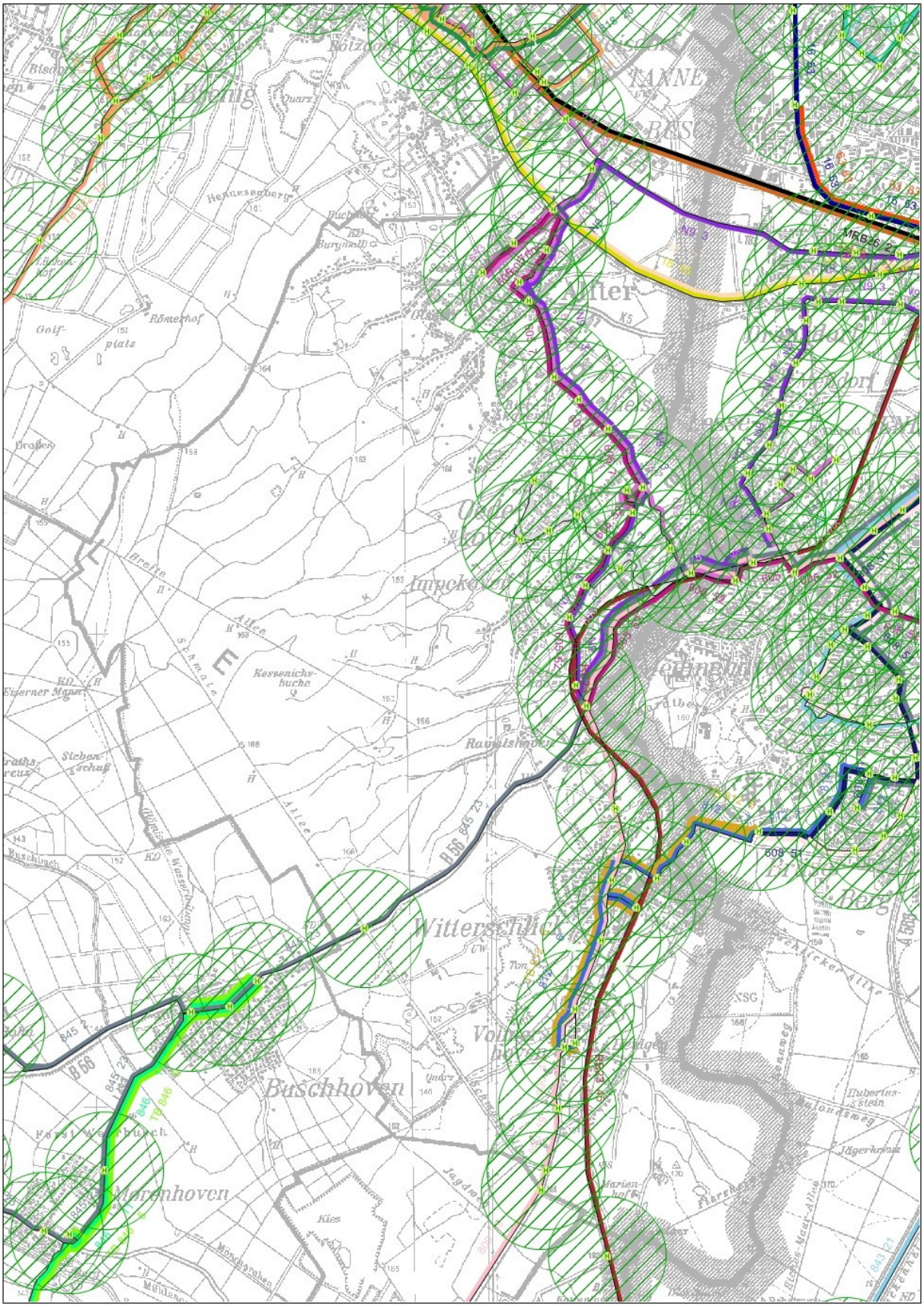



**Abbildung 2: 500 m-Einzugsbereich der Bushaltestellen in Alfter**

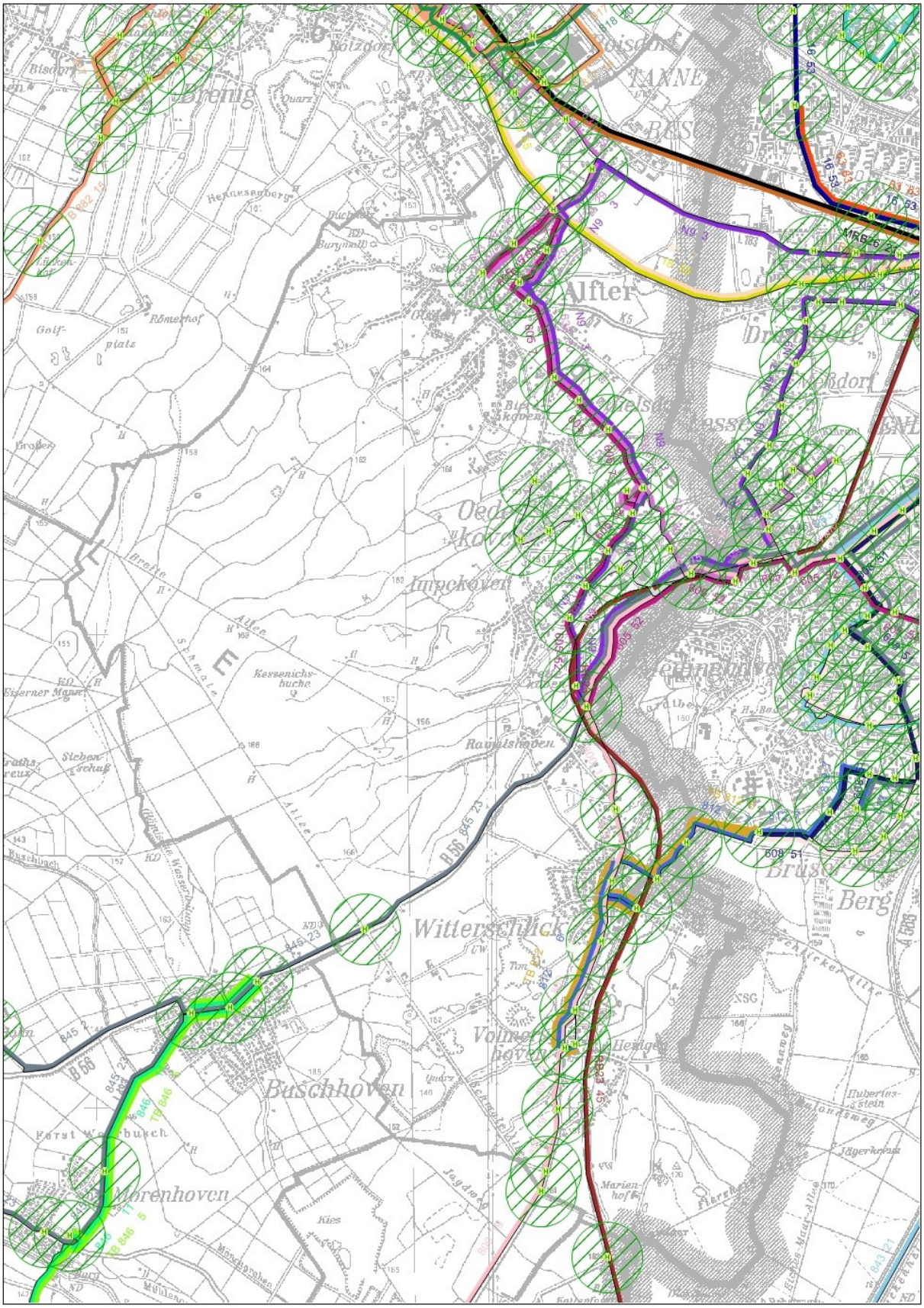



**Abbildung 3: 300 m-Einzugsbereich der Bushaltestellen in Alfter**

## 2.8. Linienwege und Fahrbetrieb

Die dörflich geprägte Struktur des Straßennetzes erschwert einen qualifizierten Busverkehr in Alfter erheblich. Eine eingeschränkte Betriebsqualität resultierend aus hohem Parkdruck und engem Straßenquerschnitt ist dabei vor allem entlang der Bahnhofstraße zwischen Alfter (Stadtbahn) und Hertersplatz zu beobachten. Erschwerend kommt dort regelmäßiger Busbegegnungsverkehr wegen dem dichten Angebot resultierend aus der Stichfahrt zum Hertersplatz hinzu. Zur Vermeidung der Stichfahrt wurde vor einigen Jahren eine Linienführung durch die Kronenstraße angeregt, was aufgrund einer Engstelle die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erfordern würde. Politisch wurde dieser Vorstoß seinerzeit abgelehnt.

Die Straßennetzstruktur ist weiterhin ein wesentlicher Grund für die in Kapitel 2.6 beschriebenen Erschließungsdefizite im Westen des Kernortes, da es dort keine Straßenzüge gibt, die durchgängig von Standardlinienbussen befahrbar sind. Aufgrund der fingerförmigen Siedlungsstruktur können die äußeren Siedlungslagen generell nur per Stichfahrt erreicht werden. Die TaxiBus-Linie 680 zur Anbindung der räumlich vergleichbaren Höhenlagen von Gielsdorf und Oedekoven kann ebenfalls nicht mit Standardlinienbussen befahren werden.

Wesentliche Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr wären langfristig dann möglich, wenn die Gemeinde Alfter die in der Flächennutzungsplanung vorgesehene sogenannte „Alfterer Hangstraße" durchgehend und mit ausreichend breitem Querschnitt realisieren könnte. Teilabschnitte der Straße existieren bereits.

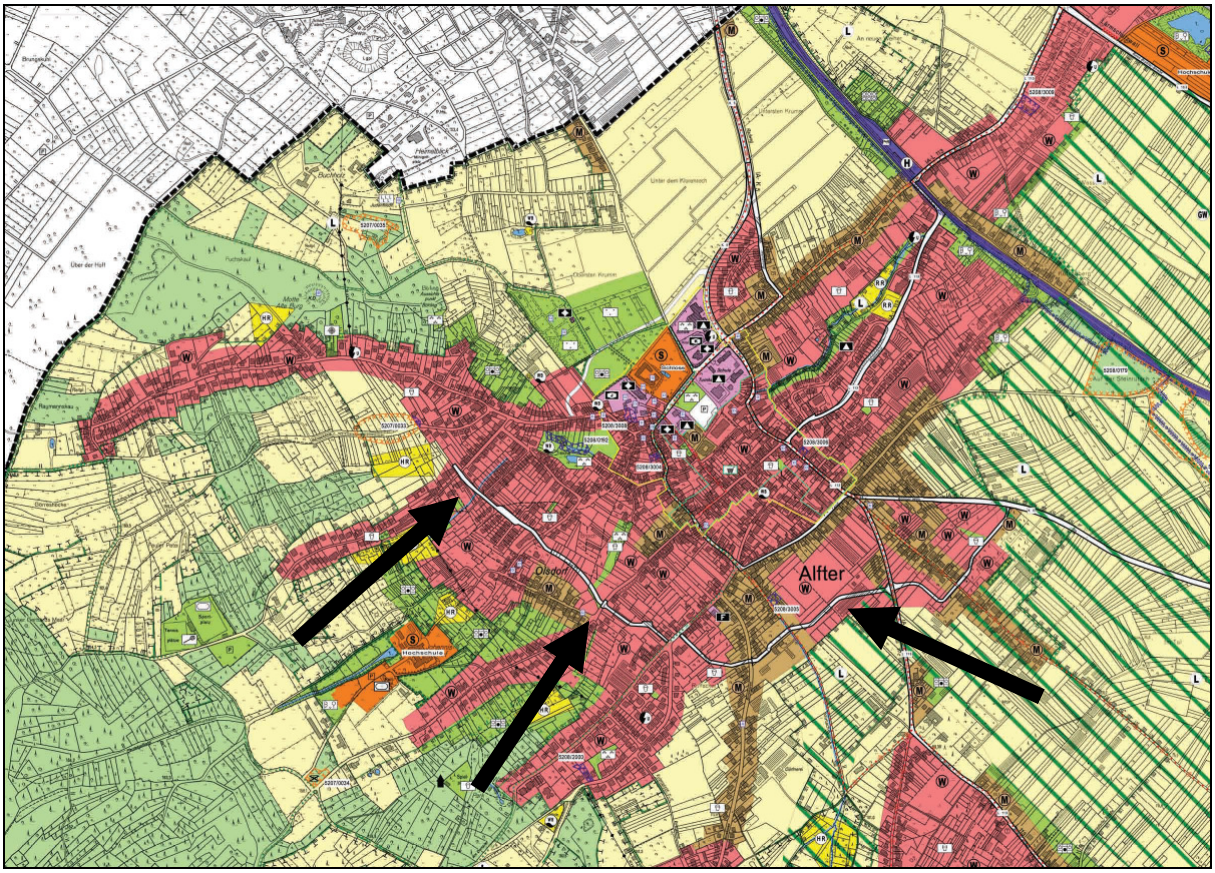



**Abbildung 4: Auszug aus dem Flächennutzungsplan mit geplanter Hangstraße Alfter**

## 2.9. Fahrgastinformation

Dynamische Fahrgastinformationsanlagen gibt es an den Bushaltestellen in Alfter bislang nicht. Im Zusammenhang mit dem Haltestellenausbau sollte an ausgewählten Punkten deren Einrichtung erwogen werden, insbesondere an der Verknüpfungshaltestelle Alfter Stadtbahn sowie an den zentralen Haltestellen in Alfter und Oedekoven.

Wünschenswert wäre die Bereitstellung eines Liniennetzplans an allen Haltestellen. Dieser sollte das Gemeindegebiet Alfter und die nahen Zentren und Verknüpfungspunkte in Bornheim und Bonn-Duisdorf darstellen. Dafür kann ggf. auf einen Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der SWB zurückgegriffen werden, der bereits große Teile dieses Gebietes enthält.

# 3. Handlungsempfehlungen

## 3.1. Ersatz der Buslinie 605 durch die Buslinie 633 in Oedekoven

Derzeit verkehren vom Knotenpunkt Bahnhof Duisdorf ausgehend drei Linien weiter in Richtung Oedekoven: Die Buslinie 605 über Nettekoven und Impekoven, die Buslinie 633 auf direktem Weg mit Weiterführung nach Alfter/Bornheim und die Linie 680 als TaxiBus über die Alma-Brücke. Diese Linienführungen sind aus folgenden Gründen nicht mehr zielführend:

- Die dichte Busanbindung von Nettekoven und Impekoven ist nach Eröffnung des von dort aus fußläufig erreichbaren Haltepunktes Impekoven nicht mehr erforderlich, da mit der RB 23 zukünftig sowohl Duisdorf als auch das Bonner Zentrum direkt erreichbar sein werden.
- Die direkte Busverbindung von Oedekoven nach Bonn Hbf ist aufgrund des neuen Haltepunktes Impekoven ebenfalls nicht mehr erforderlich. Aufgrund der größeren Entfernung zum Haltepunkt und der verdichteten Siedlungsstruktur ist hier aber weiterhin eine angemessene Busverbindung für den Nahbereich vorzusehen.
- Die unverzichtbare Abstimmung zwischen der Linie 633 und der RB 23 in Duisdorf führt dazu, dass die Busse aufgrund der zeitlichen Lage des jeweiligen Gegenzuges am Bahnübergang Weckwerk häufig vor geschlossenen Schranken stehen.
- Die Linie 633 bedient sowohl den um das Rathaus Oedekoven gelegenen zentralen Versorgungsbereich der Gemeinde Alfter als auch das Duisdorfer Zentrum nur in Randlage.
- Der Alma-Einkaufspark wird nur von der TaxiBus-Linie 680 bedient, die wiederum den zentralen Versorgungsbereich in Oedekoven nicht anfährt.

Vor diesem Hintergrund bietet sich eine neue Kombination der heutigen Teilstrecken an, so dass zukünftig statt drei nur noch zwei Linien erforderlich sind. Kernmaßnahme ist dabei die Verschwenkung der Linie 633 über Oedekoven (vgl. Abbildung 14). Damit lässt sich die Linie 605 zum Bahnhof Duisdorf zurückziehen. Im Effekt entstehen erhebliche Leistungseinsparungen, die für eine deutlich verbesserte Erschließung der Höhenlagen von Oedekoven und Alfter in Form einer Weiterentwicklung der Linie 680 genutzt werden können (vgl. Kapitel 3.2). Gleichzeitig entsteht eine neue Direktverbindung zwischen Alfter und Oedekoven inklusive guter Anbindung des zentralen Versorgungsbereiches.

Die kürzestmögliche Führung von Duisdorf über Oedekoven nach Alfter verläuft hinter der Alma-Brücke entsprechend der heutigen TaxiBus-Linie 680 über die Straße Im Klostergarten. Diese Straße ist lediglich 5,50 m breit, konnte aber im Herbst 2013 bereits als Umleitungsstrecke für den Busverkehr anlässlich einer Straßensperrung genutzt werden. Für die Einführung eines dauerhaften Linienbetriebes sind ggf. Eingriffe in den Parkraum nötig. Erforderliche Maßnahmen sollten frühzeitig mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmt werden.

**Abbildung 5: Im Klostergarten, Nordost**

**Abbildung 6: Im Klostergarten, Südwest**

Nicht mehr angefahren werden bei dieser Modifikation die Haltestellen Impekoven und Am Wormshof (heute nur in einer Richtung bedient) sowie die Endschleife Oedekoven Rathaus. Letztere wird durch die nahegelegenen Haltestellen Wegscheid und Châteaufneufstraße adäquat ersetzt, die beiden ersten liegen in unmittelbarer Umgebung des neuen Haltepunktes Impekoven. Wegen der veränderten Linienwege müssen zudem die Haltestellen Kramersbruch (Fahrtrichtung Duisdorf) und Châteauneufstraße (Fahrtrichtung Alfter) auf die jeweils andere Seite der Kreuzung verlegt werden. Die von der Buslinie 633n wegen der Führung über die Alma-Brücke nicht mehr angefahrene Haltestelle Mühlenstraße kann von der nachfolgend dargestellten Buslinie 680n weiter bedient werden (vgl. Kapitel 3.2). Der Alma-Einkaufspark wird von der modifizierten Linie 633n erstmals an das reguläre Busnetz angebunden.

Sollte eine Befahrbarkeit des Straßenzuges Klostergartens nicht möglich sein, kann die Linie 633n auch den bisherigen Weg der Linie 605 über Nettekoven nutzen und am neuen Haltepunkt Impekoven mit der RB 23 verknüpft werden. Wegen der deutlich längeren Strecke würde dies allerdings zu einer Fahrzeitverlängerung und einer nicht unerheblichen betrieblichen Mehrleistung führen. Zudem wird der Alma-Einkaufspark dann weiterhin nicht vom Busverkehr erschlossen.

Um die bislang von der Linie 605 abgedeckten starken Verkehrsverflechtungen zwischen Oedekoven und dem Duisdorfer Zentrum weiterhin zu gewährleisten, ist eine Führung der Linie 633n über den Bahnhof Duisdorf hinaus sinnvoll. In Abstimmung mit der Stadt Bonn wurde dafür eine Verknüpfung mit der heutigen Linie 843 entworfen, deren Linienweg nach Bonn Hbf aufgrund des Ausbaus der RB 23 zukünftig nicht mehr erforderlich ist. Die neu kombinierte Linie 633n+843n führt von Alfter kommend ab Bahnhof Duisdorf über Derlestraße, Konrad-Adenauer-Damm und Provinzialstraße sowie von dort aus dann abwechselnd nach Ückesdorf Mitte bzw. Röttgen/Meckenheim. Damit wird die Duisdorfer Fußgängerzone direkt angebunden. Zudem entstehen völlig neue Direktverbindungen sowohl aus Alfter als auch aus Oedekoven zu den Schulzentren Hardtberg und Ückesdorf. Der heute von der Linie 633 befahrene Abschnitt zwischen Duisdorf Bahnhof und Lessenich kann stattdessen nachfragegerecht mit der Linie 680n kombiniert werden (vgl. Kapitel 3.2).

Am nördlichen Ende der Linie 633n bietet sich außerhalb von Alfter eine Weiterführung in den Bornheimer Ortskern an. Derzeit endet die Linie eine Haltestelle weiter südlich an der Europaschule. Mit einer derartigen Verlängerung könnte die Erschließungswirkung der Linie bei nur geringer Zusatzleistung erheblich verbessert werden. Voraussetzung dafür ist die Herrichtung der Haltestelle Kreissparkasse für endende Busse mit Pausenzeiten. Alternativ dazu wäre auch eine weitergehende Verlängerung über die K42 bis Sechtem Bahnhof möglich. Damit könnte die Verbindung zwischen Bornheim-Mitte und Sechtem auf direktem Wege mit ca. 7 statt heute 34 Minuten Fahrzeit hergestellt werden. Zudem ließe sich mit einer neuen Haltestelle in Höhe der Einmündung Reuterweg ein bestehendes Erschließungsdefizit im Norden von Bornheim auflösen (Entfernung zur Stadtbahnhaltestelle Bornheim derzeit bis zu 1,1 km). Eine Umsetzung dieser Option führt allerdings zu einer Mehrleistung von rund 125.000 Fahrplankilometern pro Jahr. Es ist dazu eine Abstimmung mit der Stadt Bornheim nötig.

## 3.2. Verbesserte Anbindung der Höhenlagen von Alfter und Oedekoven

Um die Erschließungsdefizite im westlichen Teil von Alfter zu beheben, wird die Einführung einer neuen Linie bis zum Bahnhof Roisdorf vorgeschlagen. Mit der Querverbindung im Zuge von Professor-Hippchen-Straße und Cassiushof existiert inzwischen ein praktikabler Linienweg, mit dem alle fünf „Siedlungsfinger" zumindest am unteren Ende angebunden werden können. Die Zugangswege zum ÖPNV verkürzen sich damit um bis zu 700 m. Im Gegenzug kann die betrieblich problematische Stichfahrt der Linie 633 zum Hertersplatz entfallen, zumal der Ortskern von Alfter über die nahe gelegene Haltestelle Stühleshof auch von Fahrgästen der Linie 633n weiterhin gut erreichbar ist.

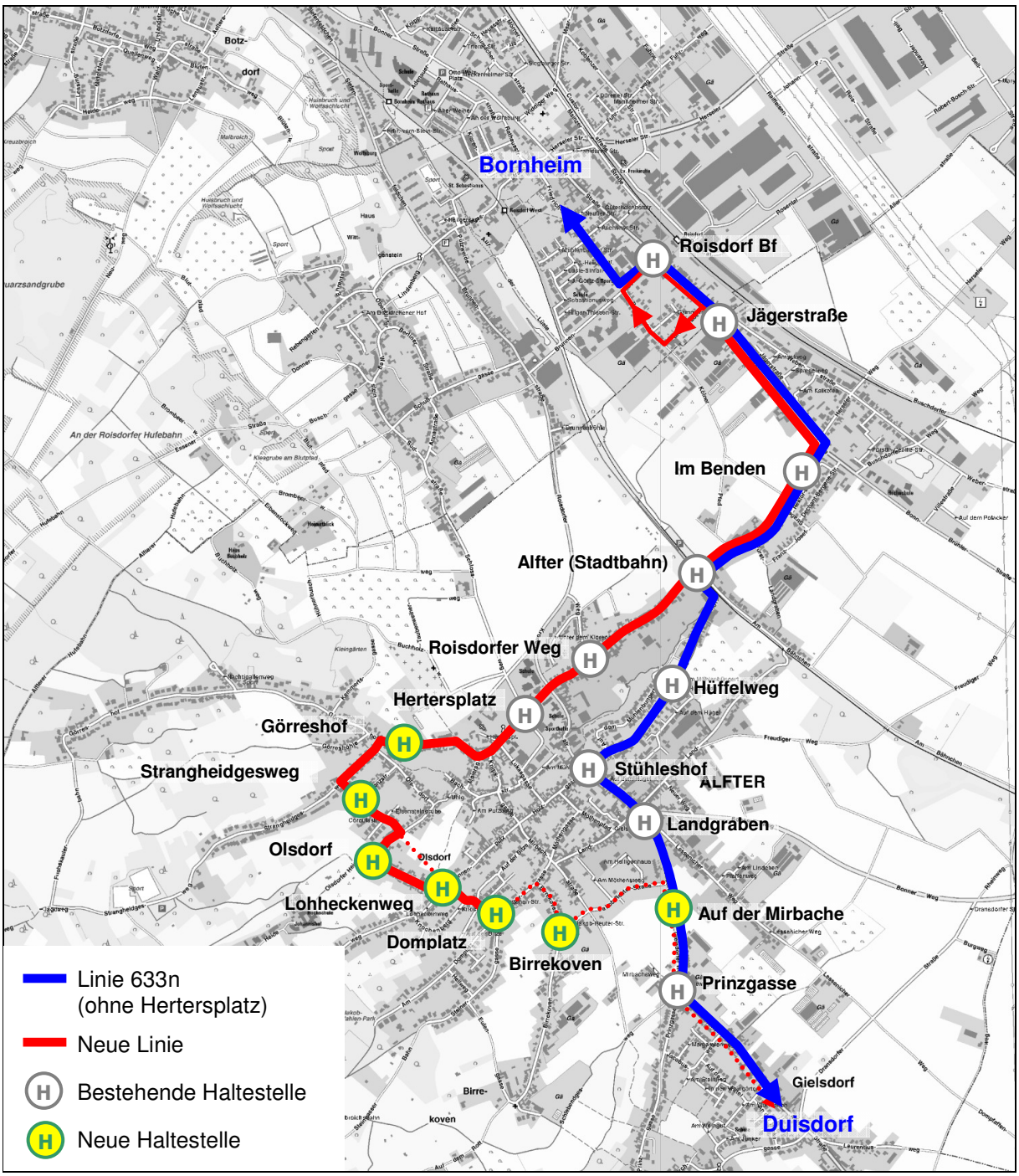



**Abbildung 7: Hangerschließung Alfter**

Aufgrund der Straßenquerschnitte kann die neue Linie nur mit Kleinbussen befahren werden. Bei Straßenbaumaßnahmen sollte aber der langfristige Einsatz größerer Fahrzeuge berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 2.8). Besonders wichtig ist hierbei der geplante Lückenschluss zwischen Cassiushof und Professor-Hippchen-Straße. Damit kann der Ortskern von Olsdorf umgangen werden, der bereits für den Kleinbuseinsatz einen erheblichen Engpass darstellt. Weiterhin sollte die Haltestelle Hertersplatz zwecks Umgehung der heutigen Schleife in die Straße Herrenwingert verschoben werden. Die Wendefahrt am Bahnhof Roisdorf erfolgt über die Grenzstraße, den Bendenweg und die Brunnenallee. Eine Verlängerung über den Bahnhof Roisdorf hinaus ist dagegen nicht sinnvoll, da sonst ein zu großer Teil des starken Schülerverkehrs von der Linie 633n abgezogen würde, was mit Kleinbussen nicht bewältigt werden kann. Die nachfolgenden Fotos vermitteln einen Eindruck der Linienführung in Blickrichtung von Nord nach Süd. Zur Verbesserung der Betriebsqualität sollte im Bereich der Engstellen eine Abmarkierung der Parkstände erwogen werden, was teilweise bereits gegeben ist.

**Abbildung 8: Görreshof, Ost**

**Abbildung 9: Görreshof, West**

**Abbildung 10: Strangheidgesweg**

**Abbildung 11: Cassiushof**

**Abbildung 12: Olsdorf**

**Abbildung 13: Professor-Hippchen-Str.**

In den Höhenlagen von Oedekoven und Gielsdorf wird die TaxiBuslinie 680 ebenfalls zur Kleinbuslinie aufgewertet. Sie verkehrt jedoch neu über die Staffelsgasse und nicht mehr über die Ginggasse. Damit kann der zentrale Versorgungsbereich in Oedekoven angebunden werden (in der Karte gelb markiert). Die Haltestelle Kapelle muss dafür in Höhe der Einmündung Jungfernpfad verschoben werden. Ebenso übernimmt die Linie die Anbindung der Haltestelle Mühlenstraße, die von der Linie 633n nicht mehr bedient wird. Der Bahnhof Duisdorf wird über die Ladestraße oder alternativ dazu über den alten Heerweg und die Bahnhofstraße erreicht. Die erste Lösung ist kürzer, die zweite umgeht dagegen den Bahnübergang Weckwerk. Vom Bahnhof Duisdorf aus verkehrt die Linie 680n anstelle der Linie 633 nach Lessenich, jedoch neu über die Haltestelle Am Schickshof und die Lessenicher Straße zur besseren Anbindung des Duisdorfer Zentrums.

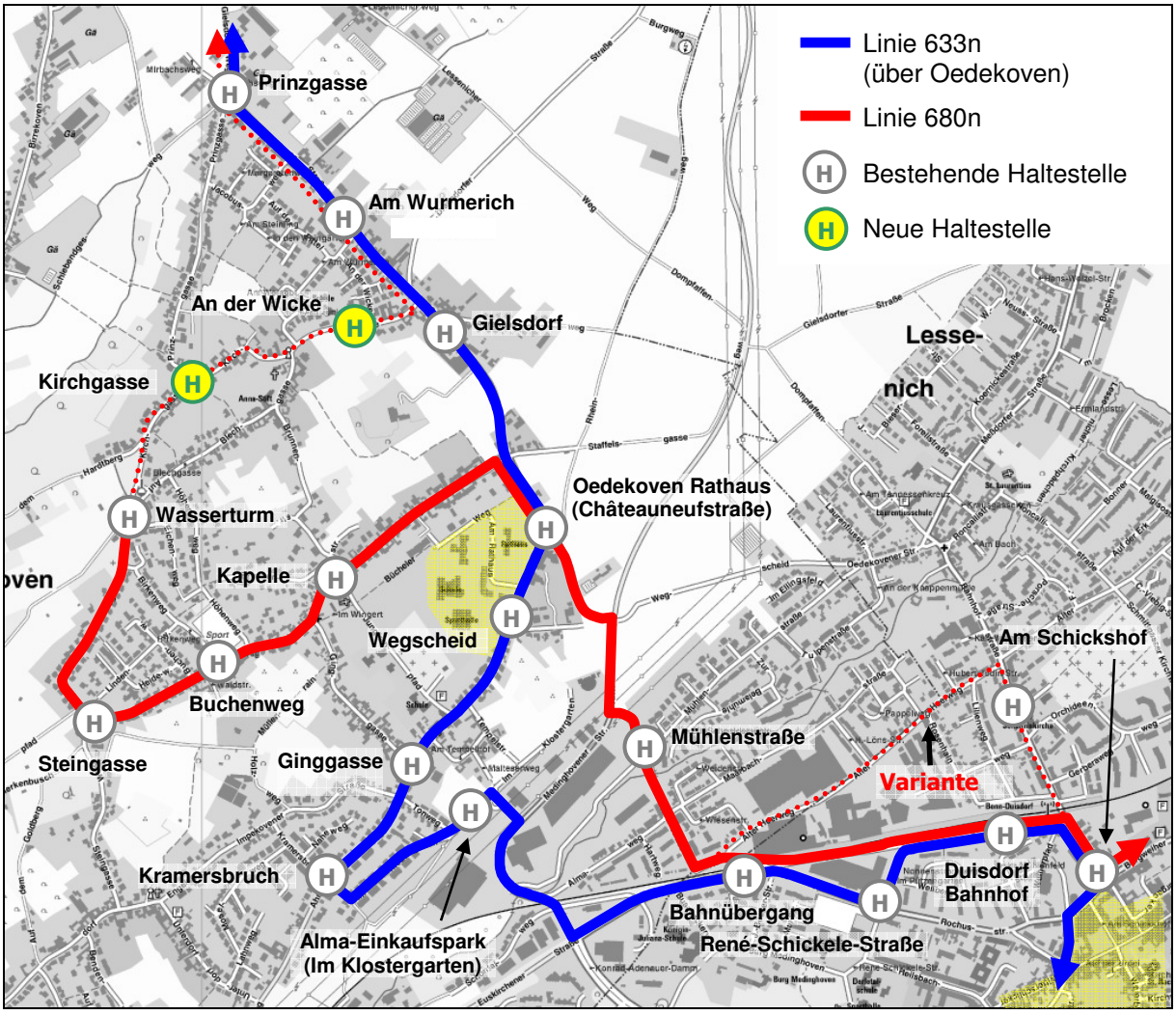



**Abbildung 14: Linien 633 und 634n, südlicher Teil**

Beide Kleinbuslinien können theoretisch zu einer durchgehenden Linie von Lessenich über Duisdorf nach Roisdorf verknüpft werden. Denkbar ist aber auch, dies erst in einer späteren Umsetzungsstufe vorzusehen. Damit könnten zunächst Betriebserfahrungen gesammelt werden, zumal die Aufstellung des Fahrplans in Hinblick auf die vielen Engstellen im Linienverlauf und die nur grob abschätzbare Fahrgastnachfrage mit Unsicherheitsfaktoren belastet ist.

## 3.3. Fahrplanangebot

Grundangebot der Linie 633n und der neuen Kleinbusbedienung ist montags bis freitags ein Halbstundentakt. Die Linie 633n wird darüber hinaus in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf einen 15'-Takt verstärkt. Samstags fährt die Linie 633n ebenfalls halbstündlich, der Kleinbus dagegen nur stündlich. Das abendliche und sonntägliche Angebot ist davon abhängig, ob die beiden Kleinbuslinien zu einer durchgehenden Linie verknüpft werden oder nicht. Bei durchgehendem Betrieb ist ein stündlicher Wechsel der Linie 633n und der Linie 680n denkbar, ansonsten sollte die Linie 633n wie die heutige Linie 605 halbstündig fahren.

Am Bahnhof Duisdorf erfolgen Abfahrten und Ankünfte der Linien 633n und 680n jeweils zeitgleich, damit beide Linien an die Regeltaktlage der RB23 von und nach Bonn angeschlossen werden können. Darüber hinaus verhindert die zeitgleiche Abfahrt in den Hauptverkehrszeiten eine Nutzung der Linie 680n in die dichter besiedelten unteren Ortslagen, so dass die Gefahr einer Überbelegung bei Kleinbusbedienung reduziert wird. In Alfter und Roisdorf ist dagegen ein Zeitversatz der beiden Linien geplant, der zu einer Maximierung von Anschlüssen an den Knotenpunkten Alfter Stadtbahn und Bahnhof Roisdorf mit Anschluss an beide RB-Linien von und nach Köln führt. Bei beiden Linien hat dabei pro Stunde jeweils eine Fahrt gute Stadtbahn- und die andere gute Eisenbahnanschlüsse.

Das Anruf-Sammeltaxi Alfter kann vollständig eingestellt werden, da dessen Hauptzweck, die Anbindung der Alfterer Höhenlagen, von der neuen Kleinbuslinie übernommen wird. Erwägenswert wäre allenfalls eine Aufrechterhaltung der bestehenden Nachtfahrten ab Bahnhof Roisdorf, die aber alternativ auch von zusätzlichen Kleinbus- oder TaxiBus-Fahrten ersetzt werden können.

Das modifizierte Busnetz führt in Alfter und Bornheim zu einer geringfügigen Mehrleistung von jeweils etwa 25.000 km/a, da die Linie 633n auch am Wochenende und abends auf dem kompletten Linienweg durchfährt. Dadurch wird das bestehende Bedienungsdefizit gemäß Nahverkehrsplan beseitigt und es entstehen neue Anschlüsse am Bahnhof Roisdorf.

## 3.4. Weiterentwicklung des Regionalbusverkehrs ab Bonn Hbf

Es wird empfohlen, die Linien 800 und 845 bei unveränderter Angebotsdichte neu zu vertakten, so dass sie zukünftig zwischen Bonn Hbf und Nettekoven zusammen einen starren Halbstundentakt bzw. sonntags einen Stundentakt bilden. Diese gemeinsame Vertaktung wird durch die vorgesehene Verknüpfung der Linien 633 und 843 ermöglicht, wodurch die Linie 843 keine fahrplantechnische Wechselwirkung mehr mit den Linien 800 und 845 aufweist.

Mit der Neuvertaktung der Linien 800 und 845 entstehen wesentliche Vorteile sowohl für die Gemeinde Alfter als auch für die anderen Städte und Gemeinden im Streckenverlauf:

- Verbessertes Angebot für die Haltestelle Nettekoven, womit die Herausnahme der Linie 605 aus Nettekoven größtenteils kompensiert werden kann (Montag bis Samstag 30'-Takt, Sonntag 60'-Takt)
- Abstimmung der beiden Linien in Bonn Hbf auf den SPNV von und nach Köln mit attraktiven Umsteigezeiten zwischen 5 und 10 Minuten (eine Linie auf die MRB 26, die andere auf den RE 5)
- Mögliche Verknüpfung der Linie 845 mit der Linie 986 in Heimerzheim zwecks Herstellung einer weiteren attraktiven Verknüpfung mit dem SPNV von und nach Köln in Weilerswist, was vor allem für Fahrgäste aus Swisttal interessant wäre.

In Abstimmung mit der zukünftigen Fahrplanlage der Linie 800 kann außerdem das Angebot der Linie 812 besser strukturiert und vertaktet werden. Ziel ist dabei eine zeitliche Entzerrung beider Linien, so dass sich pro Stunde zwei Verbindungen zwischen Bonn und Volmershoven ergeben (einmal direkt, einmal mit Umstig).

Empfohlen wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle „Ramelshoven" an der B56 östlich der Einmündung Raiffeisenstraße. Damit werden sowohl Ramelshoven als auch das wachsende Gewerbegebiet Witterschlick mit einem Gemeinde- und Kulturzentrum angebunden. Diese Haltestelle kann von der Linie 845 und optional auch von einer verschwenkten Linie 800 bedient werden.

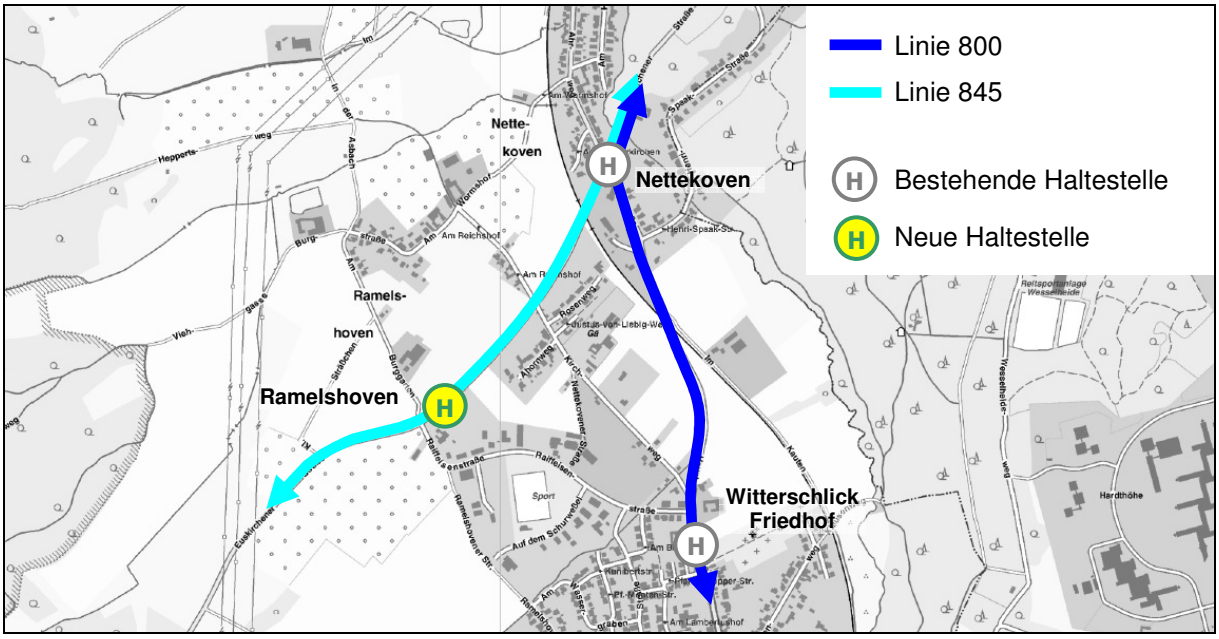



**Abbildung 15: neue Haltestelle Ramelshoven**

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden darüber hinaus denkbare Modifikationen der Linie 800 geprüft:

- über Witterschlick Bahnhof (Stichfahrt) mit Anschluss an die RB 23 von/nach Bonn
- über Oedekoven Rathaus mit Anschluss an die RB 23 von/nach Bonn in Impekoven

Argumente dafür wären eine Verknüpfung mit der RB 23 zwecks Verkürzung der Fahrzeit nach Bonn für Umsteiger sowie bei der zweiten Variante außerdem die Herstellung einer Direktverbindung zwischen Witterschlick und dem zentralen Versorgungsbereich in Oedekoven. Beide Varianten sind allerdings wirtschaftlich sehr ungünstig, da die Linie 800 dann nicht mehr wie heute im Stundentakt mit zwei Fahrzeugen betrieben werden kann. Vielmehr würde die Herstellung akzeptabler Umsteigezeiten zur RB 23 in Witterschlick bzw. Impekoven dazu führen, dass in Rheinbach eine unproduktive Wendezeit von knapp sechzig Minuten entsteht, womit ein dritter Bus nötig wäre. Gleichzeitig wäre die Abstimmung mit der Linie 845 zwischen Bonn und Nettekoven nicht mehr mit den gewünschten Anschlüssen in Bonn Hbf vereinbar. Aus diesen Gründen können beide Varianten nicht empfohlen werden.

Fahrplantechnisch möglich wäre es, anstelle der Linie 800 die Linie 846 (Rheinbach – Buschhoven) nach Bonn Hbf durchzubinden. Damit könnte der direkte Busverkehr nach Bonn dorthin konzentriert werden, wo keine relevanten Umsteigeverbindungen zur RB 23 bestehen, insbesondere nach Buschhoven und Morenhoven mit zusammen etwa 6.000 Einwohnern. Die heute von der Linie 800 bedienten Orte Volmershoven, Lüftelberg und Flerzheim würden dann allerdings ihre Direktverbindung nach Bonn verlieren. Stattdessen würde dort nur noch eine (schnellere) Umsteigeverbindung über Meckenheim-Industriepark oder Witterschlick existieren, wofür das Angebot der bestehenden Linien 812 und 859 überplant und intensiviert werden müsste. Im Zusammenhang mit einer derartigen Modifikation wäre es auch denkbar, eine Direktverbindung zwischen Witterschlick und Oedekoven herzustellen. Diese Variante wird in diesem Bericht aufgrund ihrer Komplexität nicht weiter vertieft, kann aber als später umsetzbare Option diskutiert werden.

## 3.5. Ausbau der Bushaltestellen

Für die Bushaltestellen wird in Abstimmung mit der laufenden Arbeitsgruppe des Rhein-Sieg-Kreises die Auflegung eines kommunalen Haltestellenausbauprogramms empfohlen, um unter Nutzung der Fördermöglichkeiten des NVR die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen. Im Normalfall sollten dabei Fahrbahnrand- oder Kaphaltestellen realisiert werden. Für einige Standorte gibt es besondere Anmerkungen, die nachfolgend von Nord nach Süd dargestellt werden:

- *Roisdorf Bahnhof*: Zwar nicht auf Alfterer Gemeindegebiet gelegen, aber für das Alfterer Busnetz elementar ist der Ausbau der Bushaltestelle Roisdorf Bahnhof. Der aktuelle Zustand mit nicht barrierefrei ausgebauten Fahrbahnrandhaltestellen ohne Aufenthaltsqualität und ohne dynamische Fahrgastinformation entspricht nicht den Anforderungen eines Verknüpfungspunktes. Im Rahmen eines Ausbaus sollte zudem mehr Platz für die zukünftig dort endende Kleinbuslinie geschaffen werden.
- *Alfter Stadtbahn*: Wünschenswert ist hier ebenfalls eine baulich verbesserte Bushaltestelle mit angemessenen Warteflächen, einem Fahrkartenautomaten, Fahrgastinformationseinrichtungen sowie kurzen Umsteigewegen. Aufgrund der Platzverhältnisse sowie zwecks Zusammenführung der Linien 633n und 680n an dieselbe Stelle sollte die Haltestelle auf der Nordostseite der Stadtbahnstation konzentriert werden. Die Namensgebung von Stadtbahn- und Bushaltestelle sollte zudem vereinheitlicht werden.

- Neue Haltestellen der Kleinbuslinie 680n: Zu den geplanten Standorten vgl. Kapitel 3.2. Nach einer angemessenen Einführungsphase empfiehlt sich eine Evaluation des Linienweges, um ggf. sinnvolle Korrekturen umsetzen zu können. Die Haltestellen sind außerdem entweder im Einklang mit den möglichen Lückenschlüssen der Hangstraße zu positionieren oder aber vom barrierefreien Ausbau bis auf weiteres zurückzustellen.
- *Auf der Mirbache*: Diese neue Haltestelle sollte im Gielsdorfer Weg südlich der Einmündung Jakob-Reuter-Straße angelegt werden und kann dann von den Linien 633n und ggf. auch 680n bedient werden.
- *Oedekoven Kapelle*: Die Haltestelle muss nach Nordosten in Höhe der Einmündung Jungfernpfad verschoben werden.
- *Oedekoven Rathaus* und *Châteauneufstraße*: Aufgrund der Modifizierung der Linien 605 und 633 ist die Endschleife *Oedekoven Rathaus* nicht mehr erforderlich. Gleichzeitig muss die Haltestelle *Châteauneufstraße* in Fahrtrichtung Alfter nach Norden verschoben werden, damit sie von der Linie 633n weiterhin in beiden Richtungen bedient werden kann. Mit dieser Verschiebung befindet sie sich außerdem in beiden Richtungen unmittelbar am Rathaus. Es wird empfohlen, die Haltestelle *Châteauneufstraße* in diesem Zusammenhang in *Oedekoven Rathaus* umzubenennen.
- *Kramersbruch*: Die Haltestelle in Fahrtrichtung Duisdorf muss bei Führung der Linie 633n über den Klostergarten auf die Nordseite der Kreuzung Ahrweg/Kramersbruch verschoben werden, wo sie früher bereits lag.
- *Impekoven, Am Wormshof*: Diese beiden Haltestellen entfallen. Ersatz schafft der neue Halterpunkt Impekoven der RB 23.
- *Ramelshoven*: Diese neue Haltestelle soll an der B56 eingerichtet werden.
- AST: Alle AST-Abfahrtstellen können abgebaut werden.

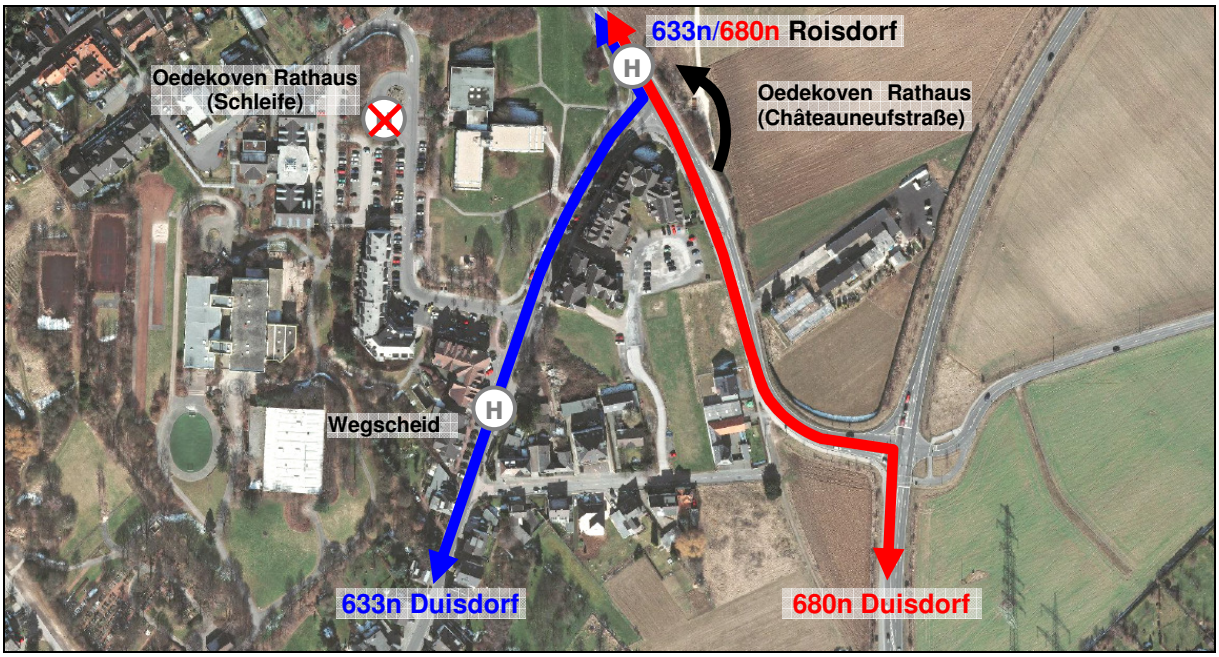



**Abbildung 16: Haltestellen am Rathaus Oedekoven**

## 3.6. Zusammenfassung

Mit den dargestellten Veränderungen wird das Busliniennetz in Alfter neu geordnet. Dem zugrunde liegen zwei planerische Leitgedanken:

- Reduzierung des Busangebotes im Einzugsgebiet des neuen Haltepunktes Impekoven
- Nutzung der dadurch freigesetzten Verkehrsleistung zur Verbesserung des Angebotes in bislang schlecht erschlossenen Bereichen

Auf diese Weise ist es möglich, Angebotsverbesserungen umzusetzen, ohne dass in Alfter größere Mehrleistungen entstehen. Wichtig ist dabei eine Umsetzung zeitgleich mit der Eröffnung des Haltepunktes Impekoven, um die dadurch möglichen Reduzierungen besser kommunizieren zu können.

Die Leistungseinsparung wird insbesondere durch das Zurückziehen der Buslinie 605 von Oedekoven nach Duisdorf erreicht. Damit verbunden ist eine Herausnahme des Busverkehrs aus Impekoven und eine Reduzierung des Bustaktes in Oedekoven von 20'/30'/30' auf 30'/30'/60' (Mo-Fr/Sa/So), wohlgemerkt bei Schaffung des völlig neuen Zusatzangebotes der RB 23 im 15'-30'/30'/60'-Takt. Zudem fällt die Direktverbindung zwischen Oedekoven und Lengsdorf/Endenich weg. Dies ist bezogen auf die Verkehrsströme zu rechtfertigen und schafft Raum für folgende Verbesserungen:

- Neuerschließung der Höhenlagen von Alfter, Gielsdorf und Oedekoven mit Verbindungen im 30'-Takt zu den Bahnhöfen Duisdorf und Roisdorf, der Stadtbahnhaltestelle Alfter sowie den Zentren von Alfter und Oedekoven
- Neue Direktverbindung von Alfter und Gielsdorf nach Oedekoven
- Neue Direktverbindung von Alfter und Gielsdorf ins Zentrum von Bonn-Duisdorf
- Neue Direktverbindung aus Alfter, Gielsdorf und Oedekoven zu den Schulzentren Hardtberg und Ückesdorf sowie weiter nach Röttgen/Meckenheim
- Attraktiver Anschluss an alle Züge von und nach Köln am Bahnhof Roisdorf mit Umsteigezeiten von 5 bis 10 Minuten
- Anbindung des Roisdorfer Bahnhofs sowie Verbindung zwischen Alfter und Bornheim auch abends und am Wochenende

Die Veränderungen sollten im Rahmen eines entsprechenden Marketing-Konzeptes kommuniziert werden, da insbesondere durch die Erschließung der Höhenlagen ein nicht unbeträchtliches Neukundenpotenzial erwartet wird.

Die Umsetzung des Konzeptes führt in Alfter und Bornheim jeweils zu einer geringfügigen Zunahme der Fahrplankilometer in Höhe von ca. 25.000 km/a. Die optionale Verlängerung der Linie 633 von Bornheim nach Sechtem ist aufgrund kurzer Reisezeiten über die K 42 umlauftechnisch günstig machbar und für Fahrgäste sehr attraktiv, bedingt aber eine Mehrleistung in Höhe von ca. 125.000 km/a.