

<b>Vorlage:</b>	<b>02/2024</b>
<b>Beschlussvorlage</b>	

Beratungsfolge	Beratungs- status	Kennung	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	beschließend	nichtöffentlich	11.03.2024	11

Mitbestimmung der Zweckverbände erforderlich:				<input type="checkbox"/>
<b>ZWS</b>	<b>nph</b>	<b>ZRL</b>	<b>VVOWL</b>	<b>ZVM</b>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Einfache Mehrheit: <input checked="" type="checkbox"/>	2/3 Mehrheit: <input type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>
---	---	---

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten

Sachbearbeiter/in:	Berichterstatter/in:
Michael Hergarten/Nils Werner	Nils Werner

## Betreff: Jahresfahrplan 2025

### Beschlussvorschlag

- Die Verbandsversammlung beschließt, die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen zur Stabilisierung und Abrundung des Fahrplans 2025 in Abstimmung mit den EVU bei DB Netz anzumelden.
- Soweit im weiteren Detaillierungsprozess hierdurch in Summe Mehrkosten anfallen, soll hierüber in der kommenden Verbandsversammlung separat entschieden werden.
- Die Verbandsversammlung beauftragt den Verbandsvorsteher mit der Entwicklung eines möglichst branchenweiten Ansatzes zur Stabilisierung des Betriebs, auch unter Berücksichtigung zeitweiliger und ggf. kurzfristig umzusetzender Angebotskürzungen. Notwendige Fahrplan- und/oder Vertragsanpassungen sind der Verbandsversammlung erneut zum Beschluss vorzulegen.

Carsten Rehers	Matthias Goeken
Stellvertretender Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Begründung:****Zusammenfassung:**

Die Situation im SPNV-Markt erlaubt derzeit kaum bis keine angebotsseitige Ausweitung. Finanzielle und personelle Ressourcen sind nicht ausreichend vorhanden, um kurzfristig Leistungen umzusetzen und sie auch langfristig zu finanzieren.

Die Anmeldung zum Jahresfahrplan 2025 wird daher geprägt sein von Optimierungen im Bestand. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Verbesserung der Stabilität in Bezug auf Anschlüsse sowie den Personalbedarf, insbesondere von Spätverkehrskonzepten.

Der NWL hat den Fahrplan auf Optimierungspotenziale durchleuchtet und gemeinsam mit den EVU erste Maßnahmen entwickelt, mit denen für den Fahrgast keine Einschnitte entstehen und zugleich ein schonenderer Personaleinsatz möglich wird. Kurz- und mittelfristig können auch Maßnahmen zur Stabilisierung notwendig werden. Der Jahresfahrplan 2025 soll grundsätzlich die Trassierung des derzeit bestehenden Leistungsangebotes sichern.

**Ausgangssituation:**

Mit der zum 01.01.2024 umgesetzten Änderung der Pauschalenverordnung ist eine finanzielle Sicherung der Bestandsleistungen für die Jahre 2024 und 2025 erreicht worden. Über diese Jahresscheiben hinaus herrscht jedoch weiter Unsicherheit für die Finanzierung des Leistungsangebotes. Zudem bestehen durch aktuelle Tarif- und Preisentwicklungen erhebliche Risiken in Bezug auf die Annahmen, die der Gesamtkalkulation der Bedarfe zugrunde liegt.

Hinzu kommt die zunehmende Problematik, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vielfach nicht mehr in der Lage sind, den bestellten Regelfahrplan zuverlässig zu erbringen. Hintergrund ist insbesondere ein nachhaltiger Mangel an Triebfahrzeugführern, welcher inzwischen sämtliche EVU – in unterschiedlicher Ausprägung – erreicht hat. Diese Situation wird sich mit den Forderungen der Gewerkschaften, die einen weiteren Personalaufbau bedingen werden, weiter verschärfen. Hier besteht ein (zumindest zwischenzeitlicher) Zielkonflikt zwischen Attraktivierung der spezifischen Berufsbilder und der kurzfristig benötigten Stabilisierung im Sinne der Reisenden.

Vor diesen Rahmenbedingungen muss der Fokus für den Fahrplan 2025 auf einer Stabilisierung des Fahrplans liegen. Die Zuverlässigkeit des Systems SPNV wird auch seitens des Ministeriums als Schwerpunkt für die Planungen 2025 und ggf. bereits 2024 gefordert. Entsprechend haben aktuell unter Koordination des KCITF landesweite Abstimmungen zwischen dem Land, den Aufgabenträgern und den EVU begonnen, um Ansätze für einen robusteren Fahrplan zu entwickeln.

**Herleitung der Beschlussfassung:**

Bei der Anmeldung des Jahresfahrplans 2025 steht leistungsbezogen zunächst die Sicherung des Bestandsniveaus im Vordergrund. Der NWL hat zuvor jedoch den Fahrplan 2024 auf Verbesserungspotenziale hin untersucht, welche zum einen regelmäßig nicht funktionierende Anschlüsse stabilisieren und zum anderen – nach Möglichkeit – Personalressourcen schonen. Hierzu ist frühzeitig Kontakt mit den EVU

aufgenommen worden, um entsprechend aufwendig zu produzierende Fahrten (z. B. Einzellagen außer Takt, abweichende Konzepte am Tagesrand etc.) identifizieren zu können. Ist eine Anpassung der Fahrpläne im Hinblick auf einen sparsameren Personaleinsatz möglich, ohne dass für die Fahrgäste wesentliche Nachteile entstehen, so ist eine entsprechende Änderung unterstellt.

Es wird allerdings deutlich, dass diese Ansätze nur punktuell sinnvoll und vielversprechend sind und daraus kein allgemeiner Handlungsansatz abgeleitet werden kann.

Fortgesetzt wird auch 2025 der in den vergangenen Jahren begonnene Ansatz, die Betriebskonzepte einzelner Linien in Zusammenarbeit mit DB InfraGO weiter zu optimieren. So konnten durch die Neubewertung von Haltezeiten und Fahrzeitüberschüssen bereits Verbesserungen der Stabilität einzelner Linien erreicht werden (z. B. 2024 das Linienbündel RB 52, RB 53, RE 57 und RB 59 vor Dortmund Hbf). Für den Fahrplan 2025 sind bereits entsprechende Prüfungen für die Linien RB 64 und RB 65 angestoßen. Die identifizierten Maßnahmen mit entsprechenden Potenzialen sind der Anlage linienbezogen zu entnehmen. Eine abschließende Aussage über entstehende Mehrkosten ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich. Jedoch werden sich Mehrbelastungen aufgrund der weitgehend leistungsneutralen Veränderungen in Grenzen halten und im Rahmen der Anpassung der Pauschalenverordnung aller Voraussicht nach abbilden lassen.

Des Weiteren wird in Bezug auf die bereits beschriebene Personalnot (nicht nur) im Bereich der betrieblichen Personale immer deutlicher, dass eine kurzfristige und flächendeckende Entspannung der Lage nicht wahrscheinlich ist. Daher bestehen Überlegungen zur Umsetzung eines landesweit „Robusten Fahrplans“, in dessen Rahmen gezielte und längerfristige Angebotsreduzierungen zur Stabilisierung der Situation umgesetzt werden müssten. Dies bringt betriebliche Vorteile auf unterschiedlichen Ebenen. Neben der Verringerung des SOLL-Bedarfs an Triebfahrzeugführern, würde eine länger andauernde Reduzierung auf Basis abgestimmter Konzepte auch in der Planung Kapazitäten freisetzen, die durch die aktuell notwendigen adhoc-Umplanungen mitunter erheblich zusätzlich belastet sind. Die freiwerdenden Kapazitäten werden dringend im Bereich der Baustellenplanung benötigt, denn auch hier steigt die Belastung seit Jahren stetig. Eine Reduzierung von adhoc-Ausfällen durch ein abgestimmtes Reduzierungskonzept kann zudem positiv auf die immer wieder zurecht kritisierte Fahrgastinformation wirken. Die Ballung an zu kommunizierenden Ereignissen führt auch an dieser Stelle in Verbindung mit dem Fachkräftemangel zu sich wiederholenden, für die Fahrgäste anspruchsvollen Fehl- und Nichtinformationen. Ein Robuster Fahrplan kann jedoch nur als Branchenansatz funktionieren. Ziel soll dabei sein, unter dem Eindruck des massiven Fachkräftemangels eine größere Flexibilität in der Einsatzfähigkeit der betrieblichen Personale zu erreichen und in einem Gesamtkonzept die bereits laufenden Anstrengungen zur Rekrutierung und Ausbildung von Personal noch einmal zu verstärken. Hierzu ist auch ein verkehrsvertragliches Instrumentarium zu entwickeln, das es ermöglicht, auf die Marktlage angemessen zu reagieren, Lasten besser zu verteilen und Angebotsveränderungen schneller und flexibler umzusetzen. Ein solcher Ansatz sollte nach aktuellem Stand der Überlegungen auf einen Zeitraum von maximal zwei Jahren ab Sommer 2024 begrenzt sein, um in der Zwischenzeit den Personalaufbau zu meistern.

In Bezug auf die Personalakquise zur verlässlicheren Besetzung von Stellwerken hat der NWL keinen direkten Einfluss. Dortige Personalausfälle führen ebenfalls immer wieder zu deutlichen Störungen im Betriebsablauf. Daher wird der NWL von der DB InfraGo vehement einen dortigen Personalaufbau sowie eine raschere Umsetzung von Stellwerkszusammenlegungen und Automatisierungen einfordern.

**Weiteres Vorgehen:**

Die erarbeiteten Konzeptideen für den Fahrplan 2025 nach o.g. Vorgaben befinden sich derzeit in der Endabstimmung mit den betroffenen EVU, die diese aus betrieblichen Gesichtspunkten bewerten müssen.

Bei positiver Rückmeldung werden die in Anlage 1 beschriebenen Konzepte weiterverfolgt und über die EVU im Rahmen der vom 11.03.2024 bis 08.04.2024 laufenden Trassenanmeldephase bei DB InfraGO angemeldet.

Sollten die einzelnen Vorschläge nicht in Summe kostenneutral umzusetzen sein, wird in der kommenden Verbandsversammlung im Juni vorgestellt, welche Maßnahmen dies im Einzelnen betrifft und es werden hierzu entsprechende Beschlussvorschläge vorgebracht.

In Bezug auf den branchenweiten Ansatz zur Entwicklung eines landesweiten Robusten Fahrplans wird im Zeitraum bis zum Sommer ein konkreteres Konzept ausgearbeitet, über das im weiteren Verlauf informiert bzw. zu dem ein weitergehender Beschlussvorschlag für betroffene Leistungen sowie, falls nötig, vertragliche Regelungen vorgelegt werden.

**Anlage:**

Geplante Fahrplanänderungen im Jahresfahrplan 2025

## Anlage 1

# Geplante Fahrplanänderungen im Jahresfahrplan 2025

Nicht genannte Linien erfahren keine Änderungen gegenüber 2024.

### **RE 2 / RE 42: Osnabrück – Münster – Essen – Düsseldorf / Mönchengladbach**

Im Nachtverkehr an Wochenenden werden mit DB Regio kleinere Änderungen diskutiert, aus denen – sofern betrieblich sinnvoll umsetzbar – zwischen Essen und Münster ein durchgängiger Zweistundentakt in Wochenendnächten entstünde.

### **RE 11: Düsseldorf – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe**

*Kurzfristig (zum 01.03.2024)*

Die personalbedingt aktuell nur im Abschnitt Kassel-Wilhelmshöhe und Hamm verkehrende RE 11 soll ab 01.03.24 zwischen Hamm und Düsseldorf wieder um zwei Zugpaare ergänzt werden. Vorgesehen sind:

- Düsseldorf -> Kassel-Wilhelmshöhe: +2 Zugpaare ab 01.03.24 im Abschnitt D' dorf - Hamm (Hamm an 17:56+21:56/ Umstieg in 11' zu den bestehenden Zügen der RE 11 Hamm ab 18:07+22:07 Hamm - Ks.W)
  - In Hamm sind die Mindestumstiegszeiten bahnsteiggleich 4 Minuten, bei erforderlichen Wechsel der Bahnsteige 7 Minuten: Die Übergänge von den Zügen der RE 11 von Düsseldorf in Hamm auf die Züge der RE 11 ab Hamm nach Kassel-Wilhelmshöhe ist mit 11 Minuten daher recht sicher.
- Kassel-Wilhelmshöhe -> Düsseldorf: Ks.W. - Hamm 60'Takt ua. an 14:52+18:52 / Umstieg in 5` / + 2 Zugpaare Hamm – Düsseldorf (Hamm ab 14:57+18:57)
  - In Hamm sind die Mindestumstiegszeiten bahnsteiggleich 4 Minuten, bei erforderlichen Wechsel der Bahnsteige 7 Minuten: Die Übergänge von den Zügen der RE 11 von Düsseldorf in Hamm auf die Züge der RE 11 ab Hamm nach Kassel-Wilhelmshöhe wurde von DB InfraGo Netz geprüft und ist nicht bahnsteiggleich möglich. Mit nur Minuten ist der Übergang daher NICHT gesichert. Ein Übergang von Paderborn kommend besteht daher nur aus der RB 89 von Paderborn (Hamm an .44).

In Abhängigkeit der weiteren Personalentwicklung sind weitere Veränderungen bei der RE 11 möglich. Über den aktuellen Stand wird in der Verbandsversammlung berichtet.

#### *Mittelfristig geplante Maßnahmen*

Mittelfristig ist in Kassel-Wilhelmshöhe die Auflösung der aktuell mehrfach täglich praktizierten Kurzwenden geplant, welche bislang regelmäßig zur Übertragung von Ankunftsverspätungen in Kassel auf die Rückfahrt nach Düsseldorf führen. Dies ist einer der Hauptgründe dafür, dass die RE 11 schon bei Fahrtbeginn ab Kassel-

Wilhelmshöhe verspätet abfährt und in der Folge z.B. in Warburg häufig der Anschluss zum RE 17 und in Hamm die Übergänge zur RE 7 nach Münster und Köln nicht erreicht werden.

Künftig sollen die Züge grundsätzlich eine Stunde Wendezeit haben und somit unabhängig von möglichen Ankunftsverspätungen pünktlich in Kassel abfahren können. National Express hat erklärt, dass diese Maßnahme sieben zusätzliche Triebfahrzeugführer plus sieben zusätzliche Kundenbetreuer auslöst. Der Umsetzungszeitpunkt hängt folglich von den Möglichkeiten zur Personalrekrutierung ab.

**RE 15: Münster – Rheine – Emden**

Im Spätverkehr ist vorgesehen, das letzte Zugpaare, welches heute von Emden kommend in Rheine wendet, bis/ab Münster durchzubinden. Somit entstünden neue umsteigefreie Verbindungen von Emden nach Münster (an ca. 00:24 Uhr) bzw. von Münster (ab 23:11 Uhr) bis Meppen. Die heute in dieser Fahrplage verkehrende RB 65 wird entsprechend abbestellt und durch den RE 15 mit allen Halten ersetzt.

**RE 17: Hagen – Bestwig – Warburg**

Seit der Umstellung des Fahrplankonzepts von durchgängigen Fahrten bis Kassel auf grundsätzliche Umstiege zum RE 11 in Warburg kommt es leider regelmäßig zu verpassten Anschlüssen in Warburg. Ursächlich dafür sind u.a. Wendeverspätungen des RE 11 (s. o.) sowie Verzögerungen im Bereich der eingleisigen Strecke zwischen Brilon Wald und Warburg.

Zur nachhaltigen Verbesserung der Umsteigesituation in Warburg schlägt der NWL bis zur Einführung des Nachfolgekonzpts „SLN 3.0“ (mit wieder durchgehenden Zügen nach Kassel) einen Interimsfahrplan vor, welcher die Umsteigezeit in Warburg auf stabile 16-18 Minuten verlängert.

Kern dieses Konzeptes ist, dass die Linien RE 17 und RE 57 von Hagen/Dortmund kommend in Brilon Wald vorübergehend ihre Linienwege tauschen: Der RE 17 verkehrt weiter nach Brilon Stadt, der RE 57 übernimmt die Strecke nach Warburg mit Zugkreuzungen in Messinghausen und Scherfede. Beim Linienwechsel entstehen in Brilon Wald beim RE 57 leider ca. 10-minütige Standzeiten, welche in den Eingleisigkeiten begründet sind. Entsprechend ist für alle Fahrtbeziehungen von Westen über Brilon Wald hinaus mit Fahrzeitverlängerungen von ca. 15-20 Minuten (bis Warburg) bzw. ca. 30 Minuten (bis Kassel) zu rechnen. Positiv ist allerdings anzuführen, dass die Anschlüsse in Warburg zuverlässig funktionieren werden und die Fahrzeit gegenüber heutigem Anschlussverlust real sogar sinkt. Nebeneffekt: Im Vorgriff auf „SLN 3.0“ können die kleinen Stationen Hoppecke, Messinghausen und Beringhausen bereits stündlich bedient werden. Ebenso wird der Anschluss Brilon Stadt <-> Warburg bereits vorzeitig realisiert.

Westlich von Bestwig bzw. Brilon Wald bleibt der Status Quo erhalten. In Prüfung befindet sich noch, ob der RE 17 hier im Minutenbereich angepasst werden kann um die ebenfalls knappen Anschlüsse zum RE 7 in Schwerte sowie zum RE 16 in Hagen zu entspannen.

**RE 19**            **Düsseldorf Wesel – Arnheim/Bocholt**

Im Abschnitt Wesel – Bocholt ist in Abstimmung mit dem VRR geplant, die abends täglich bestehende Fahrplanlücke gg. 22 Uhr Wesel <-> Bocholt geplant. Damit verkehrt die RE 19 auch im Abschnitt Wesel <-> Bocholt ab Fahrplanwechsel täglich, komplett und durchgängig im 60'Takt.

**RE 34:**            **Dortmund - Siegen**

Die Linie RE 34 bietet in Siegen Anschluss zum RE 99 von/nach Frankfurt. Dieser Umstieg wird aktuell in der absolut minimal möglichen Umsteigezeit angeboten und geht in der Praxis entsprechend häufig verloren. Der NWL prüft aktuell, inwieweit hier eine Stabilisierung des Umstiegs erreicht werden kann, indem der Halt des RE 34 in Welschen-Ennest in Frage gestellt wird. Dazu werden momentan die Ein-/Aussteigerzahlen in Welschen-Ennest erhoben und den Umsteigerzahlen in Siegen gegenübergestellt.

In Tagesrandlage müssen unter Umständen einzelne bisherige IC-Züge durch Nahverkehrsleistungen kompensiert werden, sofern DB Fernverkehr die angekündigten Kürzungen weiterverfolgen will.

**RB 52:**            **Dortmund – Hagen – Lüdenscheid**

Mit dem Abschluss der zahlreichen Bauarbeiten südlich von Hagen soll die RB 52 ab 08.04.24 wieder durchgängig bis Lüdenscheid verkehren. Hier war es durch die Hochwasserschäden zu Hangrutschen und Brückenbeschädigungen gekommen und gab es zusätzlich Straßenbrücken an denen aus anderen Gründen Reparaturen durchgeführt werden mussten.

Nach Abschluss der Bauarbeiten in Dortmund Hbf wird der bereits für 2024 vorgesehene beschleunigte Fahrplan ab Fahrplanwechsel Mitte Dezember nun umsetzbar sein. Die Fahrzeit bis Dortmund Hbf reduziert sich somit um vsl. vier Minuten.

Im Spätverkehr in Wochenendnächten wird der Pendel Hagen – Lüdenscheid in neuer Zeitlage geplant, wodurch einige Leerfahrten und ein entsprechend hoher Personalbedarf eingespart werden können. Die letzte Fahrt ab Lüdenscheid verkehrt neu somit um 01:01 Uhr (statt 01:29 Uhr), ab Hagen um 02:11 Uhr (statt 01:34 Uhr). In Hagen entstehen neu Anschlüsse von/zur S 5 aus/nach Dortmund.

Zudem werden im Abschnitt Hagen – Lüdenscheid, die seit Einführung der Spät- und Nachtfahrten am Wochenende bestehenden zwei Taktlücken Sonntagmorgens, in Abstimmung mit dem VRR ab Fahrplanwechsel endlich zum durchgängigen 60'Takt aufgefüllt.

**RB 53:**            **Dortmund – Schwerte – Iserlohn**

Zur Einsparung von Leerfahrten wird auch auf der RB 53 der Wochenend-Spätverkehr verändert. Statt der bisherigen letzten Fahrt um 01:23 Uhr von Dortmund nach Iserlohn (an 02:09 Uhr) wird dieser Zug künftig nur noch bis Schwerte verkehren. Ersatzweise wird die bisher in Schwerte endende Fahrt um 02:23 Uhr ab Dortmund

bis Iserlohn (an 03:09 Uhr) verlängert. Im Spätverkehr entsteht somit ab 00:23 Uhr ein Zweistundentakt.

**RB 54: Unna – Fröndenberg – Neuenrade**

Der Nordabschnitt der RB 54 zwischen Fröndenberg und Unna wird aufgrund der Dachsschäden auch 2025 noch nicht für Züge befahrbar sein. Erst Mitte des Jahres wird bei DB InfraGo Netz auf der Grundlage der noch laufenden Untersuchungen die Entscheidung möglich sein, wie und mit welcher Zeitperspektive wirklich die Dachsschäden beseitigt werden können. Der NWL prüft gemeinsam mit DB Regio, ob ggf. alternativ die verbliebenen Pendelzüge Fröndenberg – Menden, die personenseitig extrem unproduktiv erbracht werden müssen, im Vorgriff auf „SLN 3.0“ ohne Fahrzeug- und Personalmehrbedarf über Fröndenberg hinaus bis Schwerte verlängert werden können. Dort entstünden attraktive Anschlüsse zum RE 7 nach Münster und Köln und zugleich eine zweite stündliche Reisekette Sauerland <-> Hagen (mit Umstieg in Fröndenberg).

**RE 57: Dortmund – Bestwig – Winterberg**

Von Juni bis September 2025 wird der Streckenabschnitt Bestwig – Brilon Wald aufgrund von Tunnelarbeiten erneut gesperrt. Im Rahmen des Ersatzkonzepts ist angedacht, die bislang ersatzweise nach Bigge geführten Briloner Züge neu bis Winterberg zu fahren. Dorthin entstünde in diesem Zeitraum ein täglicher Stundentakt. Somit kann das Baukonzept genutzt werden um zugleich auch den erhöhten Bedarf aus dem Fahrradverkehr zu befriedigen.

**RB 59: Dortmund – Unna – Soest**

Nach Abschluss der Bauarbeiten in Dortmund Hbf kann die Linie wieder halbstündlich den gesamten Linienweg bis Dortmund Hbf bedienen.

**RB 63: Münster – Coesfeld**

Die Abfahrt in Münster Hbf in Richtung Zentrum Nord wird um eine Minuten verschoben, so dass neue Anschlüsse von der RB 67 zum Zentrum Nord entstehen.

**RB 65: Münster – Rheine**

Im Spätbereich ist vorgesehen, die bislang letzten Fahrten (23:13 Uhr ab Münster, 23:53 Uhr ab Rheine) abzubestellen und in gleicher Lage auf den RE 15 zu übertragen (s. o.). Damit können neue umsteigefreie Verbindungen ins Emsland realisiert werden.

**RB 69: Münster – Hamm – Bielefeld**

Im Wochenend-Spätverkehr ist vorgesehen, die Linie auf einen Zweistundentakt umzustellen, so dass der Verkehr mit nur noch einem Fahrzeugumlauf realisiert werden kann. Die Durchbindung von/ab Münster würde zu diesen Zeiten zugunsten stabiler Anschlüsse in Hamm aufgegeben, so dass der Verkehr mit weniger Personalressourcen fahrbar wäre. Die letzten Abfahrten ab Bielefeld und Hamm verschieben sich jeweils um ca. eine Stunde nach hinten.

**RE 70: Bielefeld – Minden – Hannover – Braunschweig**

Die bislang um 00:51 Uhr in Minden kommende Fahrt aus Braunschweig wird in Wochenendnächten bis Bielefeld verlängert (an 01:37 Uhr). In Gegenrichtung wird um 00:24 Uhr eine Fahrt von Bielefeld bis Minden ergänzt. Beide Fahrten ersetzen bisherige Fahrten des RE 78 und bieten somit neue, umsteigefreie Reiseketten am Tagesrand.

**RB 71: Bielefeld – Rahden**

Der Weekend-Spätverkehr wird neu organisiert, mit dem Effekt eines schonenderen Personaleinsatzes und zugleich Vorteilen für die Fahrgäste. Hierzu entfällt der bislang um 22:48 Uhr angebotene Zug ab Bielefeld. Ersatzweise wird eine Umsteigeverbindung über Bünde mit der RB 61 um 23:12 Uhr angeboten. Als Nebeneffekt kann somit die schon lange geforderte spätere Verbindung ab Rahden eingeführt werden (ab 22:57 Uhr). In Bünde besteht dabei Anschluss nach Minden, Rheine und – mit längerer Wartezeit – Bielefeld.

**RE 78: Bielefeld – Minden – Nienburg**

Der Spätverkehr in Wochenendnächten wird aktuell recht personalaufwändig gestaltet. Mit der Übertragung eines Fahrtenpaares auf den RE 70 (s. o.) und Verschiebung einzelner Fahrten, kann der Aufwand reduziert, das Angebot aber dennoch verbessert werden. Hierzu wird insbesondere die Fahrt um 23:27 Uhr ab Bielefeld in die Taktlage vorgezogen und die Rückleistung auf 00:02 Uhr ab Minden vorgezogen. Somit entsteht dort ein neuer attraktiver Anschluss vom RE 60 aus Braunschweig in Richtung Bielefeld.

**RB 84: Paderborn – Holzminden – Kreiensen**

Im niedersächsischen Abschnitt gibt es punktuelle Veränderungen, so dass sich z.B. um 07:23 Uhr eine verbesserte durchgängige Reisekette von Kreiensen nach Paderborn ergibt.

Im Frühbereich werden einzelne Fahrten 5 Minuten später von Holzminden bis Ottbergen fahren, indem die dortige, in den konkreten Zeitlagen nicht benötigte, Standzeit aufgehoben wird.

**RB 85: Paderborn – Höxter-Ottbergen – Göttingen**

Im Vorgriff auf größere Änderungen im Fahrplan 2026 können einzelne Elemente der geplanten Verbesserungen schon 2025 umgesetzt werden. Hierzu gehört, dass der erste Zug nach Göttingen leicht veränderte Fahrzeiten erhalten soll um in Göttingen verbesserte Anschlüsse anbieten zu können.

Während des Zweistundentakts am Wochenende ermöglicht der Verzicht auf nicht benötigte Standzeiten in den Kreuzungsbahnhöfen die Beschleunigung der Verbindungen nach Göttingen um ca. 5 Minuten.

Auf der Linie soll zudem künftig eine Differenzierung zwischen Schul- und Ferientagen eingeführt werden um zumindest in den Ferien verbesserte durchgängige Reiseketten Paderborn – Göttingen zur Mittagszeit anbieten zu können.

**RB 89: Münster – Hamm – Paderborn**

Der Wochenend-Spätverkehr wird neu organisiert und künftig personalschonender abgewickelt. Dies bedeutet, dass die heutige Abfahrt um 01:33 Uhr ab Münster auf die Taktlage um 02:10 Uhr verschoben wird. Der Zug verkehrt nur noch bis Hamm, bietet dort aber einen sicheren Anschluss nach Bielefeld und Lippstadt. Letztere Verbindung wird inkl. der Rückleistung Lippstadt – Hamm um eine Stunde nach hinten verschoben.

**RB 90: Siegen – Au (Sieg) – Westerburg**

Für die RB 90 befindet sich in Prüfung, ob die Zwischentakte Altenkirchen – Betzdorf montags bis freitags auf die RB 96 durchgebunden werden können. Dies ermöglicht neue Direktverbindungen z. B. von Herdorf in die Kreisstadt Altenkirchen.

**RB 96: Betzdorf – Haiger – Dillenburg**

Um eine pünktlichere Ankunft des morgendlichen „Schülerzuges“ in Dillenburg zu gewährleisten, soll dieser einige Minuten früher verkehren. Um dies zu ermöglichen wird der Frühverkehr auf der Linie neu geordnet: So soll neu der erste, um 04:28 Uhr ab Betzdorf fahrende Zug bis Dillenburg geführt werden, die bisherige Ankunft um 06:20 Uhr entfällt entsprechend, der Zug wendet neu in Burbach.

Zur Verbesserung der Direktverbindungen zwischen Herdorf und der Kreisstadt Altenkirchen wird geprüft, ob einige Züge auf den Zwischentakt der RB 90 durchgebunden werden können.