

|                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| <b>Vorlage:</b>           | <b>16/2025</b>    |
| <b>Mitteilungsvorlage</b> | <b>öffentlich</b> |

|                     |                 |            |     |
|---------------------|-----------------|------------|-----|
| Beratungsfolge      | Beratungsstatus | Sitzung am | TOP |
| Verwaltungsrat      | vorberatend     |            |     |
| Verbandsversammlung | beschließend    | 26.03.2025 | 12. |

|                  |                       |          |              |
|------------------|-----------------------|----------|--------------|
| Einmalige Kosten | Jährliche Folgekosten | Laufzeit | Gesamtkosten |
|                  |                       |          |              |

|                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| Sachbearbeiter/in: | Berichtersteller/in: |
| Stefan Honerkamp   | Gast NWL             |

**Betreff:**  
**Jahresfahrplan 2026**

i. A.  
 gez. Stefan Honerkamp  
 Geschäftsführer

**Begründung:**

Siehe beigefügte NWL-Vorlage 22/2025.

**Anlage:**

NWL-Vorlage 22/2025

|                         |                |
|-------------------------|----------------|
| <b>Vorlage:</b>         | <b>22/2025</b> |
| <b>Beschlussvorlage</b> |                |

|                     |                  |            |            |     |
|---------------------|------------------|------------|------------|-----|
| Beratungsfolge      | Beratungs-status | Kennung    | Sitzung am | TOP |
| Verbandsversammlung | beschließend     | öffentlich | 31.03.2025 | 10. |

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

|                  |                       |          |                                    |
|------------------|-----------------------|----------|------------------------------------|
| Einmalige Kosten | Jährliche Folgekosten | Laufzeit | Gesamtkosten                       |
|                  | ca. 20.000 €          |          | bis 2032 einschl.<br>ca. 160.000 € |

|                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| Sachbearbeiter/in: | Berichterstatter/in: |
| Markus Rümke       | Thomas Ressel        |

**Betreff:**  
**Jahresfahrplan 2026**

**Beschlussvorschlag**

Die Verbandsversammlung stimmt den Fahrplanmaßnahmen für den Jahresfahrplan 2026 zu. Die Mehrbestellungen stehen unter dem Vorbehalt einer auskömmlichen Finanzierung.

**Begründung:****Zusammenfassung**

Am 17.03.2025 beginnt die bis zum 14.04.2025 laufende Trassenanmeldephase bei DB InfraGO, während der die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Fahrpläne für den am 14.12.2025 in Kraft tretenden Jahresfahrplan 2026 anmelden müssen. Finanzverbindlich ist die Trasse für den NWL jedoch erst mit der Trassenannahme im Juli/August, wenn die von DB InfraGo bestätigten Fahrplantrassen zur verbindlichen Annahme und damit Bestellung vorliegen. Unsicherheiten bestehen aktuell in Bezug auf die Entwicklung der Trassenpreise.

Änderungen im Fahrplanangebot sind aufgrund der schwierigen Finanzierungssituation nur punktuell möglich. So wird nach dem Abschluss von Vergabeverfahren das dort verankerte verbesserte Angebot z. B. auf den Linien RE 9 und RB 84/RB 85 nun zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 umgesetzt.

Ansonsten konzentrieren sich die Fahrplanoptimierungen auch für 2026 auf Verbesserungen im Bestand, mit dem Schwerpunkt, Fahrpläne und Verkehrskonzepte stabiler und mit einer höheren Betriebsqualität zu gestalten. Hierzu gehört z.B. die Trennung der Linie RB 93 in Siegen zur Stabilisierung der Anschlüsse RB 93/RB 94 in Erndtebrück mit gleichzeitiger Optimierung der Umstiegswege zwischen den Linien RE 9/RE 99 in Siegen sowie die Aufgabe des Flügelzugkonzepts der Linien RB 69/RB 89 zur Stabilisierung des Zugangebots Münster-Hamm (-Paderborn).

**Ausgangssituation**

Am 17.03.2025 beginnt die bis zum 14.04.2025 laufende Trassenanmeldephase bei DB InfraGO, während der die EVU die Fahrpläne für den am 14.12.2025 in Kraft tretenden Jahresfahrplan 2026 anmelden müssen.

*EXKURS: Unklare Entwicklung der Trassenpreise*

Durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur Schuldenbremse musste die Finanzierung des erhöhten Finanzierungsbedarfs der DB zur Sanierung der Bestandsinfrastruktur verändert werden. Statt erhöhter jährlicher Mittelzuflüsse an die DB wurde deren Eigenkapital erhöht. Dies führte jedoch aufgrund der Regularien bei Eigenkapitalerhöhungen dazu, dass auch die Einnahmen, dementsprechend auch die Trasseneinnahmen, sich vergrößern mussten.

Der Anstieg der Trassenpreise im SPNV ist seit 2015 über das vom Bundestag verabschiedete Regionalisierungsgesetz an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gekoppelt. Hiermit wollte der Gesetzgeber verhindern, dass das bestellbare Leistungsvolumen bei steigenden Trassenpreisen über die Jahre immer kleiner wird. Aktuell betragen die Dynamisierung sowie die zulässige Steigerung der Trassenpreise im SPNV durchschnittlich 3 % jährlich.

Im Trassenpreissystem 2026 hat die DB InfraGO AG bei der Bundesnetzagentur aufgrund der zuvor aufgezeigten zwingend notwendigen Einnahmeerhöhungen Steigerungsraten bei den Trassenpreisen beantragt, die deutlich über diesen Wert hinausgehen:

- SPNV: + 23,5 %
- SPFV: + 10,1 %
- SGV: + 14,8 %

Der Personenfern- sowie der Güterverkehr waren bereits in den Vorjahren von deutlichen Steigerungsraten betroffen, der SPNV blieb aufgrund der gesetzlichen Deckelung bislang davon verschont. Hintergrund für die nun zu erwartenden Steigerungsraten ist insbesondere die von der Bundesregierung umgesetzte Eigenkapitalerhöhung bei der DB AG, die in Form von Abschreibungen über den Markt erwirtschaftet werden muss.

Die im Raum stehende Erhöhung von 23,5 % im SPNV (etwa 40 Mio. Euro zusätzliche Belastung im NWL) steht im Widerspruch zu der gesetzlichen Trassenpreisbremse in Höhe von derzeit 3 %. Da die DB InfraGO AG die aufgrund der Trassenpreisbremse im SPNV nicht realisierbaren Einnahmen auf die Marktsegmente Personenfern- und Güterverkehr umlegen müsste, stiegen die Entgelte dort umso mehr. Hierzu regte sich Widerstand, insbesondere im Güterverkehr.

Die DB InfraGO AG klagt aktuell vor dem Europäischen Gerichtshof gegen die Bundesnetzagentur, um die europarechtliche Zulässigkeit der Trassenpreisbremse prüfen zu lassen. Mit einer Entscheidung ist nicht bis zur Trassenanmeldephase zu rechnen. Es bestehen aus diesem Verfahren allerdings erhebliche Unsicherheiten bzgl. der künftigen Finanzierung von SPNV-Leistungen. Sollte die Trassenpreissteigerung tatsächlich umgesetzt werden, sind weitreichende Abbestellungen im SPNV unumgänglich.

### **Herleitung der Beschlussfassung**

Entsprechend der zu Beginn dargestellten engen finanziellen Rahmenbedingungen sieht sich der NWL leider auch für den Fahrplan 2026 nicht in der Lage, das im Sinne der politisch gewünschten Verkehrswende auszubauende SPNV-Angebot maßgeblich zu erweitern.

Angebotsausweitungen sind weitestgehend nur dort umsetzbar, wo sie vertraglich bereits abgesichert sind und/oder Ausschreibungsergebnissen folgen.

Änderungen im Volumen des Fahrplans 2026 sind:

## Jahresfahrplan 2026

---

- Ausbau der Verbindungen zwischen Siegen und Köln mit dem RE 9 nach dem erfolgten Vergabeverfahren. Am Tagesrand wird es früh morgens und am späten Abend zusätzliche durchgängige Verbindungen auf dieser Strecke geben.
- Neugestaltung des Angebots der Linien RB 84/85 im Rahmen der Vertragsverlängerung mit der NordWestBahn. Hierbei werden einige bislang nur sehr schwach nachgefragte Verbindungen am Tagesrand zurückgenommen und stattdessen neue attraktive Verbindungen auf der RB 85 geschaffen. Auf diesem Wege können die letzten Taktlücken am Mittag geschlossen und eine frühere Verbindung nach Paderborn mit Ankunft gegen 7 Uhr geschaffen werden.

Der Schwerpunkt der Angebotsplanung liegt im Fahrplan 2026 allerdings auf punktuellen Verbesserungen mit dem vorrangigen Ziel, die Betriebsqualität nachhaltig zu verbessern und somit künftig wieder ein stabileres SPNV-Angebot anbieten zu können. Hierzu sollen Fahrzeiten und Anschlüsse entspannt werden. Im Einzelfall werden auch Linienverläufe verändert, wenn sich daraus deutlich verbesserte Pünktlichkeitswerte erwarten lassen.

Details dazu sind in Anlage 1 dargestellt.

Neben den sich aus den Ausschreibungsverfahren RE 9 und RB 84/85 ergebenden geringfügigen Mehrleistungen sind die übrigen Fahrplananpassungen km-neutral ohne Mehrkosten für zusätzliche Zug-km.

### *Ausblick: Fahrplan 2027*

Im Fahrplan 2027 (gültig ab 13.12.2026) sind folgende Entwicklungen bzw. Fahrplanänderungen zu erwarten:

#### a) Neugestaltung des Angebots auf der Ruhr-Sieg-Strecke Siegen – Dortmund

Zum Fahrplan 2027 endet die vom NWL finanzierte, tarifliche Anerkennung von Nahverkehrsfahrscheinen in den IC-Zügen zwischen Dortmund und Siegen bzw. Dillenburg. Der NWL geht aktuell davon aus, dass DB Fernverkehr die IC-Linie 34 zu diesem Termin einstellen wird. Das aktuell laufende Vergabeverfahren für den RE 34 (Dortmund – Siegen) sieht daher stündliche Verbindungen auf diesem Korridor vor. Die Bedienung auf dem Korridor wird sodann konsolidiert und von nur noch einem EVU angeboten (derzeit DB Fernverkehr, DB Regio NRW, Hessische Landesbahn). Mit der Konsolidierung des Fahrplans wird auch eine Abrundung des Angebots am Abend durchgeführt.

#### b) Umgestaltung des Knotens Siegen

Ebenfalls im Zusammenhang mit der erwarteten Einstellung der IC-Linie 34 soll nach Planungen des NWL das Angebot im Raum Siegen – Grenze NWL/RMV wieder 1:1 auf den Stand vor Einführung des IC zurückgeführt werden. Dies umfasst die Wiederherstellung von stündlich schnellen Fahrlagen des RE 99 (Frankfurt – Gießen – Siegen) mit dann wieder stündlichem Anschluss zu RE 9 (nach Köln) und RE 34 (nach Dortmund). Die Bedienung der kleinen Stationen

zwischen Dillenburg und Siegen wird über die Wiedereinrichtung des Stundentakts auf der RB 95 (Dillenburg – Siegen) sichergestellt.

c) Verlängerung des RE 13

Die Linie RE 13 (Hamm – Wuppertal – Düsseldorf – Venlo) wird von dem EVU Start Deutschland GmbH übernommen und ab Dezember 2026 mit Mehrsystemzügen betrieben. Hintergrund dafür ist die Verlängerung der Linie am westlichen Linienende über Venlo (NL) hinaus bis Eindhoven (NL). Für den Betrieb des niederländischen Abschnitts werden die dann kommenden neuen Fahrzeuge zwei Stromsysteme und dann auch das niederländische Zugsicherungssystem an Bord haben.

d) Überschlagene Wende des RE 11 in Kassel Wilhelmshöhe

Zur betrieblichen Stabilisierung der RE 11 Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe soll für den Fahrplan 2027 von NX so viel Personal aufgebaut werden, dass die RE 11 in Kassel überschlagen wenden kann. D.h. während der eine Zug einfährt, steht ein weiterer Wagenpark schon abfahrbereit im Bahnhof. Die Umsetzung der Maßnahme setzt neben der Vorhaltung von ausreichendem Personal die nachhaltige Finanzierbarkeit des Konzeptes voraus.

Derzeit wendet der RE 11 in Kassel in der überwiegenden Anzahl der Fälle innerhalb von 7 Minuten am Bahnsteig (und in 12 Minuten am anderen Linienendpunkt in Düsseldorf Hbf). Daher führen heute schon Verspätungen über 2 Minuten bei der Ankunft in Kassel Wilhelmshöhe und Verspätungen über 7 Minuten in Düsseldorf Hbf automatisch zur Übertragung der Verspätung auf die Gegenrichtung (die für eine Wende benötigte Mindestzeit beträgt planmäßig 6 Minuten).

e) Überschlagene Wende des RE 2 in Düsseldorf Hbf

Zur betrieblichen Stabilisierung des RE 2 Osnabrück – Münster – Recklinghausen – Essen – Düsseldorf soll möglichst zeitnah ein zusätzlicher Wagenpark (leistungsfähige Lok+5 DoSto Waggon) inkl. Personal bei der DB beauftragt werden, so dass die RE 2 in Düsseldorf Hbf überschlagen wenden kann. D.h. während der eine Zug einfährt, steht ein weiterer Wagenpark schon abfahrbereit im Bahnhof.

Derzeit wendet der RE 2 innerhalb von 13 Minuten am Bahnsteig. Daher führen heute schon Verspätungen über 7 Minuten bei der Ankunft in Düsseldorf Hbf automatisch zur Übertragung der Verspätung auf die Gegenrichtung. Im Alltag führt dies dazu, dass der RE 2 mindestens 1x/Tag das Ziel Düsseldorf Hbf gar nicht erst erreicht und schon vorzeitig in Duisburg wenden muss.

Zur Stabilisierung u. a. des Betriebs und der Zuverlässigkeit nördlich und südlich von Münster (der auch offiziell von der DB InfraGo als überlasteter Schienenweg gekennzeichneten Strecke Essen – Münster sowie der Strecke Münster – Osnabrück) sind verschiedene Lösungsalternativen mit allen Beteiligten (AT, EVU, DB InfraGo) untersucht worden. Zwar ist derzeit eine Entlastung oder ein

## Jahresfahrplan 2026

---

Infrastrukturausbau des zuvor genannten überlasteten Streckenabschnitts bzw. der großen Knoten sowie eine spürbar bessere Pünktlichkeit der IC+ICE nicht greifbar zu erkennen, andere betrachtete Maßnahmen ließen aber letztlich nur geringeres Verbesserungspotential erkennen.

### **Weiteres Vorgehen**

Der NWL bittet die EVU im Rahmen der Trassenanmeldephase um Anmeldung der Fahrpläne für das Fahrplanjahr 2026 einschließlich punktueller Fahrplananpassungen (s. o.). Im Rahmen der Trassenannahmephase werden die Voraussetzungen für die Finanzierung erneut bewertet. Ggf. notwendige Anpassungen werden vorbereitet und den Gremien vorgelegt.

### Anlage(n):

1 Fahrplanänderungen 2026

2 Zugkilometerbilanz Fahrplan 2026 (gegenüber Fahrplan 2025)

|                           |                                      |
|---------------------------|--------------------------------------|
| Dr. Klaus Drathen         | Matthias Goeken                      |
| Verbandsvorsteher des NWL | Vorsitzender der Verbandsversammlung |



## Anlage 1

### Fahrplanänderungen 2026

Für das Fahrplanjahr 2026 sind im NWL folgende Fahrplananpassungen vorgesehen. Linien, die keine Erwähnung finden, werden im Status Quo fortgeführt. Eventuell notwendige Leistungskürzungen sind nicht abgebildet.

Am 17.03.2025 beginnt die bis zum 14.04.2025 laufende Trassenanmeldephase bei DB InfraGO, während der die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Fahrpläne für den am 14.12.2025 in Kraft tretenden Jahresfahrplan 2026 anmelden müssen. Finanzverbindlich ist die Trasse für den NWL jedoch erst mit der Trassenannahme im Juli/August, wenn die von DB InfraGo bestätigten Fahrplantrassen zur verbindlichen Annahme und damit Bestellung vorliegen.

Bereits beschlossene und finanzierte Mehrleistungen sowie kilometerneutrale Maßnahmen:

#### **RE 6 Minden – Bielefeld – Hamm – Dortmund – Essen – Düsseldorf – Köln**

Die zum Fahrplan 2024 umgesetzten minimalen Fahrzeitanpassungen im Bereich Bielefeld (Ziel: Anschlüsse zur RB 75) sind im Fahrplan 2025 durch Trassenkonflikte zum Teil wieder entfallen. Im Rahmen der Fahrplananmeldung für 2026 sollen diese Anschlüsse wieder vollumfänglich hergestellt werden.

*Kilometerveränderung im NWL:* *keine*

#### **RE 9 Siegen – Betzdorf – Köln – Aachen**

Im Rahmen der federführend von Go.Rheinland durchgeführten Interimsausschreibung kann das Fahrplanangebot am Tagesrand ausgeweitet werden. Neu ist eine tägliche Abfahrt ab Siegen um 23:10 Uhr, in Wochenendnächten zusätzlich um 00:10 Uhr. Ebenso wird der bisherige Nachtpendel Siegen – Au – Siegen in beiden Richtungen bis/ab Köln durchgebunden.

In der Gegenrichtung wird es samstags und sonn-/feiertags jeweils eine frühere erste Ankunft in Siegen um 06:50 Uhr bzw. 07:50 Uhr geben. Montags bis freitags wird die bislang durch die HLB erbrachte Ankunft 06:50 Uhr als regulärer RE 9 bereits ab Köln angeboten.

Eine veränderte Gleisbelegung in Siegen (s. RB 90/93) ermöglicht künftig eine Wende im Gleis 55, so dass sich die Fußwege beim Umstieg zum RE 99 in Richtung Gießen verkürzen werden.

*Kilometerveränderung im NWL:* *+ 5.033 km*

#### **RE 11 Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel**

Der Fahrplan bleibt in seinen Grundzügen unverändert. Unter Umständen kommt es in einzelnen Stunden zu geringfügigen Abweichungen aufgrund von parallelen Fernverkehrsangeboten. Details dazu ergeben sich im Rahmen der Erstellung des Jahresfahrplans bei der DB InfraGO AG.

Die seitens des NWL gewünschten und aufgrund der mangelnden Betriebsstabilität dringend gebotenen überschlagenen Wendungen in Kassel können frühestens 2027 umgesetzt werden.

Hintergrund hierfür sind zu erwartende Mehrkosten und zusätzlich erforderliches Personal, das absehbar allerdings nicht zuverlässig zur Verfügung stehen wird.

*Kilometerveränderung im NWL:* *keine*

**RE 13 Hamm – Hagen – Düsseldorf – Venlo**

In Hamm verpassen sich die Linien RE 13 und RB 69 (von/nach Bielefeld) aktuell um wenige Minuten. Es wird daher angestrebt, die Fahrzeiten des RE 13 im Minutenbereich so anzupassen, dass die Anschlüsse stündlich erreicht werden. Die Umsetzbarkeit ist zum Redaktionsschluss noch nicht final bestätigt.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RE 16 Essen – Bochum – Witten – Hagen – Iserlohn**

Der letzte Zug ab Iserlohn wird montags bis freitags künftig nur noch bis Letmathe verkehren und dort einen direkten Anschluss zum RE 34 nach Hagen bieten. Bislang fahren hier beide Linien im Blockabstand hintereinander her.

Im Gegenzug wird eine neue Durchbindung der RB 91 von Iserlohn bis Hagen angeboten (s. u.).

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RE 17 Hagen – Schwerte – Arnsberg – Bestwig – Warburg (- Kassel)**

Zur Stabilisierung des Fahrplans wird in Schwerte eine neue verkehrliche Abfahrtszeit in Richtung Hagen eingeführt, die im Falle einer freien Hauptstrecke die unmittelbare Weiterfahrt ermöglicht. Die Ankunftszeit in Hagen bleibt unverändert. Ziel der Maßnahme ist es, operativ freie Slots auf der Hauptstrecke nutzen zu können und somit eine pünktlichere Ankunft in Hagen mit einer größeren Anschlusssicherheit zum RE 16 nach Essen zu ermöglichen.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RE 34 Siegen – Finnentrop – Letmathe – Witten – Dortmund**

Im Zusammenhang mit o.g. Änderung beim RE 16 wird die montags bis freitags von Siegen nach Hagen geführte Abendfahrt ab Letmathe wenige Minuten später in der Taktlage der bisherigen RE 16-Fahrt verkehren.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RB 50 Dortmund – Lünen – Münster**

Zur Verbesserung der Anschlüsse von der RB 50 wird angestrebt, die Ankunft in Dortmund Hbf um eine Minute vorzulegen. Somit werden neu die Anschlussverbindungen der RB 32 (nach Gelsenkirchen/Duisburg) und RB 59 (nach Unna/Soest) erreicht. Die Umsetzbarkeit ist zum Redaktionsschluss noch nicht final bestätigt.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RB 52 Dortmund – Herdecke – Hagen – Lüdenscheid**

Zur Nutzung operativ freier Slots im Knoten Hagen wird die Abfahrt von Hagen Hbf bis Rummenohl um eine Minute vorverlegt. Somit entsteht im täglichen Betrieb mehr Flexibilität und eine höhere Wahrscheinlichkeit, Verspätungen nicht auf den in Rummenohl kreuzenden Gegenzug zu übertragen.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RB 54 Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade**

Die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Unna – Fröndenberg ist nach wie vor unklar. Der NWL wird hier jedoch den Regelfahrplan inkl. der bereits für 2023 geplanten Anschlüsse zur RB 59 von/nach Dortmund anmelden. Somit kann sichergestellt werden, dass Gleis 18 im Bahnhof Unna nicht anderweitig (z. B. für Überholungen) verplant wird und eine etwaige unterjährige Inbetriebnahme der RB 54 erschwert.

Im Abendbereich sollen die Züge zwischen Fröndenberg und Menden wenige Minuten später fahren um die Anschlüsse vom RE 57 zu entspannen.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RE 57 Dortmund – Fröndenberg – Bestwig – Brilon Wald – Warburg**

Zur Entspannung der sehr knappen Anschlüsse zur RB 54 in Fröndenberg soll die Abfahrt des RE 57 ab Dortmund eine Minute vorgezogen werden. Ab Fröndenberg erfolgt die Weiterfahrt im unveränderten Fahrplan.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RB 69 Hamm – Gütersloh – Bielefeld**

Die Linie RB 69 wird zwischen Bielefeld und Hamm sehr stark von verspäteten Fernverkehrszügen in Mitleidenschaft gezogen. Planmäßig muss die Linie hierzu bereits seit dem Fahrplan 2024 zweistündlich in abweichenden Fahrlagen verkehren, mit der Folge von Anschlussverlusten in Hamm. Die operative Betriebslage führt ergänzend dazu, dass sich Verspätungen aufschaukeln und aufgrund des Flügelzugkonzepts mit der RB 89 bis nach Münster fortpflanzen.

Zur Stabilisierung der Betriebsqualität wird die Linie daher künftig in Hamm getrennt. Die Züge verkehren unverändert zwischen Bielefeld und Hamm, werden dort aber nicht mehr bis nach Münster durchgebunden. Dies ermöglicht es, im Knoten Hamm konfliktfreiere Gleise anfahren und Verspätungsübertragungen somit reduzieren zu können. In Richtung Münster ist künftig ein Umstieg in Hamm erforderlich. Eine Direktverbindung zwischen Bielefeld und Münster wird weiterhin mit der RB 67 über Warendorf angeboten.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RB 75 Bielefeld – Halle – Osnabrück**

In Osnabrück soll im Jahresfahrplan 2026 der neue Haltepunkt Rosenplatz in Betrieb genommen werden. Hierdurch verändern sich die Fahrzeiten im niedersächsischen Abschnitt im Minutenbereich.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

### **RB 84 Paderborn – Ottbergen – Holzminden – Kreiensen**

Im Zusammenhang mit der Verlängerung des Verkehrsvertrags ändert sich der Fahrplan der RB 84 punktuell. Statt der bisher sehr schwach ausgelasteten Fahrt um 04:53 Uhr ab Paderborn wird ein neuer Zug um 05:20 Uhr angeboten, der in Holzminden bis Kreiensen durchgebunden wird. Somit entsteht eine neue durchgehende Frühverbindung. Der bisherige Zug um 05:53 Uhr ab Paderborn verkehrt etwa 10 Minuten später als bisher, der betrieblich sehr aufwendig zu produzierende Verstärkerzug um 06:07 Uhr entfällt. Im Frühbereich entfallen einzelne schlecht genutzte Züge entgegen der Lastrichtung auch am Samstag.

Am Abend verkehren die letzten beiden Züge neu im Takt, die bisher nur freitags bis sonntags angebotene Fahrt um 23:15 Uhr kann neu um 22:53 Uhr täglich angeboten werden.

Der nur schwach ausgelastete letzte Zug am Sonntagabend (Paderborn an 00:10 Uhr) verkehrt künftig von Kreiensen nur noch bis Holzminden. Neu kann sonntags morgens eine Fahrt mit Ankunft in Paderborn um 08:05 Uhr angeboten werden (bisläng erste Ankunft 09:05 Uhr).

*Kilometerveränderung im NWL:* - 6.546 km (noch nicht final bestätigt)

### **RB 85 Paderborn – Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen**

Die durchgängige Verbindung von Paderborn nach Göttingen kann im Fahrplan 2026 deutlich aufgewertet werden und somit in Teilen den RE 11 im Abschnitt Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe zumindest etwas entlasten. Dies geschieht über die Schließung von Taktlücken und künftig stündliche Anschlüsse zum thüringischen RE 1 / RE 11 von Göttingen nach Erfurt. Am Tagesrand können Verbesserungen umgesetzt werden, da neu Übernachtungen von Fahrzeugen am Standort Ottbergen vorgesehen sind.

Am frühen Morgen startet der erste Zug in Richtung Göttingen in Ottbergen statt bislang Paderborn. Dies ermöglicht es, in Bodenfelde einen Zugteil abzukuppeln und somit die seitens der Fahrgäste eine schon lange gewünschte Frühverbindung von Bodenfelde nach Paderborn zu realisieren (Ankunft Paderborn 07:05 Uhr).

Bei dem darauffolgenden Zug kann durch die neue Fahrlage (vgl. RB 84) die Reisezeit von Paderborn bis Göttingen um ca. 10 Minuten verkürzt werden. Gegen 07:30 Uhr werden in Ottbergen die Umsteigezeiten von/zur RB 84 vergrößert, um an dieser Stelle mehr Zuverlässigkeit zu erreichen.

In der Mittagszeit wird das Angebot neu strukturiert: An Ferientagen wird neu ein durchgängiger Stundentakt in beiden Fahrtrichtungen realisiert; die bisherigen Taktlücken und Standzeiten entfallen. Im Abschnitt Ottbergen – Bodenfelde gilt dies auch für Schultage. Südlich von Bodenfelde bleibt es aufgrund eines Taktabweichers im Schülerverkehr vorerst bei einzelnen Fahrplanlücken, die sich in der Stundenlage gegenüber 2025 teils verändern.

Am Abend kann dem Wunsch der Fahrgäste nach einem späteren Betriebsschluss insofern entsprochen werden, als die letzte Abfahrt ab Paderborn neu täglich um 20:53 Uhr statt bislang 19:53 Uhr erfolgt. Diese künftig um eine Stunde später verkehrende Zug hat neu in Bodenfelde Anschluss zur RB 81 nach Northeim. Die bisherige Fahrlage wird zwischen Ottbergen und Göttingen nicht mehr angeboten, so dass am Abend ein Zweistundentakt entsteht.

Am Samstagmorgen entfällt ein schwach ausgelastetes Zugpaar zwischen Bodenfelde und Göttingen zugunsten der Verbesserungen unter der Woche.

*Kilometerveränderung im NWL:* + 7.560 km

### **RB 89 Münster – Hamm – Soest – Lippstadt – Paderborn – Warburg**

Die Linie RB 89 wird in Hamm nicht mehr mit der bisherigen Linie RB 69 vereinigt (vgl. oben). Die Züge verkehren neu stets durchgehend zwischen Münster, Hamm und Paderborn, wobei während der Hauptverkehrszeiten in Hamm ein zweiter Triebwagen auf- bzw. abgekuppelt wird.

Um die Anschlüsse von der RB 69 aus Bielefeld zur RB 89 nach Münster aufrecht erhalten zu können, müssen die Fahrten der RB 89 alle zwei Stunden sechs Minuten später ab Hamm verkehren. Bereits heute verkehren die Züge vier Minuten später ab Hamm aufgrund der fernverkehrsbedingten zweistündlichen Abweichung der RB 69. Dadurch verlängern sich die Reisezeiten ab Paderborn noch weiter.

Zudem kann in Münster der bisher in der Mindestübergangszeit bestehende Anschluss an den ICE nach Hamburg nicht mehr erreicht werden (Gegenrichtung analog). Der Anschluss der bisherigen Direktverbindung der RB 69 in Hamm wird hier dem ohnehin unsicheren Anschluss zum ICE vorgezogen.

Durch die Linientrennung können einzelne stark nachgefragte Zuglagen von den Kapazitäten her verstärkt werden und es kann wieder ein tagsüber durchgängiger 30 Min.-Takt Paderborn – Münster gefahren werden. Seit einigen Jahren musste an Mo-Fr in Richtung Münster von Paderborn aus kommend bei 4 Zügen (Ms→ Paderborn mo-fr bei 3 Zügen) in Hamm umgestiegen werden.

*Kilometerveränderung im NWL:* *keine*

### **RB 90 Siegen – Betzdorf – Au – Altenkirchen – Limburg**

Durch die Trennung der RB 93 in Siegen (s. u.) verändern sich die Fahrzeiten zwischen Siegen und Au (Sieg) im Minutenbereich. Mittels zusätzlicher Fahrzeitüberschüsse und realistischerer Haltezeiten kann die Linie in diesem Abschnitt stabilisiert werden, wovon auch der Anschluss zur S-Bahn in Au profitieren wird.

Die bisherigen Fahrten der RB 93 werden im Abschnitt Siegen – Betzdorf in die RB 90 integriert, die hier neu im exakten 30-Minuten-Takt verkehren wird. Die auskömmlichen Wenden in Siegen (Gleis 54) mit 26 Minuten bzw. Betzdorf (Gleis 107) mit 17 Minuten versprechen eine gute Betriebsqualität.

Aufgrund der Leistungsausweitungen auf dem RE 9 entfällt die bisher durch die HLB angebotene RE 9-Fahrt Betzdorf – Siegen mit Ankunft um 06:50 Uhr. In der Gegenrichtung wird die Abfahrt um 00:10 Uhr neu in die Taktlage um 00:32 Uhr verschoben.

Ob die bisherigen Durchbindungen einzelner Fahrten bis Kreuztal im Rahmen des neuen Konzepts noch angeboten werden können, wird aktuell noch geprüft.

*Kilometerveränderung im NWL:* *(+ 54.566 km Übernahme aus RB 93)*

### **RB 91 Hagen – Letmathe – Iserlohn / Siegen**

Im Tausch mit einer Fahrt des RE 16 (vgl. oben) wird die letzte Fahrt ab Iserlohn um 23:48 Uhr künftig täglich umsteigefrei bis nach Hagen angeboten. Somit entsteht eine neue Spätverbindung von Iserlohn nach Hagen.

*Kilometerveränderung im NWL:* *keine*

**RB 93 Betzdorf – Siegen – Hilchenbach – Erndtebrück – Bad Berleburg**

Die Betriebsqualität der Linie RB 93 ist sehr schlecht, mit der Folge regelmäßiger Zugausfälle im eingleisigen Streckenabschnitt sowie von verpassten Anschlüssen zur nur alle zwei Stunden verkehrenden RB 94 in Erndtebrück. Ein großer Teil der Verspätungen rührt aus der Durchbindung der Linie aus Betzdorf, wo verspätet von Köln kommende Züge des RE 9 bereits eine pünktliche Abfahrt verhindern. Die verspätete RB 93 führt im Knoten Siegen dann wiederum zu verpassten Anschlüssen vom RE 99 zum RE 34 und RE 9, da Fahrstraßenkonflikte die Einfahrt des RE 99 in den Bahnhof verhindern. Die Folgen im eingleisigen Streckenabschnitt ab Kreuztal sind oben bereits skizziert.

Der NWL hat sich daher in Abstimmung mit dem SPNV-Nord, der HLB und DB InfraGO entschlossen, die Linie in Siegen zu trennen.

Die RB 93 wird künftig von Bad Berleburg kommend in Siegen enden bzw. dort beginnen. Zur Sicherstellung einer pünktlichen Einfahrt in die eingleisigen Streckenabschnitte östlich von Kreuztal ist vorgesehen, die Abfahrt in Siegen um zwei Minuten vorzuziehen und diese als zusätzlichen Puffer im Bahnhof Kreuztal zu verwenden.

Die bisherigen Fahrten zwischen Siegen und Betzdorf gehen in der RB 90 auf (s. o.). Es wird aktuell noch geprüft, ob am frühen Morgen einzelne durchgehende Fahrten erhalten bleiben können.

*Kilometerveränderung im NWL:* - 54.566 km (Übertrag in RB 90)

**RB 95 Siegen – Dillenburg**

Zur Verbesserung von Anschlüssen in Siegen werden im Frühbereich einzelne Fahrten der RB 95 im Minutenbereich verändert.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**RE 99 Siegen – Dillenburg – Gießen – Frankfurt**

Aufgrund regelmäßiger Verspätungen erhält der um 21:05 Uhr in Siegen eintreffende Zug aus Siegen zwischen Gießen und Haiger im Minutenbereich abweichende Fahrzeiten und wird in die Regeltaktlage verlegt.

*Kilometerveränderung im NWL:* keine

**Anlage 2****Zugkilometerbilanz Fahrplan 2026 (gegenüber Fahrplan 2025)**

Die in Anlage 1 beschriebenen Fahrplanmaßnahmen wirken sich zusammengefasst wie folgt aus:

| <b>Linie</b>  | <b>EVU</b>           | <b>Kilometerbilanz im NWL</b> |
|---------------|----------------------|-------------------------------|
| RE 6          | National Express     | 0 km                          |
| RE 9          | Aktuell noch offen   | + 5.033 km                    |
| RE 11         | National Express     | 0 km                          |
| RE 13         | Eurobahn             | 0 km                          |
| RE 16         | Vias                 | 0 km                          |
| RE 17         | DB Regio NRW         | 0 km                          |
| RE 34         | DB Regio NRW         | 0 km                          |
| RB 50         | Eurobahn             | 0 km                          |
| RB 52         | DB Regio NRW         | 0 km                          |
| RB 54         | DB Regio NRW         | 0 km                          |
| RE 57         | DB Regio NRW         | 0 km                          |
| RB 69         | Eurobahn             | 0 km                          |
| RB 75         | NordWestBahn         | 0 km                          |
| RB 84         | NordWestBahn         | - 6.546 km                    |
| RB 85         | NordWestBahn         | + 7.560 km                    |
| RB 89         | Eurobahn             | 0 km                          |
| RB 90         | Hessische Landesbahn | + 54.566 km                   |
| RB 91         | Vias                 | 0 km                          |
| RB 93         | Hessische Landesbahn | - 54.566 km                   |
| RB 95         | Hessische Landesbahn | 0 km                          |
| RE 99         | Hessische Landesbahn | 0 km                          |
| <b>SUMMEN</b> |                      | <b>+ 6.047 km</b>             |

Hinweise:

RB 93/RB 93: Umschichtung/Neuzuordnung von Fahrten von einer zur anderen Linie (durch die Brechung der RB 93 in Siegen)