

Presse-Information

27. November 2025

Fahrplan 2026: Frankfurter ÖPNV startet mit Normalbetrieb der U-Bahn und besseren Verbindungen ins nächste Jahr

U-Bahn wieder im Normalbetrieb – Anbindung des neuen Flughafen Terminals 3 – KNUT nach Bad Vilbel - Ausblick auf den Fahrplan 2026/2027

Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025

Mit dem neuen Fahrplan 2026, der ab dem 14. Dezember 2025 gilt, kehrt in Frankfurt am Main spürbar mehr Normalität im Nahverkehr ein. Beim Angebot für den Schienenverkehr und besonders bei der U-Bahn bietet Frankfurt nun wieder das Niveau, das bis Anfang 2024 Standard war – mit zusätzlichen Verbesserungen auf mehreren Linien.

Aufgrund von Fahrermangel und der dadurch steigenden Anzahl von Fahrtausfällen, hatte traffiQ das Angebot im Januar 2024 entsprechend angepasst. Daraufhin unternahm die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) zusätzliche Anstrengungen, um zügig neue Fahrerinnen und Fahrer zu gewinnen. Mit Erfolg: Bereits zum Ende der diesjährigen Sommerferien konnten die U4 und U5 wieder zu ihrem ursprünglichen Takt- und Fahrtenangebot zurückkehren.

Zum nun anstehenden Fahrplanwechsel 2025/2026 kehren durch Verbesserungen auf den Linien U2, U6, U7 und U8 nun auch die A-Strecke sowie die C-Strecke auf ihr früheres Leistungsniveau zurück.

„Wir freuen uns, dass wir auf der U-Bahn wieder ein Angebot bereitstellen können, wie es Frankfurt verdient,“ zeigt sich Mobilitätsdezernat Wolfgang Siefert erleichtert. „Das haben wir den Anstrengungen der VGF zu verdanken, die unermüdlich daran gearbeitet haben, den Fahrpersonalmangel in Frankfurt zu bekämpfen, der die gesamte Branche belastet. Durch die herausfordernde Situation haben wir in den letzten Monaten viel gelernt – das wird uns dabei helfen, den Nahverkehr in Frankfurt auch in Zukunft resilienter aufstellen.“

„Verbindungen und Kapazitäten sind nun mindestens so gut wie vor dem seinerzeit eingeführten reduzierten Fahrplan“, ergänzt traffiQ Geschäftsführer Prof. Dr. Tom Reinhold. „In einer Stadt, die sich Tag für Tag weiterentwickelt, muss auch das Nahverkehrsangebot entsprechend ausgesteuert werden, sodass die Menschen zuverlässig und pünktlich an ihr Ziel kommen.“

VGF-Geschäftsführerin Kerstin Jerchel betont, dass eine Rückkehr zum Normalfahrplan auf der U-Bahn nur durch die weitreichenden Anstrengungen bei der Rekrutierung und Ausbildung von Fahrpersonal möglich war: „Neben unserer breit aufgestellten und überall sichtbaren Rekrutierungskampagne „Werde ein Teil von uns“ konnten wir auch durch unser erweitertes Schulungskonzept die Kapazitäten der Fahrer:innenausbildung bei der VGF erhöhen.“

Die Rückkehr zum Leistungsangebot vom Dezember 2023 geht einher mit weiteren Verbesserungen in Bezug auf Takt, Kapazität und vor allem Anschlüsse. In die Optimierungen sind auch viele Fahrgastwünsche und z. B. auch Anregungen der Universität eingeflossen, welche zu Verbesserungen der Anbindung des Unistandes Riedberg an die Innenstadt aber auch der Anschlussverbindungen zwischen S-Bahn, U-Bahn und Bus insgesamt geführt haben.

Dichter Takt auf der A-Strecke

Durch die Taktverdichtung der U-Bahnlinie U8 von vier auf acht Fahrten pro Stunde wird auf der Stammstrecke Hedderheim – Hauptwache - Südbahnhof nun in der Hauptverkehrszeit ein Angebot von 24 Fahrten pro Stunde angeboten. Die Anschlüsse zwischen der U3 und U9 in Niederursel sowie der S6 und der U9 an der vor einem Jahr eröffneten Station Ginnheim/Niddapark wurden deutlich verbessert, Umsteigezeiten in beide Richtungen um 5 Minuten reduziert. Auch die Anschlüsse zu den Buslinien des Frankfurter Nordens sowie zur S5 in Oberursel konnten in diesem Zusammenhang gesichert werden. Durch die neuen Zeitlagen der U-Bahn werden insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeit die Anschlussverbindungen zwischen S-Bahn, U-Bahn und Bus verbessert. Hinzu kommt, dass durch den ganztägigen Einsatz von vier Wagen auf der U2 die Kapazitäten nochmals erweitert werden.

C-Strecke – Rückkehr zum guten Angebot

Auch auf den Linien U6 (Hausen <> Ostbahnhof) und U7 (Praunheim <> Enkheim) ist das Ende des Stabilisierungsfahrplans eingeläutet – mit Taktverdichtungen in der Spitzenzeit: U6 und U7 fahren wieder im 7,5-Minutentakt. Auf der Stammstrecke der U6 und U7 zwischen Zoo und Industriehof bedeutet dies vier Fahrten mehr pro Stunde.

Busverkehr wird besser – dichter Takt auf einzelnen Linien

Nicht nur im Schienenverkehr, auch das Busangebot wird zum Fahrplanwechsel besser. Aufgrund gestiegener Nachfrage verdichtet traffiQ ab dem 14. Dezember den Takt auf den Linien M32, 57 sowie auf der Expressbuslinie X58 vor allem in den Spitzenzeiten. Die Busse 53 und 64 erhalten „Schulverstärker“. Samstags wird das Angebot der 25 auf einen Viertelstundentakt verdoppelt und der Anschluss an die S6 in Berkersheim verbessert. Der 44er-Bus nimmt künftig an allen Tagen seinen Betrieb bereits um 4.00 Uhr zwischen Fechenheim und Seckbach auf.

Fahrzeitanpassungen bei Straßenbahn und Bus

Ein Fahrplanwechsel bietet die Gelegenheit, aktuelle Erfahrungen einfließen zu lassen und ältere Fahrzeitenplanungen bei Bedarf nachjustieren. Auf Basis einer neuen und umfangreichen Datenauswertung zu Fahrzeiten und Verspätungen auf den Straßenbahnlinien und Buslinien passt traffiQ deshalb zum diesjährigen Fahrplanwechsel in großem Stil die Fahrzeiten an.

Gestiegenes Verkehrsaufkommen, Staus, Baustellen und andere Behinderungen im Straßenraum bremsen Busse und Bahnen oftmals und regelmäßig aus, so dass die Fahrzeiten nicht verlässlich eingehalten werden können. Verspätungen sind vorprogrammiert, die Unzufriedenheit steigt und Reiseplanungen sind gefährdet. Daher hat traffiQ auf allen Straßenbahnlinien, mit Ausnahme der Linien 11 und 18, geringe Verlängerungen der Fahrzeiten vorgenommen. Auch die Fahrzeiten der Buslinien 39, 50, X53, 53, M55, 58, 59 und 89 wurden angepasst. Auch hier bedeutet dies in der Regel eine geringfügige Verlängerung der Reisezeiten, aber auch pünktlichere Abfahrten und damit mehr Verlässlichkeit und Planbarkeit für die Fahrgäste.

Wolfgang Siefert hält fest: „Zuverlässigkeit ist eines unserer höchsten Ziele im ÖPNV. Wir können allerdings nur zuverlässig sein, wenn wir den Herausforderungen einer wachsenden Stadt – mehr Einwohnende und Pendelnde, mehr Verkehr, mehr Baustellen – ins Auge blicken und in der Nahverkehrsplanung berücksichtigen.“

traffiQ-Chef Tom Reinhold ergänzt: „Auch dies gehört zu einem ehrlichen Fahrplan - die Fahrzeiten werden der Realität angepasst und sind somit verlässlich und pünktlich.“

Zum Fahrplanwechsel, also 2026/2027, werden für die U-Bahn die Fahrzeiten ebenfalls überprüft; hier sind jedoch weniger Anpassungen zu erwarten, da der zunehmende Straßenverkehr die U-Bahn nicht im gleichen Maß beeinflusst.

Zum Flughafen (Terminal 3) mit Skyline und dem Bus

Und wie geht's künftig zum neuen Terminal 3 des Flughafens? Voraussichtlich am 23. April 2026 wird das neue Terminal im Süden des Frankfurter Flughafens eröffnet. Dieser wird in erster Linie von der neuen Skyline (PeopleMover der FRAPORT) für die Fluggäste vom Terminal 1 kommend erschlossen. Hierbei richtet sie zu diesem Zeitpunkt eine neue Station dann auch oberhalb des Busbahnhofs am Flughafen und in der Nähe der Bahnhöfe ein, die somit deutlich besser zu erreichen sein wird. Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember werden die Linie X77 vom Südbahnhof über Gateway Gardens und die RMV-Expressbuslinie X18 von Dietzenbach über den Walldorfer Bahnhof sowie die Nachtbuslinie n72 am Terminal 3 halten. Mit dem Expressbus X61 kommen Fluggäste oder Beschäftigte weiterhin – allerdings auf geändertem Linienweg – direkt vom Südbahnhof und Gateway Gardens zum Terminal 1.

Eine neue Unterquerung der Autobahn A3 macht dies möglich und verbessert hiermit auch die Verbindung von Gateway Gardens zum Flughafen.

Mit der Aufnahme des Passagierbetriebes am „T3“ ab April 2026 werden dann auch die Kapazitäten der Expressbuslinie X77 zur Anbindung an die S-Bahnstation Gateway Gardens noch einmal verdoppelt; weitere Regionalbuslinien fahren diese ebenfalls direkt an. Vorrangiges Verkehrsmittel von und zum Terminal 3 wird aber die Skyline bleiben.

KNUT 2025/2026: On-Demand-Shuttle fährt jetzt auch in Bad Vilbel

Zum Fahrplanwechsel im Dezember endet die Pilotphase des On-Demand-Shuttles in Frankfurt und KNUT, der flexible, elektrische Shuttlebus im Norden Frankfurts, wird in das Regelangebot des Frankfurter ÖPNV übernommen. Nach dem Auslaufen der Förderprogramme wurde KNUT vor einem Jahr für 12 Monate verlängert und das Betriebskonzept umgestellt. Er übernahm vor allem Aufgaben des Abend- und Nachtverkehrs und bietet seitdem einen zusätzlichen Service im eher ländlichen Frankfurter Norden. 2025 wurde KNUT europaweit ausgeschrieben; den Zuschlag erhielt der bisherige Betreiber VIA.

Neu ist allerdings, dass KNUT nun auch flächendeckend Bad Vilbel anbindet. Bislang gab es lediglich einen Haltepunkt am Bad Vilbeler Bahnhof. Künftig ist die gesamte Stadt Teil des KNUT-Gebietes. Ein Mehrwert nicht nur für die Bad

Vilbeler, sondern auch für die Einwohnerinnen und Einwohner Harheims und Nieder-Erlenbachs, die auch starke Bezüge zur Quellenstadt haben.

Wolfgang Siefert freut sich: „Mit der Erweiterung nach Bad Vilbel reagieren wir auf den Kundenwunsch, der uns am häufigsten erreicht hat. Die Umsetzung war mir ein Anliegen – trotz der Anforderungen, die ein kommunenübergreifendes Projekt mit sich bringt. Denn Mobilität endet eben nicht an Stadtgrenzen.“

Der Bad Vilbeler Bürgermeister, Sebastian Wysocki, sieht dies für seine Stadt genauso: „Die flächendeckende Anbindung Bad Vilbels an den On-Demand-Shuttle KNUT ist ein großer Gewinn für unsere Stadt. Gerade in den Abend- und Nachtstunden schafft der flexible Service eine spürbare Verbesserung für viele Bürgerinnen und Bürger. Mobilität darf nicht an Stadtgrenzen enden – deshalb freue ich mich sehr, dass wir gemeinsam mit Frankfurt ein Angebot stärken, das moderne, einfach nutzbare und verlässliche Verbindungen schafft.“

„Wir sind zufrieden, dass unser KNUT die Umstellung nicht nur gut geschafft hat, sondern gleichzeitig auch unsere Nachbarstadt künftig mit einem flexiblen On-Demand-Service verbindet“, so traffiQ-Geschäftsführer Tom Reinhold.

Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert zieht vorab ein positives Fazit für den bevorstehenden Fahrplanwechsel 2025/2026: „Mit dem neuen Fahrplan sind wir auf einem guten Weg. Wir haben an vielen Stellschrauben gleichzeitig gedreht, um den ÖPNV-Fahrplan kurzfristig zu stabilisieren und auf lange Sicht gut aufzustellen. Dafür haben wir unsere Planungen pragmatisch optimiert, Kundenwünsche eingearbeitet, in Recruiting investiert und arbeiten langfristig an der digitalen Transformation des ÖPNV, etwa mit Projekten wie Digital Train Control (DTC).“

Kerstin Jerchel: „Ich möchte mich bei allen Kolleginnen und Kollegen der VGF ganz herzlich bedanken, die in den vergangenen Monaten daran mitgewirkt haben, die schwierige Personalgewinnung letztlich in einem sehr erfolgreichen Prozess zu bewältigen. Da wurden viele kleine und größere Maßnahmen überdacht, auf das Unternehmen zugeschnitten und umgesetzt, so dass wir jetzt zum regulären Fahrplan zurückkehren können. Das ist tatsächlich ein sehr großer Erfolg. Und auf dem bauen wir auf, wir bleiben hier am Ball.“

Die Änderungen nach Linien

Bitte beachten Sie die beigegefügte Anlage zur Presse-Information für weitere Details.

Und wie geht's weiter? Das erwartet Frankfurt zum Fahrplanwechsel 2026/2027

Nach dem Fahrplanwechsel ist vor dem Fahrplanwechsel. Im Dezember 2026 werden weitere Veränderungen vorgenommen. Damit reagiert traffiQ auf veränderte Rahmenbedingungen, Entwicklungen in Baugebieten oder bei Gewerbeansiedlungen und natürlich geändertes Nutzerverhalten. Bereits jetzt zeichnen sich Maßnahmen ab, die für die Planung im nächsten Jahr schon einmal benannt werden können.

Durch die Inbetriebnahme des Terminals 3 am Frankfurter Flughafen werden bereits jetzt neue Angebote zur Erreichbarkeit des Flughafens geschaffen. Absehbar ist, dass es auch im Dezember nächsten Jahres rund um den Flughafen Veränderungen geben wird. Dies betrifft sowohl die Linienführungen innerhalb Gateway Gardens als auch neue Direktverbindungen u.a. zwischen dem Flughafen und den Stadtteilen Griesheim und Schwanheim durch Änderungen auf den Linien X53, 52 und 62. Besonders die Schwanheimerinnen und Schwanheimer werden hiervon profitieren, da sie ab Dezember 2026 den Flughafen direkt und schnell erreichen können.

Eine weitere Veränderung zeichnet sich bereits jetzt in Bergen-Enkheim ab; so sollen die Linienwege der Regionalbuslinie 551 und der Buslinien 40 und 42 im Stadtteil neu geordnet werden; der 42er soll künftig auch das Neubaugebiet Leuchte besser erschließen. Für diese Variante hatte sich auch der Ortsbeirat 16 ausgesprochen, dem die Planungsalternativen im März 2025 vorgestellt wurden. Durch die Neuordnung soll das Ziel einer verbesserten Betriebsqualität und einer nachvollziehbareren Netzstruktur verfolgt werden.

Weiterhin ist vorgesehen, den langehegten Wunsch der Anlieger umzusetzen, ein bislang nicht erschlossenes Gebiet in Niederrad – zunächst im Testbetrieb – anzufahren: den so genannten Poloplatz im Stadtwald. Ab Dezember 2026 soll die neue Quartierbuslinie 85 u.a. die Senioreneinrichtung und das Bildungszentrum im Stadtwald direkt mit der S-Bahnstation Niederrad verbinden. Bisher war dies aufgrund der beengten Straßenverhältnisse nicht möglich. Nachdem es die Baustellensituation erlaubt, soll ab Dezember 2026 ein zweijähriger Testbetrieb Erkenntnisse über die Nutzung der Buslinie schaffen. Wolfgang Siefert sagt hierzu: „Wir haben lange Zeit alle Möglichkeiten ausführlich geprüft, auch im Austausch mit den Anlieger:innen vor Ort. Umso mehr freue ich mich, dass diese Arbeit Früchte trägt und sich durch den Fortschritt der Arbeiten der Deutschen Bahn nun planerische Möglichkeiten für uns ergeben, um auch das Gebiet am Poloplatz noch besser durch den ÖPNV zu erschließen.“

