

Presse-Information

4. Februar 2026

traffiQ
Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Unternehmenskommunikation

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main
Tel.: 069 212-26893
presse@traffiQ.de | www.traffiQ.de



Stadtwerke Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main GmbH
Unternehmenskommunikation

Kurt-Schumacher-Straße 8
60311 Frankfurt am Main
Tel.: 069 213-27495
presse@vgf-ffm.de | www.vgf-ffm.de

Mit hohem Tempo in Richtung Zukunft

Digitale Transformation des Frankfurter Schienenverkehrs geht voran: Testfahrten im Tunnel von U4 und U5 – nächster Projektmeilenstein bei „Digital Train Control System Frankfurt“

Mehr Züge auf der Strecke, Taktgenauigkeit, Energieeinsparung und weniger Verschleiß an Bahnen und Gleisen – das sind die Vorteile des größten

Digitalisierungsprojekts der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF): „Digital Train Control System Frankfurt“ (DTC).

Die Technologie soll Schritt für Schritt für alle neun Linien des Frankfurter Schienennetzes umgesetzt werden, beginnend mit den Linien U4 und U5. Noch im September 2025 fuhr ein U-Bahn-Prototyp des Projekts [über den Testring der Stadtbahnzentralwerkstatt der VGF](#). Jetzt starten Testfahrten ohne Fahrgäste im Tunnel auf der Strecke der Linien U4 und U5 zwischen Bockenheimer Warte und Seckbacher Landstraße.

Die Digitalisierung von Verkehrssystemen ist ein Gewinn für die gesamte Stadt und zeigt, wie die Zukunft unseres Nahverkehrs aussehen wird: zuverlässiger, leistungstärker, sicherer, moderner und spürbar entspannter für alle, die täglich unterwegs sind.

Modernisierungen und deren Auswirkungen

Um die Testfahrten durchführen zu können, wird es im Laufe des Jahres zu Einschränkungen auf der Strecke der Linien U4 und U5 kommen. Um die Auswirkungen für die Fahrgäste möglichst gering zu halten, finden die Testfahrten vorrangig nachts und an einigen Wochenenden statt.

Die ersten Betriebsunterbrechungen finden von **Montag, den 9. Februar 2026**, bis **Mittwoch, den 11. Februar**, sowie am **Mittwoch, den 18. Februar**, und

Donnerstag, den 19. Februar, von jeweils **ca. 22 Uhr bis ca. 3:30 Uhr** am Folgetag statt.

In dieser Zeit fährt die Linie U4 nur zwischen Enkheim/Seckbacher Landstraße und Konstablerwache.

Die Linie U5 verkehrt zwischen Preungesheim und Konstablerwache.

Die Linie U6 fährt durchgehend bis Betriebsende mit Drei-Wagen-Zügen.

Die Linie 16 fährt mit zusätzlichen Fahrten zwischen Offenbach-Stadtgrenze und Ginnheim Mitte, sodass im Spätverkehr ein 15-Minuten-Takt entsteht.

Alternativen nutzen

Im dichten Frankfurter Nahverkehrsnetz finden Fahrgäste viele Alternativen. So überbrücken etwa die S-Bahnen die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Konstablerwache, die extra verstärkte Straßenbahnlinie 16 befährt den Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Bockenheimer Warte und die Straßenbahnen 11, 12 und 14 binden Willy-Brandt-Platz und Römer an. Von etwa 1 bis 4 Uhr verkehren die Nachtbusse N4 und N5.

RMV-Fahrplanauskunft ist aktuell

VGF und traffiQ bitten darum, etwas mehr Reisezeit einzuplanen. Über die App RMVgo und auf www.rmv-frankfurt.de können sich Fahrgäste über die Fahrpläne und ihre besten Verbindungen informieren. Auch die Mitarbeitenden am RMV-Servicetelefon 069 24 24 80 24 sind rund um die Uhr erreichbar und beraten gerne.

Was wird getestet?

Die neue Technik ist komplex und muss vor der Zulassung und Nutzung im Regelbetrieb auf „Herz und Nieren“ getestet werden. Während der Testfahrten werden alle betrieblichen Szenarien wie Anfahren verschiedener Haltepunkte und das Fahren im wandernden Raumabstand erprobt. Außerdem finden Stress- und Belastungstests statt.

„Die anstehenden Sperrungen sind für viele Fahrgäste eine echte Herausforderung – das wissen wir. Gleichzeitig sind sie notwendig, damit wir die Testfahrten sicher und erfolgreich durchführen können. Wir arbeiten mit Hochdruck daran, die Einschränkungen so kurz und so gut organisiert wie möglich zu halten, leider lassen sie sich nicht im laufenden Betrieb durchführen.“ erklärt VGF-Geschäftsführer Steffen Geers. „Über kommende Betriebseinschränkungen im Laufe des Jahres wird die VGF jedes Mal zeitnah informieren.“ fügt er hinzu.

Über das Projekt DTC

Die VGF stellt ab dem Jahr 2027 schrittweise ihr aktuelles Zugsicherungssystem auf ein digitales System um. Dabei kommunizieren die Züge kontinuierlich per funkbasierter Datenübertragung mit der Streckeninfrastruktur. Die Technologie dahinter nennt sich „Communication-Based Train Control“-Technologie („CBTC“), die das Fahren im „wandernden Raumabstand“ ermöglicht. Das bedeutet, dass die Züge im Tunnel nicht mehr in Blockabschnitten, sondern automatisiert im absoluten Bremswegabstand zueinander fahren.

Züge können so in kürzeren Abständen fahren, was wiederum eine deutliche Angebots-Ausweitung der VGF möglich macht, ohne Strecken oder Stationen um- oder neu zu bauen. Durch das neue System wird die Taktgenauigkeit sowie -verlässlichkeit erhöht und bis zu 25 Prozent Energie eingespart. Die Technik wirkt außerdem dem Verschleiß von Fahrzeugen und Schienen entgegen und erhöht den Passagierkomfort durch sanftes Beschleunigen und Bremsen.

Bis 2027 soll die neue Technik für die Linien U4 und U5 fertiggestellt werden. Im Jahr 2030 folgt die Strecke der Linien U1, U2, U3 und U8. Die Strecke von U6 und U7 und die Straßenbahn folgen im Jahr 2033.