



Presseinformation

Umfangreiches Fahrplankonzept für Generalsanierung der Riedbahn 2024 steht

150 neue Überland- und Gelenkbusse ersetzen Regionalzüge und S-Bahnen • Expressbusse und Busse mit Unterwegshalten im Einsatz • Alle fünf bis 15 Minuten ein Ersatzbus • Umleitungen im Fern- und Güterverkehr

(Frankfurt, 28. September 2023) Die Deutsche Bahn (DB) hat das Fahrplankonzept für die Generalsanierung der Riedbahn vorgestellt. Es stellt sicher, dass Reisende zwischen Frankfurt am Main und Mannheim während der Arbeiten an Strecke, Bahnhöfen und Technik mit öffentlichen Verkehrsmitteln mobil bleiben und Waren weiter an ihre Ziele gelangen. Das leistungsstarke Konzept wurde mit Aufgabenträgern, Zweckverbänden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Ländern Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz erarbeitet. Die Generalsanierung beginnt am 15. Juli 2024 und dauert bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024. Um Sperrungen bei der Fußball-Europameisterschaft zu vermeiden, bündelt die DB zudem vorbereitende Arbeiten in den ersten drei Januarwochen.

Für die betroffenen Regional- und S-Bahnen richtet die DB einen Ersatzverkehr mit 150 barrierefreien Überland- und Gelenkbussen ein. Für einen engen Takt knüpft das aus 13 Buslinien bestehende Ersatzangebot dabei möglichst oft Verbindungen zum bestehenden Regional-, S-Bahn- und städtischen Verkehr. Die Busse fahren mindestens alle 5 bis 15 Minuten – das sind in Summe über 1.000 Fahrten pro Tag. Die Reisenden können zudem wählen, ob sie Busse nutzen, die an allen üblichen Bahnhöfen stoppen oder ob sie mit Express-Bussen fahren. Die Fern- und Güterzüge leitet die DB in den Bauphasen über alternative Routen um.

Sämtliche Änderungen im Personenverkehr sind in den Fahrplan eingearbeitet. Die Verbindungen während der Riedbahnsanierung sind ab dem 11. Oktober in den elektronischen Auskunftsmedien der DB wie www.bahn.de oder in der App DB Navigator abrufbar. Reisende können sich dort rechtzeitig informieren. Zudem können Kund:innen in der DB Streckenagent-App Pendel-Verbindungen abonnieren und werden bei Verspätungen oder im Störfall durch Push-Nachrichten über die aktuelle Situation und mögliche Alternativen benachrichtigt.

Die Riedbahn ist eine der bundesweit wichtigsten und meistgenutzten Strecken – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Deshalb haben Bund und DB diese Verbindung in Abstimmung mit der Branche als Pilotprojekt auf dem Weg zum Hochleistungsnetz ausgewählt. Pro Tag verkehren hier insgesamt über 300 Fern-, Nah- und Güterverkehrszüge. Die bestehende Infrastruktur ist für die stetig wachsenden Verkehrsmengen nicht ausgelegt. Anlagen sind überaltert und störanfällig, Bahnhöfe nicht mehr zeitgemäß. Mit der komprimierten Generalsanierung bündelt die DB alle anstehenden Arbeiten der kommenden Jahre und vermeidet damit eine wiederkehrende Anzahl künftiger Sperrungen. Zuvor macht die DB sämtliche Umleitungsstrecken fit, damit sie zusätzliche Verkehre während der Bauphase aufnehmen können.

Weitere Informationen unter: www.riedbahn.de

Claudia Münchow
Leiterin und Sprecherin
Kommunikation Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 69 265 - 24911
presse.f@deutschebahn.com



Presseinformation

Details zum Ersatzkonzept

Mehr als 1.000 Busfahrten pro Tag ersetzen Nahverkehrszüge

Während der Generalsanierung der Riedbahn setzt die DB insgesamt 150 barrierefreie Überland- und Gelenkbusse ein. In der Bauphase vom 1. bis 21. Januar 2024 sind bereits 70 Fahrzeuge der modernen DB-eigenen Flotte am Start. Diese verfügen über WLAN und USB-Ladebuchsen, komfortable Sitze mit verstellbaren Armlehnen und Sicherheitsgurte. Weitere 80 Busse werden in der dreiwöchigen Sperrung von beauftragten Busunternehmen bereitgestellt. Die Fahrzeuge haben zum Teil eine andere Ausstattung als die DB-eigenen Busse. Bei der fünfmonatigen Riedbahnsanierung ab Mitte Juli 2024 fahren die Kundinnen und Kunden ausschließlich mit den 150 neuen und modernen DB-Bussen.

Um den Reisenden einen engen Takt anzubieten, besteht das Ersatzangebot aus insgesamt 13 Buslinien und knüpft möglichst oft Verbindungen zum bestehenden Regional- und S-Bahn-Verkehr sowie zu städtischen Verkehrsangeboten. Die Busse fahren mindestens alle 5 bis 15 Minuten – das sind in Summe über 1.000 Busfahrten pro Tag. Sollte die Kapazität eines Fahrzeugs bei hohem Reisendenaufkommen erschöpft sein, können die Kund:innen in kurzer Zeit bereits in den nächsten Bus einsteigen. Für die Fahrt mit den Ersatzbussen muss je nach Tageszeit deutlich mehr Zeit als mit dem Zug eingeplant werden.

Während der Riedbahnsperrung können die Fahrgäste wählen, ob sie Busse nutzen, die an allen üblichen Bahnhöfen stoppen oder mit Express-Bussen fahren, die im Halbstundentakt schnell zwischen Riedstadt-Goddellau und Frankfurt am Main Hauptbahnhof unterwegs sind.

In Frankfurt am Main fahren die Busse bis zu den S-Bahn-Stationen Niederrad und Gateway Gardens am Flughafen. Dort ist der Umstieg in die S8/S9 Richtung Innenstadt möglich. Die Ersatzbusse für die S7 verkehren weiter nach Frankfurt Hauptbahnhof.

In Mannheim enden die Busse in den Hauptverkehrszeiten an der Station Mannheim-Luzenberg. Von dort ist die Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie der Straßenbahn möglich. Nachts und an Sonntagen verkehren die Busse bis zum Mannheimer Hauptbahnhof.

Hinzu kommen Buslinien, die als Querverbindungen von Riedstadt-Goddellau und Gernsheim nach Darmstadt fahren, wo ebenfalls der Umstieg auf den bestehenden Regionalbahnverkehr möglich ist. Eine weitere Buslinie verbindet die Stationen Zeppelinheim, Walldorf und Mörfelden und bindet diese an die Halte Neu-Isenburg und Langen an, wo Verbindung zum Regionalverkehr (Langen) und zur S-Bahn (Neu-Isenburg, Langen) besteht.

Die Haltestellen des Ersatzverkehrs wurden zusammen mit Aufgabenträgern und Kommunen nach den örtlichen Gegebenheiten und Reisendenströmen ausgewählt. Sie liegen zentral, aber nicht immer unmittelbar am Bahnhof. Letzte Details, zum Beispiel zur Ausstattung und Kennzeichnung der Haltestellen, werden gemeinsam

Claudia Münchow
Leiterin und Sprecherin
Kommunikation Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 69 265 - 24911
presse.f@deutschebahn.com



Presseinformation

geprüft und insbesondere auch nach den Erfahrungen der dreiwöchigen Sperrung im Januar 2024 bei Bedarf weiter angepasst.

Bis zu 800 Sitzplätze je Zugfahrt im Nah- und Regionalverkehr auf den Umleitungsstrecken

Um auf den benachbarten Strecken Platz für umgeleitete Züge zu machen, müssen teilweise auch zwischen Frankfurt am Main und Heidelberg (Main-Neckar-Bahn) sowie auf der Strecke Mainz – Worms – Mannheim/Ludwigshafen (Ludwigsbahn) Regionalzüge durch Busse ersetzt und Takte ausgedünnt werden. Um dies auszugleichen, kommen auf der Main-Neckar-Bahn und der Worms-Strecke während der Generalsanierung der Riedbahn Regionalexpresszüge (RE) mit bis zu 800 Sitzplätzen je Zugfahrt zum Einsatz.

Auf der Main-Neckar-Bahn fahren diese Regionalexpresszüge im Halbstundentakt von/nach Frankfurt abwechselnd bis Mannheim bzw. Heidelberg. Hinzu kommt ein Bus-Pendelverkehr, der halbstündlich abwechselnd zwischen Darmstadt und Bensheim bzw. zwischen Bensheim und Ladenburg fährt, damit auch die Zwischenhalte an der Bergstraße angefahren werden. Zusätzlich sind in der Hauptverkehrszeit Verstärkerzüge der Linie S6 zwischen Mannheim Hauptbahnhof und Bensheim unterwegs. Die Halte Weinheim-Lützelachsen und Weinheim-Sulzbach werden von Bussen angefahren.

Auf der Strecke zwischen Mainz und Mannheim/Ludwigshafen fahren stündlich Regionalexpresszüge als „Stadtexpresszüge“ zwischen Frankfurt, Mainz und Mannheim. Als zweite stündliche Linie ist die S-Bahn zwischen Mannheim, Worms und Wiesbaden unterwegs. Sie stellt den Anschluss Richtung Hofheim-Bürstadt / Bensheim (RB 63) sicher und verbindet die Ersatzverkehre der Riedbahn zusätzlich mit Mannheim.

Weitere Fahrtmöglichkeiten bringen Querverbindungen zwischen Darmstadt und Wiesbaden sowie Bensheim und Worms. Die Linie von Darmstadt nach Wiesbaden (RB75) wird während der Generalsanierung entweder über Mainz-Kastel bzw. von Darmstadt Hauptbahnhof über den Mainzer Hauptbahnhof nach Bingen geführt.

Umleitungen, längere Reisezeiten und mehr Sitzplätze im Fernverkehr

Die Fernverkehrszüge werden zum Großteil über die parallel zur Riedbahn verlaufenden Strecken Mainz – Worms – Mannheim/Ludwigshafen (Ludwigsbahn) und Frankfurt am Main – Darmstadt – Heidelberg (Main-Neckar-Bahn) umgeleitet. Damit möglichst viele Züge mit gleicher Geschwindigkeit auf den alternativen Routen verkehren können, müssen die ICE/IC außerdem etwas langsamer fahren. Die Reisezeit verlängert sich so um circa 30 Minuten.

Da die Kapazität auf den Umleitungsstrecken begrenzt ist, kann die DB nicht das volle Angebot fahren. Deshalb kommen längere Züge mit mehr Sitzplätzen zum Einsatz. Zudem enden einige Züge/Linien in Frankfurt oder Mannheim. Um von Mannheim zum Flughafen Frankfurt am Main zu kommen, ist es dann beispielsweise notwendig, in Frankfurt am Main Hauptbahnhof umzusteigen.

Claudia Münchow
Leiterin und Sprecherin
Kommunikation Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 69 265 - 24911
presse.f@deutschebahn.com