Ausgabe Dezember 2025

EINFACH AUSSENRUM

Newsletter der RTW Planungsgesellschaft mbH

Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich willkommen zur neuen Ausgabe unseres Newsletters „EINFACH AUSSENRUM" – verbunden mit einem besonderen Gruß zum Jahresende.

Das Jahr 2025 war für die RTW ein Jahr spürbarer Dynamik: geprägt von substanziellen Fortschritten auf den mittlerweile 15 Baustellen, von wichtigen Entscheidungen im Projektverlauf und von einem intensiven, konstruktiven Dialog mit der Region. Unser strategischer Fokus blieb dabei unverändert klar – wir gestalten die Zukunft des Nahverkehrs im Rhein-Main-Gebiet zuverlässig, nachhaltig und nah an den Menschen.

Im Abschnitt Nord haben wir die Baufeldfreimachung für den strategisch wichtigen Brückenzug am Haltepunkt Eschborn Süd vorangetrieben und Baurecht für eine neue Brücke über die A5 in Höhe Eschborn erhalten. Im Abschnitt Mitte haben wir im Mai mit dem Brückeneinschub an der Kelsterbacher Querspange einen technischen Meilenstein erreicht – 3.000 Tonnen Stahl und Beton, zentimeterweise in ihre Endlage bewegt. Ein weiterer Schwerpunkt war der Start der Baufeldfreimachung für die kommenden Tunnelarbeiten am Bahnhof Höchst – ein komplexes Vorhaben, das wir seit dem Sommer mit hohem Engagement vorantreiben. Im Abschnitt Süd 1 nehmen die entstehenden Bauwerke Schritt für Schritt Form an. Dazu gehören die Eisenbahnüberführungen (EÜ) Gleisdreieck und Flughafenstraße sowie der entstehende Haltepunkt an der EÜ Waldstadion.

Besonders wertvoll waren die vielen persönlichen Begegnungen in der Region. Mit neuen Infostelen und gut besuchten Dialogformaten haben wir Transparenz geschaffen, Vertrauen gestärkt und die Öffentlichkeit frühzeitig in unsere Aktivitäten eingebunden. Dieser offene Austausch ist und bleibt unser Anspruch.

Gleichzeitig hat uns das Jahr auch gefordert: Ein ambitionierter Terminrahmen, begrenzte Ressourcen, technische Herausforderungen und anspruchsvolle Abstimmungsprozesse verlangen uns allen viel Flexibilität, Ausdauer und Professionalität ab. Wir bleiben weiter am Ball, auch wenn der Weg anspruchsvoller wird.

Mit Tatkraft und Zuversicht richten wir den Blick nach vorn. Unser Ziel ist klar: den Bau der Regionaltangente West bis Ende 2029 erfolgreich abzuschließen. Dafür werden wir auch im kommenden Jahr mit voller Energie, Klarheit und Teamgeist arbeiten.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien frohe Weihnachten, erholsame Feiertage und einen erfolgreichen Start ins neue Jahr.

Herzliche Grüße
Ihr Horst Amann

Geschäftsführer RTW Planungsgesellschaft mbH

Eisenbahnüberführung (EÜ) 3520 Kelsterbach (Abschnitt Mitte)

Inhalt

1 Vorwort
2 Im Blickpunkt
3–4 Top-Highlights
5 Hintergrund, Impressum

IM BLICKPUNKT

Grünes Licht für die Stadler Rail AG: Die Fahrzeuge der Regionaltangente West stehen fest

Es war eine der zentralen Fragen des Projekts: Welche Züge werden künftig durch den Frankfurter Westen rollen? Welche Optik, welche Ausstattung, welche Technik sollen das neue Reisegefühl mit der Regionaltangente West prägen? Nun sind die Würfel gefallen: Die Stadler Rail AG hat sich im europaweiten Vergabeverfahren der Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain (fahma), einer Tochter des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), mit seinem Angebot durchgesetzt. Mit dieser Entscheidung hat das Projekt ein wichtiges Etappenziel erreicht.

Die neuen Fahrzeuge der Regionaltangente West sind rund 50 Meter lang und bieten Platz für etwa 360 Fahrgäste. Damit schaffen sie Kapazitäten für viele Pendlerinnen und Pendler und helfen dabei, Straßen und Knotenpunkte im Ballungsraum zu entlasten.

Zweisystem-Fahrzeuge für Stadt und Land

Die neue Strecke wird künftig zwei unterschiedliche Welten des Schienenverkehrs verbinden: vorhandene Eisenbahnstrecken der Deutschen Bahn auf der einen Seite und neu gebaute Stadtbahn-Abschnitte des Lückenschlusses auf der anderen Seite. Für die Fahrgäste hat das viele Vorteile: Sie profitieren von mehr Direktverbindungen und können wichtige Ziele – zum Beispiel von Bad Homburg bis zum Flughafen – ohne den Umweg über den Frankfurter Hauptbahnhof erreichen. Für die Ingenieurinnen und Ingenieure ergibt sich daraus jedoch eine knifflige Aufgabe: Damit die zwei Welten der RTW-Infrastruktur problemlos befahren werden können, bedarf es besonderer Zweisystem-Fahrzeuge, die eigens für die RTW entwickelt werden müssen.

Barrierefrei an unterschiedlichen Bahnsteighöhen

Eine weitere Herausforderung sind die unterschiedlichen Bahnsteighöhen entlang der Strecke. Im Bereich der Deutschen Bahn haben wir Bahnsteighöhen von 76 und 96 Zentimetern, im Bereich der neu gebauten Abschnitte sind es rund 80 Zentimeter. Die Fahrzeuge müssen diese Unterschiede ausgleichen, um überall einen stufenlosen, barrierefreien Einstieg zu ermöglichen.

Fahrplan auf dem Weg zur Betriebsaufnahme

Mit der Fahrzeugvergabe rückt auch der zeitliche Fahrplan weiter in den Fokus. Die ersten Fahrzeuge sollen bereits im Herbst 2028 für intensive Tests und Zulassungsfahrten zur Verfügung stehen.

Bis Herbst 2030 soll dann die komplette Flotte ausgeliefert sein. Während bei Stadler Rail entwickelt und gebaut wird, gehen die Bauarbeiten an den drei Kernstreckenabschnitten weiter voran. Ziel bleibt die Teilinbetriebnahme auf zwei Teilstrecken bis Ende 2029. Spätestens im Dezember 2030 soll der Fahrbetrieb vollständig starten können.

„Ein entscheidender Schritt für die Region"

Geschäftsführer Horst Amann betont, dass die Fahrzeugvergabe aus Sicht der RTW Planungsgesellschaft ein Schlüsselbaustein sei. Auch für die Menschen in der Region ist sie ein deutliches Zeichen dafür, dass aus der Idee einer neuen, tangentialen Zugverbindung Schritt für Schritt eine reale Reiseoption wird.

TOP-HIGHLIGHTS

RTW in der Öffentlichkeit

Die Regionaltangente West (RTW) steht für verantwortungsvolle Mobilitätsentwicklung – für die Menschen in der Region und gemeinsam mit ihnen. Der kontinuierliche Austausch mit der Öffentlichkeit ist ein wesentlicher Teil dieser Mission. Frühzeitige und transparente Information fördert das Verständnis für einschränkende Baumaßnahmen und stärkt das Vertrauen in die RTW als verlässlicher Partner.

Bürgerinformationsveranstaltung zum Tunnelbau am Bahnhof Frankfurt-Höchst

Mitte September lud die RTW Bürgerinnen und Bürger zu einer Informationsveranstaltung im Bildungs- und Kulturzentrum (BiKuZ) in Frankfurt-Höchst ein. Hier bekamen in erster Linie die direkt betroffenen Anwohnenden die Gelegenheit, sich über die bevorstehenden Bauarbeiten am Tunnel Bahnhof Höchst sowie den Umbau der Leunastraße zu informieren. Das Angebot wurde sehr gut angenommen: Rund 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren vor Ort und tauschten sich konstruktiv mit den Projektbeteiligten aus. RTW-Geschäftsführer Horst Amann und sein Team beantworteten zahlreiche Fragen aus dem Publikum.

RTW-Geschäftsführer Horst Amann hielt einen Vortrag in der Session „Infrastruktur sichert Mobilität und macht Innovationen möglich" zusammen mit Verkehrsdezernent Wolfgang Siefert und anderen Fachvertreterinnen und Fachvertretern.

RTW beim Deutschen Mobilitätskongress 2025

Am 12. und 13. November war die RTW Planungsgesellschaft wieder als Ausstellerin beim Deutschen Mobilitätskongress im Kap Europa in Frankfurt vertreten. Viele Interessierte nutzten die Gelegenheit, um sich am RTW-Stand über den aktuellen Fortschritt des Projekts zu informieren und ins Gespräch zu kommen. Ein besonderes Highlight war der Vortrag von RTW-Geschäftsführer Horst Amann, in dem er über die Herausforderungen bei der Planung zukunftsfähiger Verkehrsanbindungen sprach und dem Publikum anhand von Praxisbeispielen aus dem RTW-Projekt innovative Lösungen vorstellte. Nach den Fachbeiträgen diskutierten die Teilnehmenden auf dem Podium die Komplexität von Infrastruktur und darüber, wie sich Projekte wie die Regionaltangente West erfolgreich umsetzen lassen.

RTW-Geschäftsführer Horst Amann informiert Interessierte im BiKuZ Höchst über das Projekt.

TOP-HIGHLIGHTS

Ein guter Herbst für Höchst und Eschborn – die RTW kommt!

Auch in den Planfeststellungsabschnitten Nord 1 und Mitte gehen die Arbeiten an zentralen RTW-Bauwerken planmäßig voran. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf unterirdischen Bauarbeiten, um der neuen Trasse den Weg freizumachen.

Einfach untendurch am Bahnhof Höchst

In Höchst soll ein Tunnel die neue Strecke der Regionaltangente West künftig unter dem bestehenden Bahnhof hindurchführen. Die Querung stellt eine entscheidende Voraussetzung für die Fahrtzeitverkürzungen zwischen dem Frankfurter Umland und dem Flughafen dar. Doch durch die örtlichen Gegebenheiten ist das Vorhaben anspruchsvoll: Zahlreiche kreuzende Gleise und ein eng getakteter Zugverkehr bedingen begrenzte Sperrzeiten und eine präzise Baukoordination. Damit die Züge abseits der Sperrpausen weiter rollen können, entsteht das Bauwerk in mehreren Phasen über rund vier Jahre. Seit August läuft hier die Baufeldfreimachung – dazu gehören Kabeltiefbauarbeiten sowie die Neugründung von Oberleitungsmasten.

Tunnelausgang Höchst (Abschnitt Mitte)

Per Pressbohrung durch den Eschborner Untergrund

Der Pressbohrer wurde in die Baugrube gehoben.

In Eschborn sind essenzielle Bauarbeiten für den Abschnitt Nord an mehreren Stellen der Stadt gestartet. Um das Baufeld für die neue Trasse freizumachen, musste das Team der RTW in der Elisabethenstraße und der Lorscher Straße Stromleitungen umlegen. Die Herausforderung dabei: Die neue Leitung unterquert die bestehende Bahnstrecke 3615 genau im Bahnsteigbereich des Haltepunktes Eschborn Süd und führt zudem noch durch ein sensibel geschütztes Trinkwasserschutzgebiet. Mit einem modernen Pressbohrverfahren konnte die Trasse grabenlos zwischen zwei südöstlich beziehungsweise nordöstlich der Station exakt positionierten Start- und Zielgruben gelegt werden – störungsfrei, effizient und nahezu unsichtbar.

UMWELT

Neues Zuhause für die Ödland-Schrecke: RTW schützt bedrohte Insektenart

Südwestlich des Industrieparks Höchst bereitet die RTW den Trassenbau entlang der Leunastraße vor. In diesem Bereich lebt die blauflügelige Ödlandschrecke, eine seltene und in Hessen gefährdete Art. Damit das Insekt trotz der anstehenden Baumaßnahmen eine sichere Zukunft hat, siedelte die RTW die Tiere frühzeitig um.

Bevor die ersten Maschinen anrollen, suchten Fachleute der umweltfachlichen Bauüberwachung das Gelände sorgfältig ab und fingen die Tiere mit Kescher und Geduld ein. Insgesamt fanden sie an diesem Tag 21 Exemplare. Einige nutzten die Zeit in den Faunaboxen sogar zur Paarung. Für die erwartete Eiablage stehen auf der nahegelegenen Kompensationsfläche optimale Bedingungen bereit. Wenn dort die Jungtiere

In den Faunaboxen gelangen sie sicher zur neuen Kompensationsfläche.

Blauflügelige Ödlandschrecke (Oedipoda caerulescens)

schlüpfen, zeigt das den Erfolg der Umsiedlung und die Wirksamkeit des Artenschutzkonzepts der RTW.

Die Aktion macht deutlich, dass moderne Infrastruktur und aktive Biodiversitätssicherung kein Widerspruch sind. Neue Trassen und Tunnel entstehen bei der RTW immer mit Blick auf Umweltqualität und Artenvielfalt. Gelebter Naturschutz beginnt so nicht erst während der Bauarbeiten, sondern schon lange davor und begleitet das Projekt auf jedem Meter.

GESICHTER DER RTW

Große Infrastrukturprojekte wie die Regionaltangente West leben von Expertise, Technik, Planung und Präzision – und von den Menschen, die täglich dafür arbeiten, dass Visionen Realität werden. In unserer Rubrik „Gesichter der RTW" stellen wir Persönlichkeiten vor, die abseits der großen Bühnen mit Fachwissen, Engagement und Teamgeist zum Gelingen dieses wegweisenden Projektes beitragen.

Heute: Markus Jeßberger, Projektleiter PfA Süd 1

Was ist Ihre Aufgabe bei der Regionaltangente West?
Als Projektleiter im Planfeststellungsabschnitt Süd 1 bin ich für die Planung, die Ausschreibung und die Realisierung des Projekts zuständig. Meine Aufgabe ist es also insbesondere, die Kosten im Blick zu haben und darauf zu achten, dass die Qualität stimmt und Termine eingehalten werden. Am Ende geht es darum, alles zu tun, damit die RTW planmäßig ihren Betrieb aufnehmen kann.

Welche Fähigkeiten sind in Ihrem Job besonders gefragt?
Ich denke, Geduld und Kompromissbereitschaft sind das Wichtigste. Besonders, wenn es darum geht, die verschiedenen Stakeholder an einen „Tisch" zu bringen. Am Ende muss man sehen, wie man alle Interessen berücksichtigt – dabei ist gute Kooperation entscheidend. Das braucht manchmal seine Zeit und vor allem gute Nerven.

Was begeistert Sie persönlich an Ihrer Arbeit bei der Regionaltangente West?
Sie gibt mir die einmalige Möglichkeit, mitten in Frankfurt eine neue Gleistrasse zu bauen und damit einen bleibenden Fußabdruck zu hinterlassen, den man im besten Fall die nächsten 100 Jahre sieht. Es wird ein schönes Gefühl sein, zukünftig die Bauwerke zu sehen und sagen zu können: Das habe ich mitgebaut!

HINTERGRUND

Was bedeutet passiver Schallschutz?

Wo Bahnstrecken entstehen, und später Züge rollen, ist Schallschutz unverzichtbar – das gilt natürlich auch für die Regionaltangente West (RTW). Denn trotz fortschrittlicher Technologie gehen weder der Bau noch der Betrieb geräuschlos von statten.

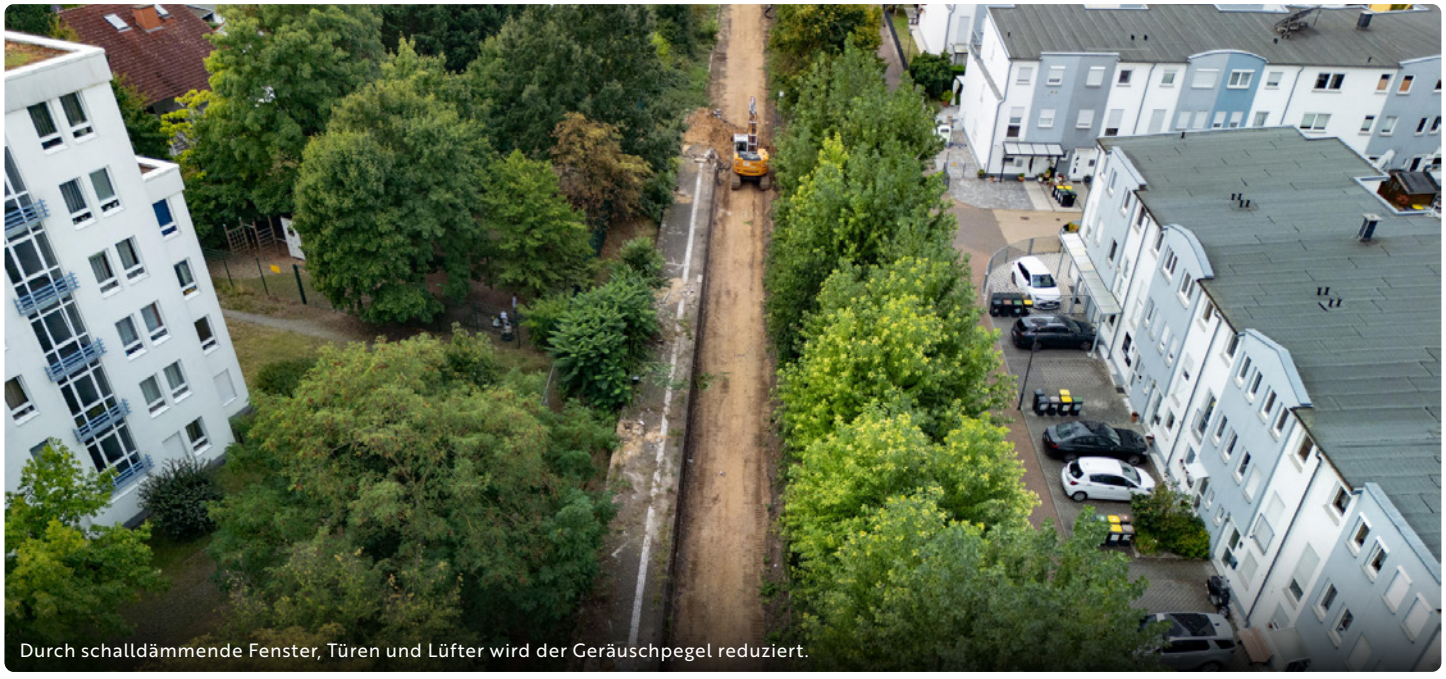
Aktiver und passiver Schallschutz

Man unterscheidet zwischen aktivem und passivem Schallschutz. Aktiver Schallschutz ist direkt sichtbar bspw. durch Schallschutzwände direkt an der Strecke. Diese sollen den Lärm direkt an der Quelle mindern. Nicht in allen Fällen sind diese Maßnahmen möglich, verhältnismäßig oder ausreichend. In diesem Fall greift der passive Schallschutz. Er schützt gezielt einzelne Gebäude vor Lärm, der von außen eindringt – etwa durch den Einbau schalldämmender Fenster, Türen oder Lüftungselementen. Ziel ist es, den Geräuschpegel in Wohn- und Schlafräumen entscheidend zu senken und die Lebensqualität zu sichern.

Wie setzt die RTW passiven Schallschutz konkret um?

Die Regionaltangente West soll Menschen verbinden und für mehr Lebensqualität sorgen. Deshalb setzt das Projektteam alles daran, die Bevölkerung bestmöglich vor zusätzlichen Lärmimmissionen zu schützen. Schon vor Baubeginn werden schalltechnische Gutachten erstellt. Ergibt sich daraus, dass an bestimmten Gebäuden die gesetzlichen Lärmgrenzwerte überschritten werden könnten, haben Eigentümerinnen und Eigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz. Dazu zählen bauliche Maßnahmen wie neue Fenster oder Lüfter. Wichtig ist, dass der Bedarf immer individuell geprüft wird.

Die RTW informiert die Eigentümerinnen und Eigentümer über ihre Rechte sowie die Möglichkeit der Kostenerstattung. Im nächsten Schritt prüfen unabhängige Sachverständige, welche Maßnahmen erforderlich sind. Erst nach deren Freigabe werden die baulichen Anpassungen umgesetzt. Passiver Schallschutz ist gesetzlich geregelt und ein zentraler Beitrag für mehr Akzeptanz und Lebensqualität entlang der neuen Verbindung. Weil moderne Infrastruktur und gute Nachbarschaft zusammengehören.



Durch schalldämmende Fenster, Türen und Lüfter wird der Geräuschpegel reduziert.

Impressum

Herausgeber
RTW Planungsgesellschaft mbH
De-Saint-Exupéry-Straße 10
60549 Frankfurt am Main

Kontakt
T +49 69 94 51 568 00
F +49 69 21999668
@ projekt@regionaltangente-west.de
www.regionaltangente-west.de

Geschäftsführung
Horst Amann

V.i.S.d.P.
Alexander Zell

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Stadtrat
Wolfgang Siefert
Stadt Frankfurt am Main

Gesellschafter
Land Hessen
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Stadt Frankfurt am Main
Hochtaunuskreis
Stadt Bad Homburg v. d. Höhe
Kreis Offenbach
Main-Taunus-Kreis
Stadt Bad Soden
Stadt Schwalbach
Stadt Eschborn
Stadt Neu-Isenburg
Gemeinde Sulzbach

Fotos
S. 1 RTW GmbH/optify GmbH
S. 2 Stadler Rail
S. 3 oben: RTW GmbH
links und unten: RTW GmbH/Gerauer
S. 4 oben: RTW GmbH/optify
unten: DB E&C
S. 5 oben: RTW GmbH
unten: RTW GmbH/Main Motion
S. 6 RTW GmbH/Gerauer

Kofinanziert von der Europäischen Union