

EINFACH AUSSEN RUM

Liebe Leserinnen und Leser,

2026 hat die RTW spürbar an Dynamik gewonnen. Bereits in den ersten Wochen des Jahres konnten wir wichtige Meilensteine erreichen.

Anfang März ist im Abschnitt Süd 1 das Brückenbauwerk in der Isenburger Schneise Zentimeter für Zentimeter an seine endgültige Position gerückt. Besonders herausfordernd war es dabei, die Auswirkungen auf den

Die RTW wächst weiter – Abschnitt für Abschnitt

Straßenverkehr zwischen Frankfurt und Neu-Isenburg so gering wie möglich zu halten. Wir haben die Eisenbahnüberführung deshalb zunächst parallel neben der Straße errichtet und dann eine genehmigte Sperrpause der Bahn genutzt, um die Brücke an ihren finalen Standort einzuschieben.

Bereits Anfang Februar haben wir im Abschnitt Mitte die Eisenbahnüberführung 3683 in Kelsterbach

erfolgreich eingeschoben – live in der Hessenschau und mit großer Resonanz in den sozialen Medien. Auch hier war es erforderlich, den Einschub präzise in eine Sperrpause zu planen – angesichts der Brückenlänge von 60 Metern und eines speziellen hydraulischen Einschubverfahrens eine weitere knifflige Aufgabe. Zwei komplexe Bauwerke, präzise platziert: sichtbare Fortschritte für die Regionaltangente West.

Wie viel Vorbereitung, technische Präzision und Verantwortung hinter solchen Einschüben stecken, zeigt unser Highlight-Beitrag. Diese Newsletter-Ausgabe spiegelt zugleich die ganze Bandbreite des Projekts – von neuen Trinkwasserleitungen über verstärkten Lärmschutz in Neu-Isenburg bis zu den Stahlträgern für das Tragwerk der Eisenbahnüberführung über die Kreisstraße 162.

Gleichzeitig zeigt sich: Ein Infrastrukturvorhaben dieser Größenordnung verläuft nicht linear. Im Abschnitt Nord haben wir den Bauablauf für den strategisch wichtigen Brückenzug anpassen müssen. Grund waren unvorhersehbare Schwierigkeiten bei der Baufeldfreimachung, ohne die ein Baubeginn der eigentlichen Brücke nicht möglich ist. Wir sind jedoch

Inhalt

Vorwort	1
Highlights	2–3
Aus den Abschnitten	4–5
Gut zu wissen	6

zuversichtlich, dass sich unsere Anstrengungen auszahlen und wir im Zeit- und Kostenplan bleiben.

Die Regionaltangente West wächst in allen Abschnitten weiter. Die jüngsten Brückeneinschübe zeigen, was präzise Planung und entschlossenes Handeln bewirken. Mit derselben Klarheit treiben wir die nächsten Schritte voran und halten unser Projekt konsequent auf Zielkurs.

Herzliche Grüße



Ihr Horst Amann
Geschäftsführer
RTW Planungs-
gesellschaft mbH

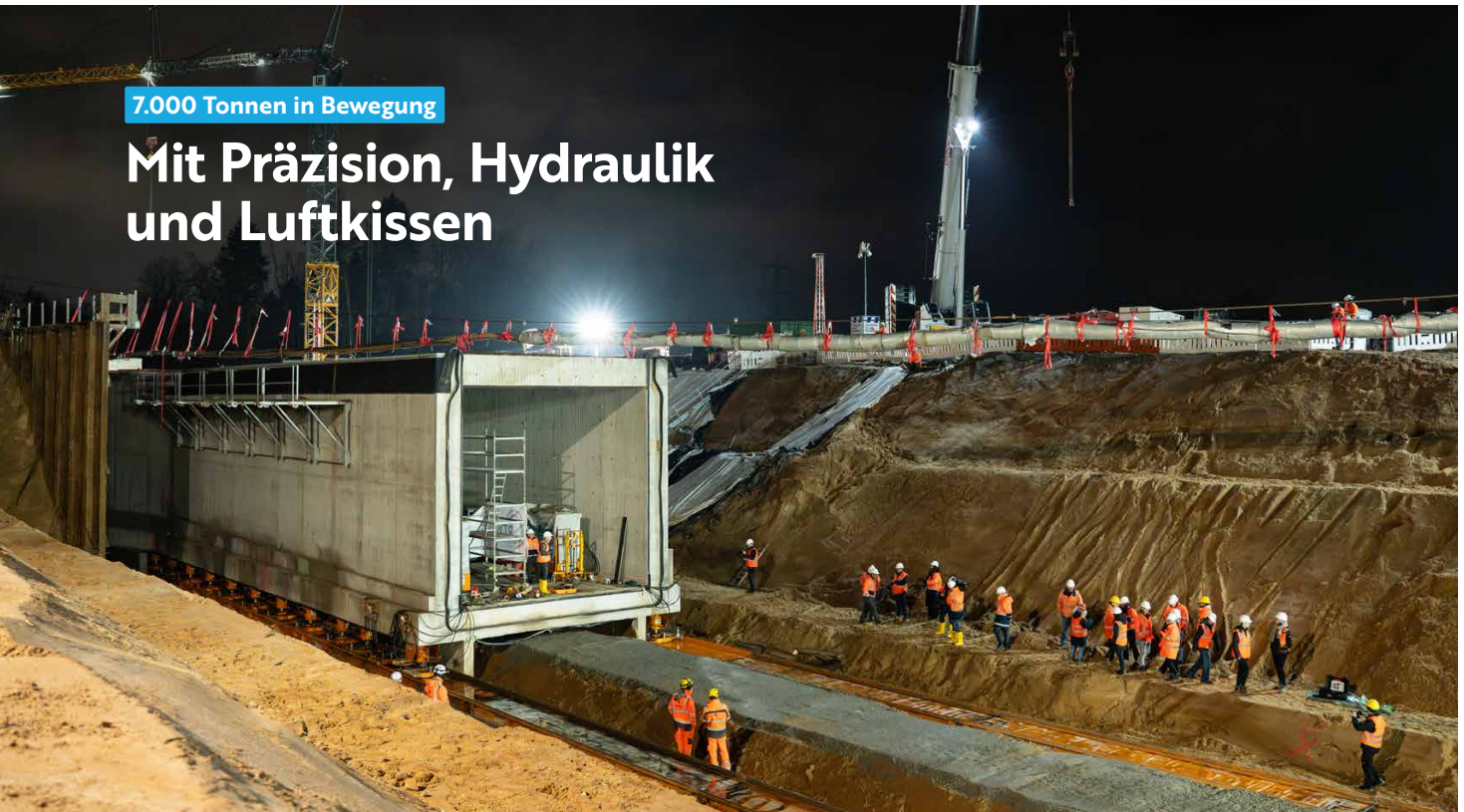


Erfolgreicher Brückeneinschub
in der Isenburger Schneise im
Frankfurter Stadtwald.



7.000 Tonnen in Bewegung

Mit Präzision, Hydraulik und Luftkissen



Später Abend, Kelsterbacher Querspange. Scheinwerfer schneiden helle Kegel in die Nacht. Die Baustelle gleicht einer großen Sandgrube. Zwischen Baumaschinen und Beton herrscht konzentrierte Anspannung, als zwei Dutzend hydraulische Stempel beginnen, das 7.000 Tonnen schwere Brückenbauwerk anzuheben.

Um wenige Zentimeter – exakt berechnet, exakt überwacht. Im entstehenden Spalt füllen sich CO₂-Luftkissen. Das Bauwerk liegt nun nicht mehr starr auf, sondern „schwimmt“ auf einem kontrollierten Luftpolster. Seitliche Verschiebepressen setzen an. 50 Zentimeter pro Minute. Mehr braucht es nicht. Präzision schlägt Tempo.

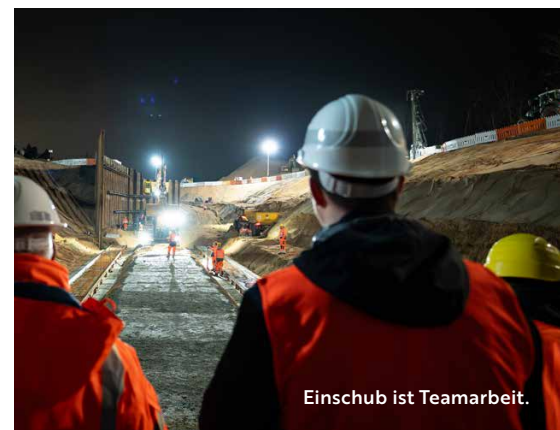


Die Kamera der Hessenschau steht im Inneren der Brückenkonstruktion. Eine Live-Schaltfläche aus einem Bauwerk, das sich bewegt. Vor dem Reporter: massive Stahlführungen. Horst Amann, Geschäftsführer der RTW Planungsgesellschaft, erklärt den Fernsehzuschauern live die Technik: „Das sind Verschiebepressen, auf denen Pressen das Bauwerk voranschleichen.“

Solche Momente zeigen, was Teamarbeit im Großprojekt leisten kann.

Dieser Abend Anfang Februar unterstreicht, wie konkret die Regionaltangente West inzwischen geworden ist. Eine neue Eisenbahnüberführung wandert in ihre finale Position. Dort hin, wo künftig die neue RTW-Trasse die vorhandenen Gleise der Bestandsstrecke 3683 unterquert. Monatelang bereitete das Baustellen-Team diesen Moment vor. Seitlich der Strecke, nahe der Bundesstraße B40, errichteten die Ingenieure und Bauarbeiter das 60

Meter lange Bauwerk. Während einer dreiwöchigen Sperrpause bauten sie Gleise und Oberleitungen zurück und trugen den Bahndamm im Bereich der künftigen Endlage ab. Danach starteten sie den Einschub.



RTW-Geschäftsführer Horst Amann ordnet den punktgenauen Einschub als entscheidenden Schritt auf dem Weg zur Fertigstellung der Regionaltangente West ein. Das Bauwerk sei ein wichtiger Beitrag für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur im Korridor Kelsterbach–Flughafen. ➔

→ Die kreuzungsfreie Führung erhöht die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems, stabilisiert den Fahrplan und entlastet einen der bedeutendsten Verkehrsknoten der Region. „Die zügige Umsetzung dieses anspruchsvollen Bauvorhabens zeigt, wie gut alle Projektpartner hier zusammengearbeitet haben“, betont Amann.

Nach dem Einschub folgen umfangreiche Verfüllarbeiten. Schritt für Schritt verschwindet die Brücken-

konstruktion unter Sand, anschließend entstehen darüber wieder Gleise und Oberbau der Bestandsstrecke. Inzwischen rollen die Linien S8 und S9 wieder planmäßig zwischen Kelsterbach und dem Regionalbahnhof Flughafen Frankfurt.

Unter den Gleisen liegt damit ein Bauwerk, das zentimetergenau an seinen Platz geschoben wurde – mit Hydraulik, Luftkissen und einem präzise getakteten Verfahren, das höchste technische Anforderungen erfüllte.

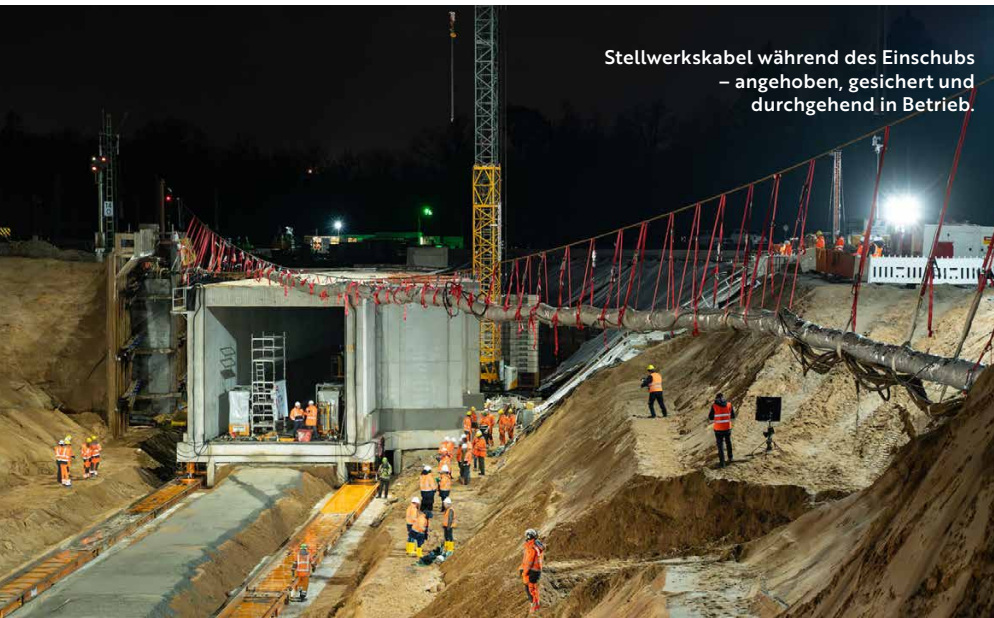
Kabel in Kelsterbach

Wenn Stellwerks- technik schwebt

Direkt über der Baugrube spannt sich ein Bündel dicker Kabel. Normalerweise liegen diese Leitungen im Erdreich. Es sind Steuer- und Signalkabel des Stellwerks Kelsterbach – das sicherheitsrelevante Nervensystem der Strecke. Über sie laufen Befehle für Weichen und Signale. Eine Beschädigung würde den Betrieb unmittelbar beeinträchtigen.

Das Kabelbündel über der Baustelle steuert den Bahnverkehr.

Für den Einschub werden die Kabel freigelegt und kontrolliert angehoben. Während unter ihnen Beton in Bewegung gerät, bleiben sie durchgehend in Betrieb. Die winterlichen Temperaturen stellen dabei ein Risiko dar: Unter fünf Grad verlieren die Leitungen an Elastizität. Deshalb sind sie mit Dämmmatten umhüllt; Heizschläuche halten sie konstant warm. Nach dem Einschub wandern sie zurück ins Erdreich.



Stellwerkskabel während des Einschubs
– angehoben, gesichert und
durchgehend in Betrieb.

HIDDEN HEADS RTW IM PORTRÄT

Per Meyners

STUDENTISCHER MITARBEITER

Was gehört zu Deinen Aufgaben als studentischer Mitarbeiter bei der RTW?

Ich bearbeite eigenverantwortlich Themen und bringe das Projekt Schritt für Schritt voran. Mein Schwerpunkt liegt auf der bauzeitlichen Verkehrsführung – etwa bei Radwegen, Busumleitungen oder optimierten Laufwegen an Haltestellen. Baustellen

bedeuten Einschränkungen, doch mit durchdachten Lösungen sorgen wir dafür, dass alle weiterhin gut ans Ziel kommen.

Welche Fähigkeiten sind besonders gefragt?

Wichtig ist, sich schnell in neue Themen einzuarbeiten, denn kein Tag gleicht dem anderen. Gleichzeitig braucht es Sorgfalt, um Rechtssicherheit und eine korrekte Ausführung zu gewährleisten. Mein Ingenieursstudium hilft mir, bauliche und technische Zusammenhänge schnell zu erfassen – und die Praxis vertieft dieses Verständnis weiter.

Was begeistert Dich an Deiner Tätigkeit?

Mich begeistert, an einem regionalen Infrastrukturprojekt mitzuwirken, das bereits im Bau ist. Ich erlebe alle Phasen von der Planung über die Planrechtsschaffung und die Vergabe bis hin zur Bauausführung und der Abnahme der Bauwerke – und sehe dabei konkrete Ergebnisse. Das motiviert mich, an dieser wichtigen Ergänzung des ÖPNV im Rhein-Main-Gebiet weiter mitzuarbeiten.

Das vollständige Interview
mit Per Meyners im Video.



PfA Mitte

Trinkwasserleitungen gehen ans Netz

Unter der Oberfläche läuft Präzisionsarbeit. Im Bauabschnitt Mitte schließt das Projektteam zwei neu verlegte Trinkwasserleitungen für Hessenwasser an das bestehende Netz an. Dafür sperrt es alte Leitungen ab, trennt sie, entleert sie und bindet die neuen

Rohre ein. Druckproben, Entkeimung und Wasseranalysen sichern die Qualität. Die Verlegung wurde notwendig, weil die künftige Trasse im Bereich bestehender Leitungen verläuft. Durch die Maßnahme bleibt die Versorgung dauerhaft gesichert.



**Unter der
Oberfläche läuft
Präzisionsarbeit.**



**Vor-Ort-Termine stärken das Verständnis
und die Akzeptanz aller Beteiligten.**

PfA Nord

Gemeinsamer Blick auf den Baufortschritt

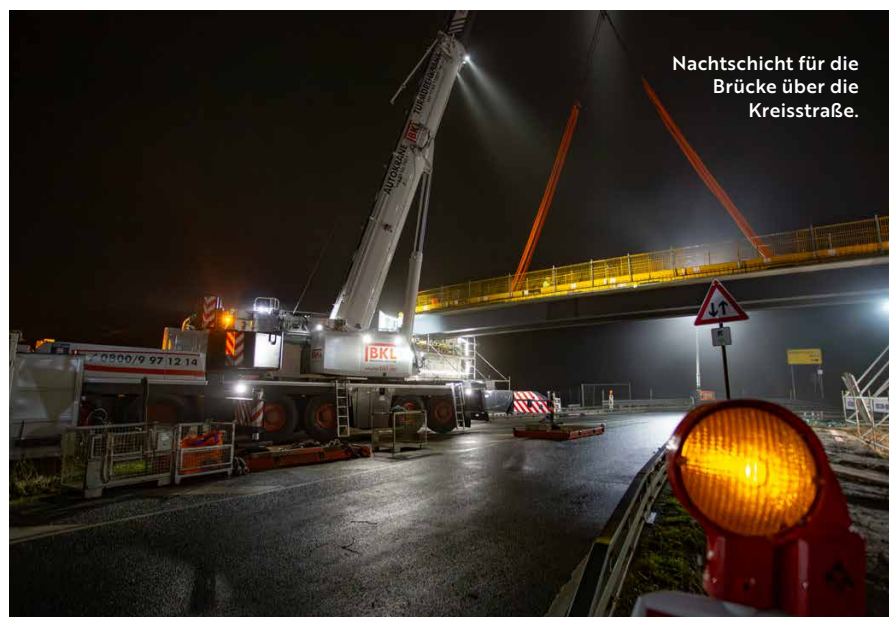
Direkter Austausch auf der Baustelle: Unsere Partner des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) verschafften sich einen Eindruck des aktuellen Baufortschritts auf den Baustellen 3611 in Eschborn und 3683 in Kelsterbach. Solche Termine vor Ort helfen, die Planung und die komplexen Prozesse für alle Beteiligten greifbar zu machen. Fragen lassen sich unmittelbar klären, Abläufe transparent machen. Genau diese enge und konstruktive Zusammenarbeit treibt das Projekt kontinuierlich und zielgerichtet voran.

PfA Mitte

Vier Stahlträger für die EÜ K162

Vier massive Stahlträger sind eingezo-gen: Sie bilden das Tragwerk der neuen Eisenbahnüberführung, über die die RTW-Trasse künftig die Kreisstraße 162 bei Kelsterbach quert. Zuvor richteten die Fachkräfte Hydraulikpressen ein, prüften die Höhenlage und bereiteten die Auflagerflächen vor.

Insgesamt verbaut das Projektteam in diesem Bauwerk rund 120 Tonnen Betonstahl, 1.000 Kubikmeter Ortbeton und gut 50 Tonnen Konstruktionsstahl.



**Nachtschicht für die
Brücke über die
Kreisstraße.**

PfA Mitte

Schnee verändert die Bedingungen – nicht den Anspruch



Vermessungsarbeiten bei winterlichen Bedingungen.

Der letzte Winter hatte das Rhein-Main-Gebiet fest im Griff. Dicke Flocken, Kälte und Eis: Der wiederholte Wintereinbruch stellte die Baustellen der Regionaltangente West vor besondere Herausforderungen. Dennoch

lief der Betrieb weiter – auf inzwischen 15 aktiven Baustellen entlang der Trasse. Mit gesicherten Wegen, angepassten Bauabläufen und erhöhter Aufmerksamkeit stellten die Teams Qualität und Arbeitssicherheit

auch unter winterlichen Bedingungen sicher. Der Einsatz zahlte sich aus: Der Einschub der Überführung 3683 gelang sogar einen Tag früher als geplant.

PfA Süd 1

Neue Lärmschutzwände entstehen

Rund um den Bahnhof Neu-Isenburg errichtet die RTW neue Lärmschutzwände. Während der Sperrpause der DB vom 24. Februar bis 6. März erneuerte das Team die Wand oberhalb der Personenunterführung und stellte die Gründung für eine weitere Schutzwand her. Die Sperrpause nutzte das Projektteam gezielt, um die Arbeiten gebündelt umzusetzen.



Mit Hydraulik gehoben, auf Schwerlasttransportern bewegt und exakt platziert.

PfA Süd 1

Nächster Meilenstein: Brücke sitzt

Der nächste Einschub ist geschafft: An der Isenburger Schneise hat das Team die neue Eisenbahnüberführung erfolgreich in ihre Endlage gebracht. Zunächst hoben Hydraulikzylinder das rund 250 Tonnen schwere Bauwerk an. Anschließend setzte das Team

selbstfahrende modulare Schwerlasttransporter darunter und bewegte die Brücke auf die Straße. Danach folgten der finale Einschub und das millimetergenaue Absetzen. Damit ist im südlichen Abschnitt der nächste sichtbare Baufortschritt erreicht.

Girls'Day bei der RTW

Von Eidechsen und Ingenieurinnen

Was haben Eidechsen mit einer Bahnstrecke zu tun? Beim Girls'Day am 23. April haben wir Schülerinnen gezeigt, wie Planung, Bau und Naturschutz zusammenwirken. Bau- und Umweltingenieurinnen gaben Einblicke in ihren Alltag – inklusive Außen-termin und Mitmach-Aktion.



Social Media

240.000+ Views für den Brückeneinschub



„Wow, was eine Technik. Well done 👍“ – so lautete einer der vielen Kommentare zum Zeitraffer-Video des Brückeneinschubs in Kelsterbach.

Mehr als 240.000 Menschen sahen den spektakulären Moment auf unseren Social-Media-Kanälen. Ingenieurtechnik, die bewegt – im wahrsten Sinne des Wortes.

**NEUES
ZUHAUSE DER RTW**
Die RTW Planungsgesellschaft hat ihren Sitz jetzt in Gateway Gardens.

Rückblick

Projektmomente: Brüssel setzt ein Signal



Wir blicken auf prägende Momente der Projekthistorie der Regionaltangente West. Einer davon: Im Juli 2015 förderte die Europäische Kommission die Planung im Programm „Connecting Europe Facility“ (CEF). Als einziges deutsches Projekt setzte sich die RTW europaweit durch. Die Förderung stärkte die Planungsphase und unterstrich die strategische Bedeutung der tangentialen Verbindung über die Region hinaus.



Alle Posts. Ein Klick.

Aktuelle Baustellen-Insights wie das Zeitraffer-Video vom Brückeneinschub in Kelsterbach, Einblicke hinter die Kulissen und News finden Sie gebündelt auf der RTW-Webseite.



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
E projekt@regionaltangente-west.de
W www.regionaltangente-west.de

Geschäftsführung
Horst Amann

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/MainMotion
S. 2 RTW GmbH/MainMotion
S. 3 oben: RTW GmbH/MainMotion
unten: RTW GmbH/Gerauer
S. 4 oben links: RTW GmbH/Gerauer
oben rechts: RTW GmbH
unten: RTW GmbH/Gerauer
S. 5 oben: RTW GmbH/fischerAppelt
unten links: RTW GmbH/Gerauer
unten rechts: RTW GmbH/MainMotion
S. 6 oben links: RTW GmbH
oben Mitte: RTW GmbH/MainMotion



Kofinanziert von der
Europäischen Union

107 Stunden

So viel Zeit verlieren Pendlerinnen und Pendler in Frankfurt jedes Jahr im Berufsverkehr.

Mehr Asphalt löst das Problem nicht. Gefragt sind leistungsfähige Alternativen zum Auto.

Genau hier setzt die Regionaltangente West an: mit tangentialen Direktverbindungen, die Straßen entlasten und Wege verkürzen.

Quelle:
TomTom Traffic Index