

EINFACH AUSSENRUM

Liebe Leserinnen und Leser,

Infrastruktur entsteht zunächst meist für die Öffentlichkeit unsichtbar an Schreibtischen. Planungen, Berechnungen, Abstimmungen und Bauvorbereitungen dauern oft Jahre. Sichtbar werden diese in Momenten, in denen daraus Bauwerke entstehen.

Wo heute gebaut wird, entstehen die Verbindungen von morgen.

Einen solchen Moment haben wir Anfang Juni am Deutsche Bank Park erlebt. Drei Stahlüberbauten mit einer Gesamtlänge von fast 100 Metern und einem Gewicht von mehr als 400 Tonnen wurden an ihren endgültigen Platz eingehoben. So wird die künftige Streckenführung rund um das Stadion immer deutlicher erkennbar.

Doch nicht nur die Bauwerke selbst machen Fortschritt sichtbar. Infrastruktur entsteht immer an konkreten Orten – und wird Teil ihrer Umgebung. Auch das konnten wir kürzlich am Stadion

erleben. Gemeinsam mit Fan-Vertretern der Eintracht Frankfurt entstand an einem Brückenpfeiler der künftigen Strecke ein großformatiges Wandbild. Es verbindet die neue Infrastruktur mit der Geschichte und Identität eines Ortes, der für viele Menschen in der Region eine besondere Bedeutung hat.

Beides steht exemplarisch für die RTW. Einerseits schaffen wir neue Verbindungen und neue Infrastruktur. Andererseits entsteht diese Infrastruktur mitten in der Region – an Orten, die bereits heute das Leben vieler Menschen prägen.

In allen Projektabschnitten kommen wir gut voran. Die Projektbeteiligten arbeiten mit Hochdruck daran, das Projekt weiter voranzutreiben. Bedeutende Ingenieurbauwerke wurden bereits vergeben oder stehen kurz vor der Vergabe. Dazu zählen der Brückenzug Eschborn-Ost, der Schwanheimer Knoten, das Galeriebauwerk Ost

Inhalt

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

und der Brückenzug Schwanheim. Mit ihrer Umsetzung wird das Bauvolumen für die Regionaltangente West nochmals deutlich gesteigert.

Gleichzeitig liegen die übrigen Maßnahmen weiterhin im Terminplan. Von neuen Brückenbauwerken über Leitungsumlegungen bis hin zu vorbereitenden Maßnahmen für die künftige Trasse schaffen wir Schritt für Schritt die baulichen Voraussetzungen dafür, dass die RTW künftige Menschen, Orte und wichtige Ziele im Rhein-Main-Gebiet noch besser miteinander verbindet.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Herzliche Grüße



Ihr Horst Amann



Geschäftsführer
RTW Planungsgesellschaft mbH

Die Stahlüberbauten
schweben am Deutsche Bank
Park an ihren endgültigen Platz.



Verbindungen, die bleiben

Mehr als Beton und Stahl



Vorstellung
des Wandbilds:
Prof. Knut Ringat
(RMV), Julien Zamberk
(Eintracht Frankfurt),
Horst Amann (RTW)
und Wolfgang Siefert
(Stadt Frankfurt, v. l.).

Während rund um den Deutsche Bank Park die neue RTW-Strecke Gestalt annimmt, schlägt ein Wandbild die Brücke zwischen einem historischen Moment der Eintracht und der Mobilität von morgen.

Der Sonderzug rollt ein. Spieler strecken den Meisterpokal aus den Fenstern, an den Bahnhöfen jubeln Menschen. 67 Jahre nach dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft 1959 kehrt dieser Moment zurück – auf Beton.

Fan-Vertreter der Eintracht Frankfurt haben einen Brückenpfeiler der künftigen Regionaltangente West am Deutsche Bank Park mit einem großformatigen Wandbild gestaltet. Es erinnert an einen der emotionalsten Momente der Vereinsgeschichte – genau dort, wo die RTW künftig Menschen aus der gesamten Region zusammenbringen wird.

Für die RTW Planungsgesellschaft ist das kein Zufall. Infrastruktur entsteht nicht losgelöst von ihrem Umfeld. Sie wächst an Orten, die für viele Menschen bereits heute eine besondere Bedeutung haben. „Das Wandbild macht sichtbar, dass Infrastruktur Teil der Orte wird, die sie verbindet“,

sagt Geschäftsführer Horst Amann. Kaum ein Ort steht dafür so sehr wie der Deutsche Bank Park. Jahr für Jahr kommen Millionen Menschen zu Fußballspielen, Konzerten und Veranstaltungen hierher. Mit der neuen Station „Stadionbad“ und einem zusätzlichen Bahnsteig am Bahnhof Frankfurt (Main) Stadion wird das Gelände künftig noch besser in das regionale Schienennetz eingebunden.



Besser angebunden: Die Visualisierung zeigt den künftigen Streckenverlauf der RTW am Deutsche Bank Park.



Das gemeinsam mit Fan-Vertretern der Eintracht Frankfurt gestaltete Mural schlägt die Brücke zwischen Fankultur, regionaler Identität und der Mobilität von morgen.

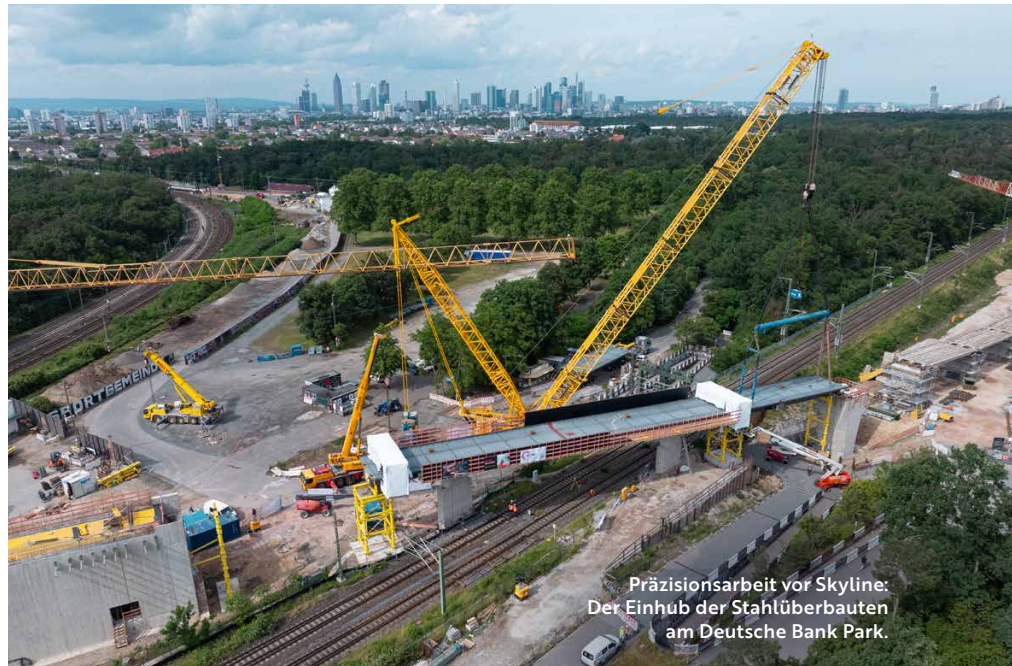
Für RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat ist das ein wichtiger Schritt für die Region: „Mit der RTW entstehen neue Direktverbindungen für Pendler, Freizeitreisende und Fußballfans. Sie verbessert die Erreichbarkeit des Stadions und stärkt die Mobilität im Rhein-Main-Gebiet.“

**Seit Jahrzehnten
kommen Menschen
aus der gesamten
Region am Stadion
zusammen –
künftig wird die
RTW diese Wege
einfacher und
direkter machen.**

Dass diese Zukunft bereits Gestalt annimmt, zeigte sich Anfang Juni. Drei Stahlüberbauten mit einer Gesamtlänge von fast 100 Metern ➔

→ und einem Gewicht von mehr als 400 Tonnen wurden millimetergenau an ihren Platz gehoben. Gemeinsam mit der bereits 2024 montierten Stabbogenbrücke entsteht so die neue, teils aufgeständerte Streckenführung durch das Stadionumfeld. Hinter dem spektakulären Einhub standen monatelange Planungen, Sperrpausen und eine Baustellenlogistik, die sich nach Bahnverkehr und Veranstaltungskalender richten musste.

Auch für Eintracht Frankfurt ist das Wandbild mehr als die Gestaltung eines Brückenpfeilers. „Dass die neuen Bauwerke einen sichtbaren Bezug zur Fankultur erhalten, ist ein schönes Zeichen für die enge Verbindung zwischen Stadion, Region und den Menschen, die diesen Ort prägen“, sagt Julien Zamberk, Vorstandsmitglied der Eintracht Frankfurt Fußball AG. Das Wandbild mache diese Verbindung auf besondere Weise sichtbar und schaffe einen Bezug zwischen der Geschichte des Vereins



und der Zukunft des Standorts. Während auf dem Beton ein historischer Moment verewigt ist, wächst darüber die künftige Infrastruktur. Vergan-

genheit und Zukunft begegnen sich hier nicht zufällig – sie teilen sich denselben Ort und erzählen gemeinsam ein Stück Frankfurter Identität.

HINTER DEM EINHUB



1

Das Kran-Puzzle

Bevor der erste Stahlüberbau eingehoben werden konnte, bauten die Fachleute den Großkran direkt auf der Baustelle auf. Auslegersegmente, Raupenfahrwerke und Gegengewichte erreichten die Baustelle in zahlreichen Einzeltransporten und wurden dort montiert.

Der Vorbereitungs-Marathon

Dem Einhub gingen monatelange Planung und Abstimmung voraus. Die Projektbeteiligten mussten Sperrpausen, Baustellenlogistik und Bahnverkehr exakt aufeinander abstimmen. Zusätzlich ersetzten sie einen bestehenden Signalausleger, um Platz für die neuen Überbauten zu schaffen.



2



3

Das Zeitfenster

Die Bauarbeiten mussten nicht nur zum Bahnverkehr, sondern auch zum Veranstaltungskalender des Deutsche Bank Park passen. Das Zeitfenster von wenigen Tagen für den Einhub lag zwischen den Metallica-Konzerten und dem World Club Dome – eine besondere Herausforderung für Planung und Logistik.

PfA Nord

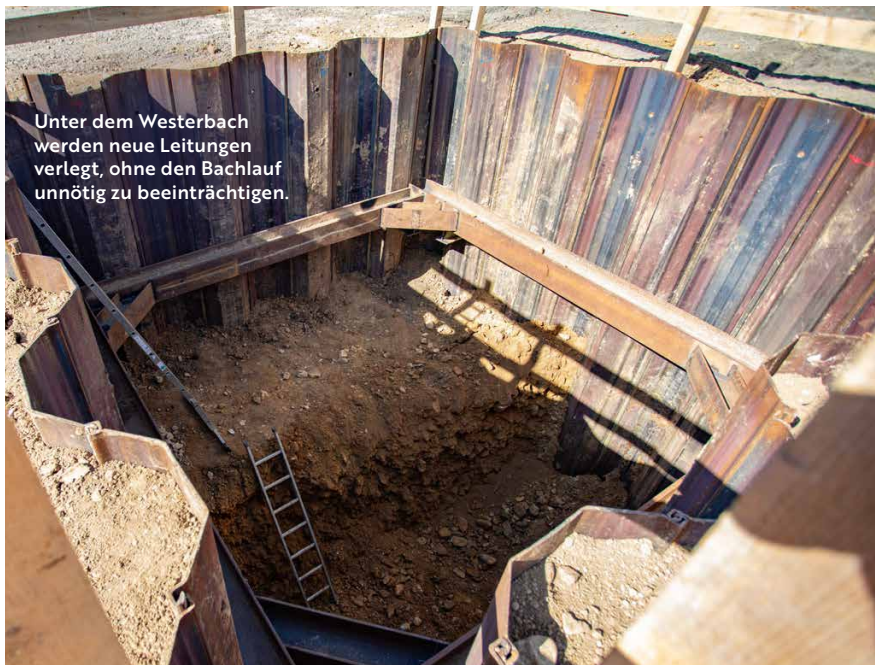
Bauen, ohne den Alltag anzuhalten

Manche Baustellen sieht man kaum. Während an der Oberfläche Verkehr, Bahnverkehr und Alltagswege weiterlaufen, entsteht darunter bereits wichtige Infrastruktur für die RTW.

Möglich machen das sogenannte Durchpressungen. Dabei werden

Rohre unter Straßen, Gleisen oder Gewässern hindurch in den Boden eingebracht – ohne großflächige Baugruben und ohne größere Eingriffe an der Oberfläche.

Zuletzt kam das Verfahren unter anderem in Eschborn unter der Lorschener Straße und dem Westerbach zum Einsatz. Die Durchpressungen zeigen, wie die RTW neue Infrastruktur schafft und gleichzeitig bestehende Wege möglichst uneingeschränkt nutzbar hält.



Unter dem Westerbach werden neue Leitungen verlegt, ohne den Bachlauf unnötig zu beeinträchtigen.



PfA Nord

Mehr als ein Bauschild

Was man ebenfalls nicht sieht: Wie viel Planung und Abstimmung hinter einer Umleitung stecken. Veränderte Verkehrsführungen rund um die RTW-Baustellen entstehen oft mit monatelangem Vorlauf und werden gemeinsam mit Kommunen, Behörden und betroffenen Unternehmen entwickelt.

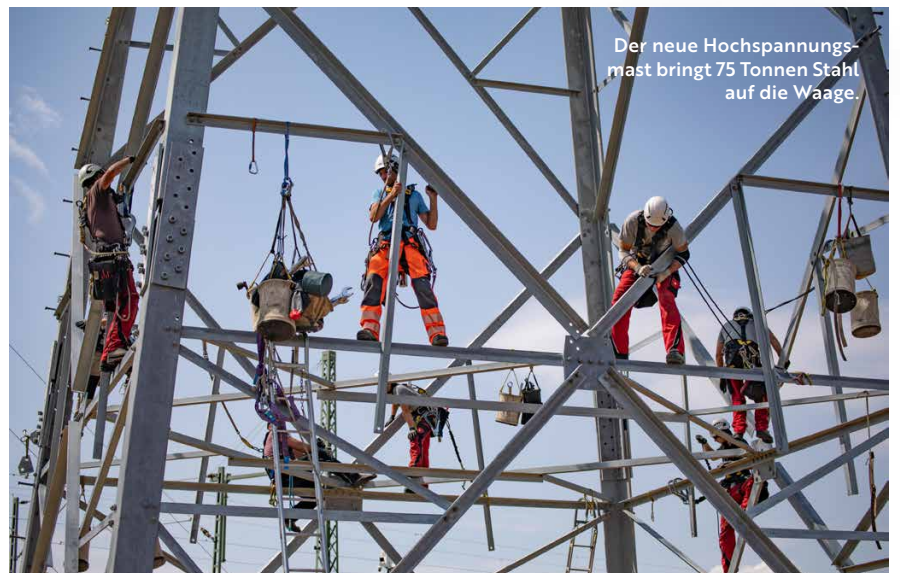
Wie komplex diese Aufgabe ist, zeigt das Beispiel Eschborn Süd: Um die Einschränkungen während der Bauarbeiten so gering wie möglich zu halten, entstand eigens ein provisorischer Radweg. Gleichzeitig wurde die Planung an anderer Stelle angepasst, damit die Zufahrt zu einem Unternehmensstandort trotz Umleitung erhalten bleiben konnte.

Allein für eine aktuelle Umleitung in Eschborn sind mehr als fünfzig Verkehrszeichen erforderlich, damit Verkehr, Baustellenbetrieb und Erreichbarkeit möglichst reibungslos zusammenpassen.

PfA Nord

Ein Mast wächst mit

Nicht nur Brücken und Gleise bringen die Trasse voran. Auch ein neuer Hochspannungsmast an der Homburger Bahn nahe Eschborn ist eine wichtige Voraussetzung für das Projekt. Mit 74 Metern Höhe überragt er seinen Vorgänger um rund zehn Meter. Erst dadurch können künftig die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände zwischen der 110-kV-Freileitung und der Oberleitung der RTW eingehalten werden. Die Maßnahme ist ein Beispiel dafür, wie viele Infrastrukturen beim Bahnbau ineinandergreifen.



Der neue Hochspannungsmast bringt 75 Tonnen Stahl auf die Waage.

PfA Mitte

Von oben sichtbar: Trasse nimmt Gestalt an

Auf den aktuellen Drohnenaufnahmen zieht sich die ehemalige DB-Strecke 3640 als heller Baustreifen durch Sossenheim und den Bereich Höchst Stadtpark. Wo früher Gleise,

Schotter, Kabeltröge, technische Anlagen und ein Bahndamm das Bild prägten, liegt die Trasse heute weitgehend frei. Der Rückbau schafft die Voraussetzungen für den Neubauabschnitt der Tangente. Dafür werden alte Anlagen entfernt, der Bahndamm abschnittsweise abgetragen und die Flächen für die nächsten Bauphasen vorbereitet.



**Eine Schneise für
die Zukunft**

Die ehemalige Strecke 3640 macht Platz für die künftige RTW-Trasse.

PfA Süd 1

Brücken auf Zeit

Sie sind nur vorübergehend im Einsatz – und doch unverzichtbar: Hilfsbrücken sichern während der Bauarbeiten den laufenden Bahnverkehr. Während darunter das künftige Kreuzungsbauwerk in Neu-Isenburg entsteht, rollen die Züge weiterhin über die temporären Konstruktionen.

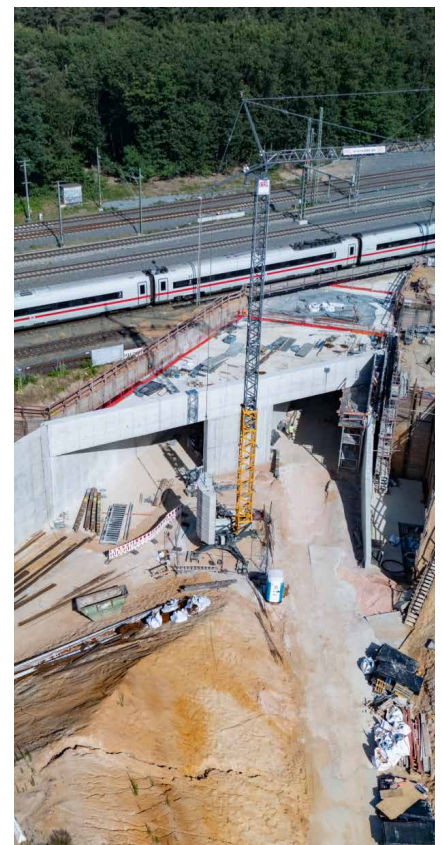
Der Großteil der Hilfsbrücken ist inzwischen zurückgebaut. Die letzte bleibt noch bis September in Betrieb und wird anschließend ebenfalls abgebaut. Damit Anwohnerinnen und Anwohner sich frühzeitig auf die Arbeiten einstellen können, werden sie vorab über Website, Social Media und Wurfsendungen informiert. Denn zum Bauen gehört für die RTW auch, transparent über die nächsten Schritte zu informieren.

PfA Süd 1

400 Tonnen wachsen in die Höhe

Im Kreuzungsbauwerk in Neu-Isenburg wurde die letzte Tunneldecke eingebaut – im Tunnelbau ein besonderer Moment, der als Deckenfest bezeichnet wird. Das rund 400 Tonnen schwere Bauteil ist das schwerste Element des gesamten Bauwerks und markiert den Abschluss von mehr als drei Jahren Arbeit im Untergrund.

Das Kreuzungsbauwerk ist ein Schlüsselprojekt der RTW. Hier entsteht ein rund 353 Meter langer Eisenbahntunnel, der die bestehenden Gleise künftig kreuzungsfrei unterquert und damit einen sicheren und leistungsfähigen Bahnbetrieb ermöglicht.



Im Hochbau spricht man vom Richtfest, im Tunnelbau vom Deckenfest: Mit dem Einbau des letzten Deckenelements ist ein wichtiger Meilenstein im Kreuzungsbauwerk Neu-Isenburg erreicht.

RTW-Glossar

Widerlager

Schon gewusst? Entlang der RTW-Trasse entstehen zahlreiche Widerlager – etwa dort, wo neue Brückenbauwerke an bestehende Strecken oder Geländebereiche anschließen. Sie sorgen dafür, dass die Lasten der Konstruktion sicher in den Baugrund

abgeleitet werden. Gemeinsam mit Fundamenten und weiteren Stützbauwerken sorgen Widerlager dafür, dass eine Brücke dauerhaft stabil bleibt.



Mehr Begriffe rund um Planung, Bau und Betrieb der RTW gibt es im **Glossar** auf unserer Website.



Social Media

28 Stunden in 32 Sekunden

Zeitraffer machen Baufortschritt auf besondere Weise erlebbar. Was sonst über viele Stunden und Tage Schritt für Schritt entsteht, verdichtet sich in wenigen Sekunden. Unser neues Video zeigt den Brückeneinbau am Deutsche Bank Park: Aus 28 Stunden Bauzeit wurden 32 Sekunden Film. Stück für Stück finden die Stahlüberbauten ihren Platz – ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Regionaltangente West.

Der Zeitraffer in Zahlen



Rund **3.150-mal schneller** als die Realität



1 Videosekunde entspricht rund **53 Minuten** Bauzeit

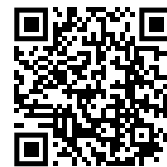


800 Bilder im fertigen Video

PLUS 2 Mio. km

Die RTW bringt jährlich rund 2 Millionen zusätzliche Zugkilometer ins Rhein-Main-Gebiet. Im Kernbereich sind künftig zwei Linien im 15-Minuten-Takt unterwegs.

Zum Vergleich: Das gesamte S-Bahn-Netz Rhein-Main erbringt rund 16 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Die RTW entspricht damit etwa einem Achtel dieser heutigen Verkehrsleistung – ein spürbarer Ausbau des Angebots für die Region.



**Alle Posts.
Ein Klick.**

Aktuelle Baustellen-Insights wie das Spray-Event am Deutsche Bank Park, 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



Kofinanziert von der
Europäischen Union

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 oben: RTW GmbH/MainMotion
unten: RTW GmbH/optify!
S. 3: RTW GmbH/MainMotion
S. 4 links: RTW GmbH/Gerauer
oben rechts: RTW GmbH
unten: RTW GmbH/fischerAppelt
S. 5 links: RTW GmbH/Gerauer
rechts: RTW GmbH/Gerauer
S. 6 oben links: RTW GmbH/MainMotion
oben rechts: iStock
unten links: RTW GmbH/MainMotion