

Neubau mit Bergblick



Die Bundesstraße 15 ist eine bedeutende bayerische Verkehrsachse in Süd-Nord-Richtung, östlich des Großraums München. Sie stellt die Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 8 und A 93 aus dem Raum Rosenheim, mit den Autobahnen A 3 und A 93 im Raum Regensburg her und führt weiter bis nach Hof in Oberfranken.

Die bisherige B 15 verläuft nördlich der A 8-Anschlussstelle Rosenheim durch die Ortsdurchfahrten von Rosenheim und Pfaffenhofen am Inn. Für die Anwohnerinnen und Anwohner stellt das eine enorme Belastung dar; wegen des Lärms und der Abgase, aber auch wegen des hohen Verkehrsaufkommens.

Mit dem Bau der Westtangente soll insbesondere die Ortsdurchfahrt von Rosenheim vom Durchgangsverkehr und einem Teil des Quell- und Zielverkehrs entlastet sowie die Reisegeschwindigkeit erhöht werden.

Planungsgeschichte

Nachdem im Sommer 1991 vom damaligen Straßenbauamt Rosenheim ein grundsätzlich möglicher Trassenkorridor ermittelt worden war, wurde das Projekt 1993 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf aufgenommen.

1997 wurde das Raumordnungsverfahren durchgeführt, 1999 der Vorentwurf zur haushaltsrechtlichen Genehmigung vorgelegt. Im Dezember 2000 wurde die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt, der Beschluss wurde im September 2005 erlassen und im September 2010 rechtskräftig. Damit konnte, nach fast 10 Jahren Verfahrensdauer, der Bau beginnen.

Projektumfang

Die Westtangente Rosenheim beginnt als einbahnige Bundesfernstraße an der A 8 München-Salzburg, an der neu errichteten Anschlussstelle Rosenheim West, führt westlich an Rosenheim vorbei und mündet nach 11,3 km, nördlich von Pfaffenhofen, in die bestehende Bundesstraße 15. Neben der neuen Autobahnanschlussstelle am Bauanfang erhält die Westtangente vier weitere Verknüpfungen zum nachgeordneten Straßennetz. Im Streckenverlauf kreuzt sie unter anderem zwei größere Gewässer, ein Gewerbegebiet, drei Eisenbahnlinien und drei Staatsstraßen.

Das Projekt umfasst mehr als 30 Bauwerke unterschiedlicher Größe und Komplexität. Herauszuheben sind hierbei die etwa 670 m lange sogenannte Aicherparkbrücke im Bauabschnitt zwei, die über Mangfall, Mangfallkanal, das Gewerbegebiet Aicherpark und die Bahnlinie Rosenheim-Holzkirchen führt, sowie die Überführung der Bahnstrecke München-Salzburg über die Westtangente (Bahnbrücke Wernhardsberg).

Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf rund 265 Millionen Euro, wobei fast die Hälfte der Kosten auf die beiden beschriebenen Brückenbauwerke entfällt. Die Gesamtfertigstellung der Westtangente ist aufgrund der Verzögerungen an der Querung der Bahnlinie München-Salzburg für Mitte 2025 geplant. Die südlicheren Bauabschnitte bzw. Teile davon können bis September 2023 fertiggestellt und unter Verkehr genommen werden.

Aufgrund des beschriebenen Umfangs der Maßnahme wurde das Projekt in vier Bauabschnitte aufgeteilt und gestaffelt realisiert.

Aktuell sind alle Bauabschnitte bis auf ein Teilstück des Bauabschnittes 3 unter Verkehr. Die Freigabe des letzten Teilstücks zwischen der Anschlussstelle RO 19 und der St 2080 soll im Herbst 2025 erfolgen.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen direkt nach Freigabe der Gesamtstrecke wird mit bis zu 20.000 KFZ/24h beziffert und entspricht daher einer überdurchschnittlich belasteten Bundesstraße.