



Bauabschnitte 2 und 3

Die Bauabschnitte 2 und 3 bilden das Mittelstück der Westtangente Rosenheim, welches vor allem durch seine Bauwerke geprägt ist.

Der Bauabschnitt 2 reicht dabei von der Anschlussstelle St 2078 im Süden über die Anschlussstelle Aicherpark bis zur Brücke am Gangsteig im Norden. Der Bauabschnitt besteht fast hauptsächlich aus der Brücke über Mangfall/Mangfallkanal/Aicherpark und die Bahnlinie Holzkirchen – Rosenheim, die sogenannte Aicherparkbrücke. Sie ist mit 670 Metern Länge die längste Brücke Bayerns an Bundes- und Staatsstraßen.

Mit Vorabmaßnahmen war dieser Bauabschnitt ab 2015 im Bau. Alle Arbeiten konnten im Spätsommer 2023 abgeschlossen werden. Der Abschnitt wurde im September 2023 feierlich für den Verkehr freigegeben.



Bauabschnitt 2: Luftbild vom Juni 2023 (Foto: Schellmoser)

Der Bauabschnitt 3 schließt sich in nördlicher Richtung an und reicht über die Anschlussstelle RO 19 bis zur Anschlussstelle St 2080. Dieser Abschnitt ist seit 2018 im Bau. Schlüsselbauwerk für diesen Abschnitt ist die Bahnüberführung des aktuellen Brennernordzulaufs, die Bahnbrücke Wernhardsberg. Aufgrund von Verzögerungen im Bauablauf kann die Bahnbrücke Wernhardsberg nicht mit dem restlichen Bauabschnitt fertiggestellt werden. Um dennoch so früh wie möglich eine verkehrliche Entlastungswirkung für die Innenstadt Rosenheim sowie den angrenzenden Gemeinden zu erwirken, entschied man sich die übrigen Streckenabschnitte bereits 2023 unter Betrieb zu nehmen. Aus diesem Grund musste der Bauabschnitt nochmals unterteilt werden.

Bauabschnitt 3.1

Der neue Bauabschnitt 3.1 reicht vom Gangsteig im Süden bis zur Anschlussstelle RO 19. Neben ca. 3.6 km Streckenbau umfasste dieser Teilabschnitt auch verschiedene Bauwerke (von Süd nach Nord):

- BW 4.1: Überführung der Ortsstraße Am Gangsteig
- BW 5.2: Überführung der Ortsstraße Großholzstraße
- BW 5.3: Lärmschutz-Trog im Bereich der Großholzstraße
- BW 7.1: Überführung eines Feldweges bei Egarten
- BW 7.2: Überführung RO 19 mit Anschlussstelle

Des Weiteren wurde über den gesamten Streckenabschnitt ein Wildschutzzaun zur Vermeidung von Wildunfällen errichtet. Um einen gefahrlosen Wildwechsel zu ermöglichen wurden weiterhin mehrere unterirdische Wilddurchlässe errichtet.

Im Bauabschnitt 3.1 befinden sich auch viele Flächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich, wie beispielsweise die 3,7 Hektar große Aufforstungsfläche im Bereich der Moorkultur. Über weite Streckenabschnitte wurden zudem feste Amphibien-schutzeinrichtungen mit unterirdischen Durchlässen hergestellt.

Alle Arbeiten konnten im Spätsommer 2023 abgeschlossen werden. Der Abschnitt wurde im September 2023 ebenfalls feierlich für den Verkehr freigegeben.



Bauabschnitt 3.1: Luftbild vom Juni 2023 in Blickrichtung Süden mit BW 7.1 (Foto: Schellmoser)



Bauabschnitt 3.1: Luftbild vom Juni 2023 des Lärmschutztrogs Großholzstraße (Foto: Schellmoser)



Bauabschnitt 3.1: Luftbild vom Juni 2023 der Anschlussstelle RO 19 (Foto: Schellmoser)

Bauabschnitt 3.2: Aktueller Bauabschnitt

Der Bauabschnitt 3.2 liegt zwischen der Anschlussstelle RO 19 im Süden und der Anschlussstelle St 2080 im Norden. Dieser Abschnitt weist nur eine Länge von 1,3 km auf, die Fertigstellung wird aber durch die Bauarbeiten an der Bahnüberführung Wernhardsberg bestimmt. Daneben werden noch drei weitere Bauwerke errichtet:

- BW 8.1: Überführung der Waldmeisterstraße (bereits fertig gestellt)
- BW 8.3: Unterführung eines Feld- und Waldweges (im Bau)
- BW 9.1: Überführung der Zufahrt zum Betriebsgelände Nafta (bereits fertig gestellt)

Die Fertigstellung und Freigabe des letzten Abschnitts ist für Spätsommer 2025 geplant.



Bauabschnitt 3.2: Luftbild vom Juni 2023 der Bahnbrücke Wernhardsberg (Foto: Schellmoser)