

Bewertung aller bisherigen Netzkonzepte mit einem gegenüber der gemeindlichen Beschlusslage verminderten Straßenneubau

Planungsbüro Müller-Diesing
Bauleitplanung Stadtentwicklung Verkehrsplanung

Dipl.-Ing. Frank Müller-Diesing
Fachrichtung Architektur
Regierungsbaumeister

Dipl.-Ing. (FH) Eva Daum
Fachrichtung Landschaftsplanung

Dipl.-Ing. Silke Drexler
Fachrichtung Architektur/Stadtplanung

Dipl.-Ing. Philipp Falke
Fachrichtung Stadt-/Regionalplanung

Dipl.-Ing. (FH) Marlies Herzog
Fachrichtung Bauwirtschaft

Alte Brauerei Stegen
Landsberger Straße 57
82266 Inning a. Ammersee
Tel 08143 / 95 93 23, Fax - / 95 93 25
ortsplanung@mueller-diesing.de
<http://www.mueller-diesing.de>

9. Januar 2012

Alle aufgeführten Netzkonzepte mit Datum 16. 4. 2007 wurden mit Ausnahme der ergänzten Variante E (entspricht nachfolgendem Konzept VI – LHM Vorschlag) bereits bis zum 27. 3. 2006 erstellt. Der Netzvorschlag aus dem Büro Haas vom Dezember 2011 wurde nachträglich als Konzept III (ohne Nordverlängerung) eingefügt.

Netzkonzept mit einer St 2063neu mit Nordverlängerung

Var. I: Vollständige Verlegung der Anschlussstelle – A96 (Var. D vom 16. 4. 2007)

Die Variante entspricht der gegenwärtigen Beschlusslage. Für diese Variante wurde in einem Lärmschutzgutachten nachgewiesen, dass aufgrund der vorgesehenen halben Tieflage mit beidseitig massenneutralen Lärmschutzschüttungen sowohl am Ostrand der Heitmeier-Siedlung als auch am Südrand der städtischen Siedlung am Haidelweg die Werte für Reines Wohngebiet gem. DIN 18005, d.h. die verschärften Orientierungswerte für die Bauleitplanung eingehalten werden können.

Netzkonzepte mit einer St 2063neu ohne Nordverlängerung

Var. II: Schaffung einer zweiten Anschlussstelle – A96 (Var. B vom 16. 4. 2007)

Die Variante lässt das Gewerbegebiet zwar unberührt, zwingt aber durch den Verzicht auf eine Auffassung der derzeitigen Anschlussstelle zur Beibehaltung der Parallelsuren an der A 96 und erschwert damit auch künftig einen verbesserten Lärmschutz zur Heitmeier-Siedlung. Mit Ausnahme der verkehrlich geschaffenen Voraussetzungen für eine mögliche Sperrung der M 21 können die Vorteile der Varianten X bis XIII hinsichtlich der Schonung des Lochhamer Schlags hier nicht genutzt werden.

Diese Variante entspricht der Wahltrasse 2 des Raumordnungsverfahrens sowie der so genannten Amtstrasse im bisherigen Planfeststellungsverfahren und wurde hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen in der „Verkehrsuntersuchung Nördliches Würmtal“ gewürdigt.

Var. III: Schaffung einer zweiten Anschlussstelle zur A 96 i.V. mit dem Umbau der bestehenden Anschlussstelle. Verzicht auf eine verlängerte Lochhamer Straße (Variante Haas)

Die Variante unterbricht, wie im Bereich Würmtalstraße ein zweites Mal, den Staatsstraßenverlauf an der A 96. Den "Wechsel" zwischen Südast und dem bestehenden Nordast übernehmen jeweils die beiden an die Hauptfahrbahnen herangerückten Parallelsuren der Autobahn. Der bestehende Anschluss erhält zur Vereinfachung der (auch nach dem gerade fertig gestellten Umbau noch problematisch umwegigen) Verkehrsführung vier Holländerrampen mit drei dicht beieinander stehenden LZA geregelten Knoten. Auf die Verlängerung der Lochhamer Straße wird verzichtet. Damit entfallen alle Grundstückszufahrten von Norden ins Gewerbegebiet. Im östlichen Teil des Gewerbegebietes entstehen Flächengewinne, die aber wegen der Bauverbotszone nur bedingt nutzbar gemacht werden können. Wie bei Blatt IX kann südseitig der A 96 am neuen Anschluss auf eine zweite Auffahrt nach München wegen der vollwertigen "Wendemöglichkeit" von München nach München an der westlichen Anschlussstelle verzichtet und die Abfahrtsrampe von Westen geringfügig an die A 96 hergeschoben werden. Im Bebauungsplan Nr. 26 B kann ein zusammen hängendes Baugrundstück gebildet werden. Mit der notwendigen Zweit- anbindung des Einkaufszentrums Technomarkt/REWE muss die Südostrampe der Anschlussstelle weiterhin als Fahrbahn dienen. Die Zuführungen von Pasing und Lochham nach München werden gegenüber der Variante 1 (Blatt IX) deutlich vereinfacht. Das Gewerbegebiet kann von Fremdverkehr freigehalten und von zwei bzw. drei (Lochhamer Schlag) Seiten erschlossen werden. Der Unterschied zum ähnlichen Konzept IX besteht darin, dass die Verbindungen Lochham – München und Lindau – Lochham verbessert werden und die Nutzung des Gewerbegebietes ungestört bleibt. Andererseits wird der Staatsstraßenverkehr aber, wenn auch nicht auf die Hauptfahrbahnen, vollständig auf die Autobahn verlegt, mit der Folge, dass in nicht unwesentlichem Umfang kleinräumige Verkehre auf die hierfür nicht vorgesehene Bundesfernstraße – A 96 verlagert werden (Fahrten zwischen den beiden Anschlüssen).

Eine Verbesserung des Lärmschutzes für die Heitmeier Siedlung ist mit diesem Konzept nahezu unmöglich, insbesondere da durch das Anheben der Emissionszone aus der Tief- lage auf Brückenniveau der Lärmpegel zusätzlich erhöht wird.

Die jetzt schon an ihre Kapazitätsgrenzen stoßende Knotensituation auf der Brücke wird künftig durch zwei Linksabbiegestreifen für lediglich je 3 PKW` s deutlich verschlechtert. Die Aufstellfläche ließe sich auch durch eine Brückenverbreiterung nicht wesentlich vergrößern (vgl. Fahrbeziehung von Pasing nach München). Zu überprüfen wäre eine vollständige Neukonzipierung der Knotenfolge. Aufgrund des doppelten Wechsels (Würmtalstraße und Verbindung zwischen den beiden A 96-Anschlussstellen) zwischen den "Ästen der Staatsstraße" wird die Linienführung sehr umwegig mit der verkehrlichen Wirkung, dass bei Festhalten an der Unterbrechung der Pasinger Straße am Würmhochufer westlich des Gewerbegebietes vermehrte Belastungen in der Rottenbacher Straße und der Würmstraße zu erwarten wären. Entsprechendes gilt für die Konzepte V bis VIII und bedingt auch XII.

Var. IV: Vollständige Verlegung der Anschlussstelle – A96 mit St 2063neu auf der südlichen Parallelfahrbahn der A 96 (Var. C1 vom 16. 4. 2007)

Die Variante schafft zwar wie bei der Variante II einen neuen Anschluss an die A 96, führt aber die Staatsstraße auf der südlichen der A 96 frei werdenden Parallelfahrbahn über die südliche Auffahrtsrampe zur St 2063alt. Die schleifenförmige Linienführung könnte wegen der Höhen- und Radienverhältnisse und der daraus resultierenden empfindlichen Eingriffe in das Techno-Markt-Grundstück nur schwer begründet werden. Ferner würde die Knotenbelastung St 2063neu/östliche Autobahnauffahrt einen im Plan nicht dargestellten höhenfreien Ausbau erfordern. Die Nachteile für die Westabschirmung der Heitmeier-Siedlung entsprechen denen der Varianten ohne Nordverlängerung der St 2063neu. Der mögliche Rückbau der St 2063 alt fände in dem Teilabschnitt statt, der aus Sicht der Orts- und Landschaftsplanung am wenigsten dringend erscheint. Das Staatliche Bauamt Freising lehnt diese Lösung ab.

Var. V: Vollständige Verlegung der Anschlussstelle – A96 mit Umwidmung des Nordastes der St 2063 in eine Gemeindeverbindungsstraße. Führung einer St 2063neu bis zur neuen Anschlussstelle – A96. Verlängerte Lochhamer Straße als einzige Ost-West-Verbindung zwischen St 2063alt und neu (Var. 3 vom 4. 11. 2008)

In dieser Variante wird ebenso die bestehende Anschlussstelle A96 zu Gunsten der Südabschirmung der Heitmeier-Siedlung aufgelöst. Die St 2063 endet mit ihrem Südast an der neuen Anschlussstelle. Sie unterstellt eine Entwidmung der St 2063 zwischen der A 96 und der B 304 – Münchner Straße in Karlsfeld, mindestens aber des Abschnitts bis zur A 8 in Obermenzing. Da die St 2063 im Münchner Stadtgebiet keinen Anschluss an die A 99 hat, müsste wegen des erforderlichen Netzschlusses auch der Abschnitt Allacher Straße in Karlsfeld zur Gemeindeverbindungsstraße rückgestuft werden. Zudem müsste die Landeshauptstadt München im Stadtgebiet auf alle Unterhaltszuschüsse durch den Freistaat Bayern verzichten. Als Zwischenlösung für eine spätere Nordverlängerung der St 2063neu ist diese Variante denkbar, obwohl die Gemeinde Gräfelfing im Bereich Techno-Markt Investitionen für einen Einmündungsknoten leisten müsste, die nach einer Nordverlängerung der St 2063 z.T. überflüssig würden.

Diese vom Büro Kurzak 2006 gerechnete Variante belässt auf der Pasinger Straße westlich der Heitmeier-Siedlung noch 14 500 Fahrzeuge pro Tag. Eine Entlastung der Siedlung hätte somit allein durch den Verzicht auf die derzeitige Auffahrtsrampe sowie die erweiterten Lärmschutzmöglichkeiten auf der Südseite, wie in Variante VII, erzielt werden können. Grundsätzliche Verbesserungen für die Bewohner bleiben damit aus.

Als nennenswerten Vorteil dieser Variante wäre die Auflassung des Teilabschnitts der St 2063alt westlich des Friedhofs anzuführen. Andererseits gilt wie auch für die folgenden Konzepte VI bis VIII, bedingt auch für XII, das zu Konzept III gesagte (Verkehrszunahme in der Rottenbacher und Würmstraße).

Prof. Kurzak führt auf S. 6 seiner VU vom 16. 3. 2006 für diesen als Variante B1 bezeichneten Planfall folgende aus:

„In Reaktion auf die Überlegungen der Gemeinde Gräfelfing hat die LH München vorgeschlagen, die St 2063neu nicht nach Norden bis Pasing zu führen, sondern an der A 96 enden zu lassen und die bestehende Verbindung nach Pasing beizubehalten (ohne den

heutigen Anschluss an die A 96). Die verkehrliche Wirkung diese Planfalles ist aus Plan 4 zu ersehen, verkehrlich durchaus vorstellbar aber für die Heitmeiersiedlung nur bedingt entlastend. Für Gräfelfing würde das z.T. eine bessere Verbindung nach Pasing bedeuten. Straßenrechtlich würde es aber nur dann Sinn machen, wenn die St 2063 im Stadtgebiet München ganz entfallen würde, da mit der A 99 West jetzt eine geeignete leistungsfähige Fernverkehrsstraße für den Durchgangsverkehr zur Verfügung steht.“

Die Belastungsprognose des Büros Ingevost zeigt deutlich höhere Werte als die VU von Prof. Kurzak aus dem Jahr 2006. Dies hat zum einen seine Ursache in den unterschiedlichen Prognosezieljahren 2020 und 2025. Zum anderen wurden nach Fertigstellung der A 99 – West auf einigen Straßenabschnitten auch außerhalb der Autobahn höhere Verkehrsmengen gezählt als in den vorangegangenen Modellrechnungen prognostiziert. Deshalb muss damit gerechnet werden, dass für die verlängerte Lochhamer Straße ein räumlich nicht darstellbarer vierstreifiger Ausbau erforderlich würde.

Var. VI: Verlegung der Anschlussstelle – A96 mit Ausnahme der Direktzufahrt Pasing in Richtung Lindau. St 2063neu auf der nördlichen Parallelfahrbahn der A 96 (Var. 4 vom 4. 11. 2008)

Diese Variante greift einen zweiten Vorschlag aus dem Planungsreferat der Landeshauptstadt München auf. Sie verlegt wie in den Varianten IV und V den Autobahnananschluss nach Osten, führt jedoch die Nordverlängerung der St 2063 über die nördliche Parallelspur der A 96 um die Heitmeier-Siedlung herum auf die bestehende Trasse nach Pasing.

Am neuen Anschluss der A 96 entsteht nordseitig ein deutlich größerer Flächenbedarf für Rampen und Anschlusspunkt. Da keine der überörtlichen Verkehrsbeziehungen mehr durch das Gewerbegebiet geführt werden müssen und in Ost-West-Richtung zwei Verbindungen zur Verfügung stehen, sind auf der verlängerten Lochhamer Straße geringere Verkehrsmengen als bei einer Nordverlängerung der St 2063neu gem. Variante I zu erwarten. Die mit den Varianten I, IV und V erzielbaren Abschirmungsmaßnahmen auf der Südseite der Heitmeier-Siedlung entfallen. Auf der Westseite der Heitmeier-Siedlung bleiben die Verkehrsmengen zwischen A 96 und Pasing in beide Richtungen unverändert. Entsprechendes gilt für die Beziehung Lochham-Pasing. Lediglich der Verkehr von der A 96 aus Richtung München zum Südast der St 2063neu wird abseits der Heitmeier-Siedlung geführt.

Aufgrund des doppelten Wechsels (Würmtalstraße und Verbindung zwischen den beiden Anschlussstellen) zwischen den “Ästen der Staatsstraße“ wird die Linienführung sehr umwegig mit der verkehrlichen Wirkung, dass bei Festhalten an der Unterbrechung der Pasinger Straße westlich des Gemeindegebietes vermehrte Belastungen in der Rottenbacher Straße und der Würmstraße zu erwarten sind. Entsprechendes gilt für die Konzepte V bis VIII und bedingt auch XII.

Var. VII: Verlegung der Anschlussstelle – A96 mit Ausnahme der Direktzufahrt Pasing in Richtung Lochham. St 2063neu auf der nördlichen Parallelfahrbahn der A 96. Holländer Rampe an der neuen Anschlussstelle (Variante 5 vom 4. 11. 2008 als abgewandelter Vorschlag des Herrn Fahnberg)

Diese Variante unterscheidet sich von der Variante VI allein durch die Flächen sparende Gestaltung der Anschlussrampen. Der geringe Abstand der Knotenpunkte beidseits der A 96 erfordert wegen der notwendigen Linksabbiegespuren eine deutlich größere Straßenbreite zu Lasten des bisher freigehaltenen östlichen Unterführungsfeldes der A 96. Zu dem entstehen bei Holländer Rampen in Verbindung mit Unterführungen eingeschränkte Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich.

Aufgrund des doppelten Wechsels (Würmtalstraße und Verbindung zwischen den beiden Anschlussstellen) zwischen den "Ästen der Staatsstraße" wird die Linienführung sehr umwegig mit der verkehrlichen Wirkung, dass bei Festhalten an der Unterbrechung der Pasinger Straße westlich des Gemeindegebietes vermehrte Belastungen in der Rottenbacher Straße und der Würmstraße zu erwarten sind. Entsprechendes gilt für die Konzepte V bis VIII und bedingt auch XII.

Var. VIII: Vollständige Verlegung der Anschlussstelle – A96. St 2063 neu auf der südlichen Parallelfahrbahn der A96 (Variante 2 vom 4. 11. 2008)

Diese Variante führt die St 2063 neu im Gegensatz zur Variante V auf der südlichen Parallelfahrbahn über die St 2063 alt nach Pasing. Damit kann der Gemeinde, wie in Variante IV, keine Straßenbaulast und damit kein Einfluss auf die Ausgestaltung der Straße übertragen werden. Die Trassierung der St 2063 im Bereich Techno-Markt/A 96-Brücke wird abweichend von Variante IV trotz der schwierigen Höhen- und Radienverhältnisse und der daraus resultierenden Eingriffe in das Techno-Markt-Grundstück parallel zur A 96 geführt. Die zu erwartenden Verkehrsmengen würden einen räumlich nicht darstellbaren vierstreifigen Ausbau erfordern.

Der Ausbau der Lärmschutzmaßnahmen nördlich der A 96 und die Auflösung des bestehenden Autobahnanschlusses führen zu einer Immissionsentlastung für die Heitmeier-Siedlung, auch wenn sich die Verkehrsmengen auf der St 2063 (Pasinger Straße) nicht wesentlich mindern. Die jeweiligen Verkehrsmengen entsprechen denen der Variante V.

Aufgrund des doppelten Wechsels (Würmtalstraße und Verbindung zwischen den beiden Anschlussstellen) zwischen den "Ästen der Staatsstraße" wird die Linienführung sehr umwegig mit der verkehrlichen Wirkung, dass bei Festhalten an der Unterbrechung der Pasinger Straße westlich des Gemeindegebietes vermehrte Belastungen in der Rottenbacher Straße und der Würmstraße zu erwarten sind. Entsprechendes gilt für die Konzepte V bis VIII und bedingt auch XII.

Var. IX: Teilverlegung der Anschlussstelle – A96. St 2063 neu jeweils im korrespondierenden Einbahnverkehr auf den beiden Parallelfahrbahnen der A 96 (Variante 1 vom 4. 11. 2008)

Diese Variante verzichtet trotz Teilverlegung der Anschlussstelle – A 96 auf eine Auflösung der bestehenden nordöstlichen Rampe der A 96. Die Fahrtrichtungen der St 2063 werden zwischen Heitmeier-Siedlung und Gewerbegebiet Lochhamer Schlag räumlich voneinander getrennt (vgl. hierzu St 2063 alt Pasinger Straße, Bahnhofstraße, Amtmannstraße in Planegg). Von Pasing aus kommend wird die St 2063 alt über die südlich der Autobahn liegende verlängerte Lochhamer Straße auf die neu geplante Trasse der St 2063 neu geführt. Aus Richtung Martinsried kommend führt die Trasse über die neue

Autobahnanschlussstelle, die nördliche Parallelspur und die bisherige Ausfahrtsrampe auf die St 2063 (Pasinger Straße). Hinsichtlich der Schwierigkeit der Knotenpunktgestaltung am Makromarkt gilt Gleiches wie bei Variante VIII.

Diese Variante bringt für die Heitmeier-Siedlung eine nur geringfügige Entlastung durch Verminderung der Verkehrsmenge an der Ampel Turmairstraße. Ein Ausbau der Lärmschutzmaßnahmen zur A 96 entfällt aus Platzgründen. Auf der nur in einer Richtung als Staatsstraße umgewidmeten verlängerten Lochhamer Straße entfällt die gemeindliche Planungshoheit, Umbaumaßnahmen oder neue Straßeneinmündungen bedürfen der Zustimmung des Staatlichen Bauamts.

Die Verkehrsmengen auf der verlängerten Lochhamer Straße liegen unter denen der Varianten V und VIII, aber über denen der Varianten VI und VII. Für den östlichsten Abschnitt der verlängerten Lochhamer Straße kann ein vierstreifiger Ausbau erforderlich werden.

Als Zwischenlösung für eine spätere Nordverlängerung der St 2063 neu ist diese Variante denkbar, obwohl die Gemeinde Gräfelfing im Bereich Techno-Markt Investitionen für einen Einmündungsknoten leisten müsste, die nach einer Verlegung der St 2063 z.T. überflüssig würden.

Netzkonzepte **ohne St 2063 neu** im Bannwald

Var. X: Verzicht auf Verlegung der Anschlussstelle – A 96. Zuführung des Südastes der St 2063 neu über die Großhaderner Straße zur St 2063 alt (Variante A1 vom 16. 4. 2007)

Diese Variante verzichtet auf eine Verlegung der Anschlussstelle – A 96. Sie bringt für die Heitmeier-Siedlung, den Paul-Diehl-Park und die Hochuferkante der Würm keinerlei Entlastung. Ferner wird durch den Verzicht auf eine Unterbrechung des nordsüdlich verlaufenden Straßenzuges der St 2063 alt weiterhin verlagerbarer Fremdverkehr in den südlichen Ortsbereich der Gemeinde geführt und sowohl die zwischen zwei Grünbereichen liegende Großhaderner Straße als auch die Straße Lochhamer Schlag im Gewerbegebiet durch regionalen Fremdverkehr weiterhin belastet.

Die für die Verbindung notwendige Großhaderner Straße kann, wie mehrfach vom Staatlichen Bauamt bekundet, aus straßen- und wegrechtlichen Gründen nicht in die Straßenbaulast des Freistaats Bayern übernommen werden, das heißt eine Umwidmung der St 2063 alt zur Ortsstraße ist im gesamten Gemeindegebiet nicht möglich. Die Netzgestaltung schließt aus verkehrlicher Sicht ferner eine von der Nachbargemeinde Planegg dringend benötigte Unterbrechung der Ost-West-Verbindung M 21/St 2344 von vornherein aus. Der Erholungsraum südlich der Stadtgrenze zwischen Würm und der Freifläche östlich der Heitmeier-Siedlung bleibt unverändert durch die St 2063 alt in offener Lage durchschnitten.

Als Vorteil dieser Variante kann, wie in den Varianten II, IV bis IX und XI bis XIII, allein die weiterhin kurze Fahrverbindung für die Bewohner der Heitmeier-Siedlung nach Pasing und der Verzicht auf den Eingriff in den Lochhamer Schlag südlich der A 96 gewertet werden. In dieser Variante wäre zudem eine ostseitige Verkürzung beider Parallelfahrbahnen der A 96 möglich.

Var. XI: Verzicht auf Verlegung der Anschlussstelle – A 96. Zuführung des Südastes der St 2063 neu über den Lochhamer Schlag und die Lohenstraße zur St 2063 alt (Variante A2 vom 16. 4. 2007)

Verzicht auf Verlegung der Anschlussstelle – A 96. Zuführung des Südastes der St 2063 neu über den Lochhamer Schlag und die Lohenstraße zur St 2063 alt (Variante A2 vom 16. 4. 2007)

Die bereits 1990 vom Planungsverband empfohlene in der UVP 1992 aufgegriffene Variante verschärft die Probleme der Variante X dadurch, dass im Abschnitt Lohenstraße die Konflikte zwischen den Erschließungsbelangen der Gewerbegrundstücke und dem überörtlichen Staatsstraßenverkehr in einem Straßenraum mit ungenügender Breite ausgetragen werden. In allen übrigen Punkten entspricht die Bewertung der Variante X.

Var. XII: Verzicht auf Verlegung der Anschlussstelle - A 96. Zuführung des Südastes der St 2063 neu über den Lochhamer Schlag und die Seeholzenstraße zur St 2063 alt (Variante A3 vom 16. 4. 2007)

Die Problemlage dieser Variante entspricht der der Varianten X und XI. Zudem müsste der besonders enge westliche Straßenabschnitt der Seeholzenstraße zwischen der Straße Am Kirchenhölzl und der St 2063 alt – Pasinger Straße über massive Grundabtretungen aufgeweitet werden. Gegenüber den Varianten X und XI wird die St 2063 alt zwischen Seeholzenstraße und Großhaderner Straße aufgelassen. Das Gewerbegebiet Lochham wird hierdurch wegen des größeren Verlagerungseffektes verstärkt belastet.

Var. XIII: Vollständige Verlegung der Anschlussstelle – A 96 mit Zuführung über vorhandene Ortsstraßen im Gewerbegebiet Lochham. Erhalt der St 2063 alt unter Verzicht auf Verknüpfung mit der A 96 (Antrag der Fraktion der Grünen/Unabhängige Liste vom 31. 5. 2011)

Die nahezu vollständig auf das bestehende Straßennetz gestützte Variante schont die landwirtschaftliche Fläche nördlich der A 96, bietet eine Flächen sparende Lösung für die südliche Autobahnauffahrt, verzichtet auf einen Eingriff in den Bannwald und entlastet verkehrlich den Bereich um den derzeitigen Autobahnanschluss. Problematisch erscheint dagegen

- die unvermeidbare Zusatzbelastung des Gewerbegebietes durch Autobahnzubringerverkehr auf z. T. ungeeigneten Gewerbeerschließungsstraßen,
- der Verzicht auf eine Entlastung des Gewerbegebietes Lochham vom wachsenden Autobahnzubringerverkehr aus Martinsried,
- die straßen- und wegerechtlich unzulässige und deswegen von den Baulastträgern nicht zu erwartende Zustimmung zum Verzicht auf die Verknüpfung von St 2063 / A 96,
- die Beibehaltung der St 2063 und damit der weiterhin eingeschränkte Zugriff der Gemeinde für mögliche Umgestaltung,
- das auch bei einer Westumgehung von Martinsried (z.B. Pfeiffer-Trasse) nur geringfügige Verlagerungspotential im Nord-Süd-Verkehr und schließlich

- der Verzicht auf einen verbesserten Lärmschutz der Heitmeier-Siedlung zur A 96.

Verzicht auf St 2063 neu, vollständige Auflassung der bestehenden AS – A 99, Erhalt der als St 2063 klassifizierten Ortsdurchfahrt, jedoch unter Wegfall der straßen- und wegerechtlich erforderlichen direkten Verknüpfung mit der A 96. Zufahrt zur neuen Anschlussstelle für alle Verkehrsbeziehungen auf Ortsstraßen durch das Lochhamer Gewerbegebiet. Anliegender Vergleich der Netzqualitäten zwischen den Varianten I und XIII verdeutlicht das Ausmaß der verkehrlichen Zusatzbelastungen insbesondere des Lochhamer Gewerbegebietes. Überörtlicher Verkehr durchfährt in beiden Richtungen jeweils bei 11 Fahrbeziehungen das Gewerbegebiet.

Das beantragte Konzept enthält Elemente aus den Varianten V und X bis XII. Es kann durch Verkürzung der beiden Parallelfahrbahnen, im Norden zu Gunsten eines verbesserten Lärmschutzes der Heitmeier-Siedlung, u. U. auch mit als Ortsstraße gewidmeter Anbindung der südlichen Parallelfahrbahn über die bestehende Süd-Ost-Rampe an das Ortsstraßennetz modifiziert werden.