



---

## **Antrag an den BA 21 für die Sitzung am 4.06.2019**

### **Rahmenplan Verdistraße**

#### **Antrag:**

Die LH München wird gebeten, für die Verdistraße einen Rahmenplan erstellen zu lassen. Dieser soll städtebauliche, verkehrliche, ökologische, ökonomische und soziale Aspekte umfassen. Es sollen Leitlinien für die zukünftige Planung entwickelt und Lösungsvorschläge aufgezeigt werden, die geeignet sind insbesondere folgende Ziele zu erreichen:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum mit dem Ergebnis einer erhöhten Passantenfrequenz;
- Stärkung der örtlichen Versorgungsfunktion (Handel und Gewerbe) für den Stadtteil Obermenzing;
- Optimierung des Gesamtverkehrsablaufs bei Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Fuß- und Radverkehr, Beschleunigung und Priorisierung des ÖPNV, sowie der notwendigen Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr;
- Entlastung vom Schwerverkehr und umfeldverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs zur Reduzierung der verkehrlichen Emissionen und Risiken;
- Verbesserung der Grünausstattung im öffentlichen Straßenraum (gemäß den Zielen des Flächennutzungsplans);
- Erhalt von privatem Grün, insbesondere größeren Bäumen;
- Erhalt des Gartenstadtcharakters, insbesondere der Durchgrünung und der städtebaulichen Struktur;
- Übertragung des Instruments der blockweisen Betrachtung auf die besonderen örtlichen Verhältnisse unter besonderer Berücksichtigung des Lärmschutzes;
- Erhalt bzw. Ausbau der Wohnfunktion (WA im FNP) bei Verbesserung der Umfeldqualität und Ermöglichen einer qualifizierten Nachverdichtung mit hoher architektonischer Qualität.

#### **Begründung:**

Mit ihrer starken Verkehrsbelastung durchschneidet die Verdistraße den Stadtteil Obermenzing und erzeugt eine starke Barrierewirkung. Das bislang weitgehend intakte örtliche Geschäftszentrum, das über diese verkehrliche Barriere hinweg wirkte, erodiert jedoch zunehmend. Im Einzelhandel sind Geschäftsaufgaben und deutliche „Abwertungstendenzen“ zu beobachten, weg von einem vielfältigen Versorgungsmix für die örtliche Bevölkerung, hin zu einer einseitigen, auf Transit-Bedürfnisse der Auswärtigen, gerichteten Branchenstruktur. Letztere ist einseitig auf den durchfahrenden Kfz-Verkehr, statt auf den ortsbezogenen Fuß- und Radverkehr orientiert.

Durch das dynamische Wachstum von Stadt und Umland ist auf der Verdistrasse, als wichtiger Verbindung zwischen Stadt und Umland, mit einer weiteren Zunahme des Kfz-Verkehrs zu rechnen. Neben einer durch den Kfz-Verkehr abgewerteten Versorgungs- und Baustruktur ist ein hoher Verwertungsdruck zu beobachten, der die bisher noch durchgrüntten Grundstücke ohne Rücksicht auf das Einfügen in gewachsene Strukturen, massiv verändert. Dies zeigt sich in der Praxis auch durch Baugesuche, die bewusst über die Grenzen einer Genehmigung nach §34 BauGB hinausgehen.

Aufgrund der Entwertung des öffentlichen Raumes als reiner Verkehrsraum und der zunehmenden Zerstörung des Gartenstadtcharakters durch eine Maximierung der Bodenkapitalisierung besteht ein dringender Handlungsbedarf.

Das vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung für die ehemaligen Gebiete der besonderen Siedlungsverordnung vorgeschlagene Instrument einer blockweisen Betrachtung bedarf hier einer Konkretisierung in Form einer Rahmenplanung, um für die weitere städtebauliche, verkehrliche, ökologische, ökonomische und soziale Entwicklung eine Orientierung zu geben.

Ingrid Standl  
(Fraktionssprecherin)

Andreas Bergmann



Auszug Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München