



Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstr. 28 b, 80331 München

An das Direktorium - BAG-West  
z. Hd. des Vorsitzenden  
Herrn Romanus Scholz

PLAN-HAI-35

Blumenstr. 28 b  
80331 München  
Telefon: 089  
Telefax: 089  
Dienstgebäude:  
Blumenstr. 31  
Zimmer  
Sachbearbeitung:

plan.ha1-3-35@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

06.09.2019

**per E-Mail am 06.09.2019 versandt**

**Rahmenplanung Verdistraße**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06330 des Bezirksausschusses 21 - Pasing-Obermenzing  
vom 04.06.2019

Sehr geehrter Herr Scholz,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

Zum o.g. Antrag wird seitens der konzeptionellen Verkehrsplanung im Benehmen mit der Strukturplanung PLAN HA I/43 und der Projektentwicklung und Rahmenplanung PLAN HA II/63 wie folgt Stellung genommen:

Grundsätzlich entsprechen Verdichtungen an Hauptverkehrsstraßen den planerischen Zielsetzungen der Landeshauptstadt München und werden innerhalb des Referates für Stadtplanung und Bauordnung thematisch gerne aufgegriffen. Hauptverkehrsachsen, Boulevards oder High Streets werden als stadtbildprägende und besondere öffentliche Stadträume begriffen, die sich durch eine große Nutzungsvielfalt und Mobilitätsintensität auszeichnen können und die vielerorts Sinnbild lokaler Identität sind. Ob Freisinger-, Tegernseer- oder Wasserburger Landstraße, Dachauer-, Landsberger- oder Ingoldstädter Straße, entlang dieser Magistralen liegen in München noch große Entwicklungspotentiale. Dies gilt nicht nur für die Nachverdichtung, sondern auch für eine Aufwertung von öffentlichen Räumen, die Gewährleistung von Lärmschutz, die Ausbildung lokaler Nachbarschaften und die Verbesserung von Mobilitätsangeboten. Parallel zur städtebaulichen Entwicklung sollen Möglichkeiten für eine gestalterische Aufwertung sowie Potentiale zur Verbesserung vorhandener und Erschließung neuer Freiräume im Umfeld eruiert werden.

Basierend auf der städtebaulichen Bedeutung der jeweiligen Hauptverkehrsachsen, aber auch

einer zeitlich gestaffelten Analyse der baulichen Veränderungen im Umfeld des Straßenbereichs, wird derzeit seitens I/43 ein Vorgehen erarbeitet, die Veränderungsdynamik der jeweiligen Stadträume zu eruieren. Diese Grundlage soll darstellen, welche Straßenräume den aktuell höchsten Wandlungsdruck und damit einhergehend auch die größte Entwicklungschance bieten. An diesen Stellen wird vorrangig angesetzt. Der dargestellte Prozess wurde am 24.10.2018 dem Stadtrat im Rahmen der Beschlussvorlage „PERSPEKTIVE MÜNCHEN, Langfristige Siedlungsentwicklung - Zweiter Statusbericht“ vorgestellt, weitere planerische Schritte und vertiefende Planungen werden derzeit eingeleitet.

In die oben dargestellte Analyse wird auch die Verdistraße Eingang finden. Es wird untersucht werden, inwiefern sie mittel- bis langfristig durch eine integrierte Rahmenplanung in ihrer Funktion und ihren Qualitäten aufgewertet werden kann.

Ergänzend zur Themenanalyse von I/43 wird seitens II/63 aus Sicht der Rahmenplanung Gartenstadt wie folgt Stellung genommen:

- Die Verdistraße ist Teil der Münchner Gartenstadt.
- In Obermenzing liegt noch keine Rahmenplanung vor.
- Am 29.05.2019 wurde die Aufstellung weiterer Rahmenplanungsgebiete beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12716).
- Insgesamt zwei Gebiete sind Bestandteil der vom Stadtrat beschlossenen Vorschlagsliste für weitere Rahmenplanungen der Gartenstadt: Obermenzing zwischen S-Bahn und Würm sowie Obermenzing zwischen S-Bahn und Menzinger Straße. Ziel ist es, bisher intakte Bereiche mit aufgelockerter Wohnbebauung im größeren Kontext zu beurteilen, zu schützen und Bereiche mit Verdichtungspotential verträglich und behutsam weiter zu entwickeln.
- Analog zu den Ergebnissen der Rahmenplanungen für Waldtrudering und Holzapfelkreuth erscheint ein Nachverdichtungsszenario entlang der Hauptverkehrsstraße Verdistraße vorstellbar. Damit wäre die Voraussetzung für die Aufnahme einer Rahmenplanung günstig.
- In diesem Zusammenhang stellt die weiterführende „Blockweise Betrachtung“ der Lokalbaukommission PLAN LBK HA IV lediglich dar, ob eine eindeutige Rechtslage nach § 34 BauGB vorliegt oder eine nähere blockweise Betrachtung erfolgen soll:
  - Typ A (grün): Klar strukturierter Block mit zusammenhängenden Grünräumen (eindeutige Rechtslage)
  - Typ B (blau): Bauliche Entwicklung fortgeschritten, rückwärtiger Bereich mehrfach bebaut (eindeutige Rechtslage)
  - Typ C (gelb): Vereinzelt rückwärtige Bebauung (blockweise Betrachtung)
 Falls nähere Aussagen zur blockweisen Betrachtung durch die HA IV erwünscht sind, wird um bilaterale Kontaktaufnahme mit der HA IV gebeten.

Aus verkehrsplanerischer und konzeptioneller Sicht wird Folgendes mitgeteilt:

Die Verdistraße ist im geltenden Flächennutzungsplan (FNP) als übergeordnete Hauptverkehrsstraße (HVS) und in dem darauf aufbauenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als überregionale bzw. regionale HVS dargestellt. Derzeit weist sie eine Verkehrsbelastung von ca. 31.000 Kfz/24h auf. Der Straßenquerschnitt besteht aus zwei Fahrstreifen/Richtung und beidseitigen baulichen Geh- und Radwegen. Darüber hinaus rückt die südliche und nördliche Bebauung abschnittsweise sehr dicht an diesen Straßenraum heran und lässt dadurch wenig Spielraum für eine denkbare Verbreiterung des Straßenraumes. Auch im Vorbehaltsnetz für

den städtischen Wirtschaftsverkehr in München (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013; Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 10157) ist die Verdistraße enthalten und nimmt dementsprechend den Quell- und Zielverkehr des radialen, innerstädtischen Schwerlast- bzw. Wirtschaftsverkehrs auf. Für die o.g. Funktionen besteht aufgrund des vorhandenen, umliegenden Hauptverkehrsstraßen- und Vorbehaltsnetzes für den Gesamt- und auch Wirtschaftsverkehr keine Möglichkeit, den radial auf das Stadtzentrum bzw. den aus der Stadt heraus auf das umliegende übergeordnete Hauptstraßennetz ausgerichteten Hauptverkehr zu verlagern. Somit scheidet leider auch eine grundsätzlich denkbare, allerdings für eine bauliche Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes zwingend erforderliche Reduzierung der o.g. Fahrstreifenanzahl definitiv aus. Abschließend wird deshalb in diesem Zusammenhang nochmals auf die o.g. Ausführungen zu einer Rahmenplanung Verdistraße sowie Gartenstadt der weiter betroffenen städtischen Dienststellen im Planungsreferat hingewiesen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 06330 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen