

Rechtsanwalt Helmut Menche • Zeppelinstr. 73 • 81669 München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN HA II/33
Blumenstr. 28b
80331 München

Per Mail als pdf

Zeppelinstr. 73
81669 München

Tel.: +49 (0)89 / 458 35 -301
Fax: +49 (0)89 / 458 35 -302

info@kanzlei-menche.de
www.kanzlei-menche.de

Stadtsparkasse München
IBAN DE50 7015 0000 0010 1748 60
BIC SSKMDEMXX

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2109

30.08.2021

Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB

hier: Stellungnahme für den Verein „Pro-Fürstenried e.V.“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich zeige unter Vorlage einer auf mich lautenden Vollmacht an, dass ich den Verein „Pro-Fürstenried e.V.“ vertrete. Namens und im Auftrag des Vereins geben ich für diesen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB die nachfolgende Stellungnahme ab:

Gemäß der Vereinssatzung ist Zweck des Vereins u.a. der Erhalt und Verbesserung von Lebensqualität und Naherholung der Bürgerschaft hauptsächlich im Münchner Südwesten (vornehmlich Fürstenried).

Der Verein sieht durch den beabsichtigten Bebauungsplan Nr. 2109 das Ziel des Erhalts und der Verbesserung insbesondere der Lebensqualität in Fürstenried West gefährdet.

1. Übermäßige Nachverdichtung

1.1 Ein Planungsziel des Bebauungsplanes ist die „nachhaltige Verdichtung“ der vorhandenen Großwohnsiedlung, die in den 1960er und 1970er Jahren des 20. Jhd. errichtet wurde. Konkret überplant werden die (Wohn-)Grundstücke der Bayerischen Versorgungskammer mit einer Fläche von 13,5 ha und einem Wohnungsbestand von 1.486 Wohnungen mit einer Geschossfläche von 126.970 qm.

Es sollen nun ca. 662 neue Wohnungen mit einer neu hinzutretenden Geschossfläche von 70.310 entstehen.

Das bedeutet, dass die Anzahl der Wohnungen gegenüber dem Bestand um rd. 45% steigt und die Geschossflächenmehrung gar rd. 55,5% beträgt

Dies als „bauliche Ergänzung“ (S. 158 der Begründung) zu bezeichnen, ist sicherlich unzutreffend. Es handelt sich um eine übermäßige und damit unverträgliche Nachverdichtung eines gewachsenen, sozial funktionierenden Siedlungsbestandes.

1.2 Die LH München hält die Planung für vereinbar mit dem Konzept zur Langfristigen Siedlungsentwicklung (LaSie) bzw. dort im Kern bereits angelegt.

In Ziffer 2.4.4 wird dazu ausgeführt:

„Auch im Konzept zur Langfristigen Siedlungsentwicklung der Landeshauptstadt München (LaSie) wird der Bereich der Großwohnanlage Fürstenried-West als geeigneter Standort für Maßnahmen zur „Qualifizierten Verdichtung“ ausgewiesen. Die Wohnanlage wird dabei dem Gebietstyp der „einheitlich strukturierten Wohnsiedlung“ zugeordnet, in der durch Aufstockungen und Ergänzungsbauten ein vielversprechendes und prioritäres Instrument zur weiteren Siedlungsentwicklung in München gesehen wird.“

Das ist erkennbar unrichtig. Beispielhaft wurde für ein Gebiet mit Entwicklungspotential der

„Gebietstyp 2: Die Wohnbausiedlung Fürstenried Ost stellt sich als eine Reihe von Geschosswohnungsbauten dar, welche im Besitz einer Wohnungsbaugesellschaft sind.“ (LaSie, S. 82; vgl. auch LaSie S. 16 **„Gebietstyp 2: Einheitlich strukturierte Wohnsiedlung Fürstenried Ost“**)

in den Blick genommen, nicht jedoch Fürstenried West.

Zudem wurden in der LaSie-Studie bestimmte Kriterien, die ein zur Verdichtung geeignetes Gebiet kennzeichnen, festgesetzt. Neben einer „guten Verkehrsanbindung“ wurde für das gesamte Stadtgebiet insbesondere ein 600m - Radius um den Mittelpunkt des Bahnsteigs des nächsten U-Bahnhofs gewählt (LaSie S.36).

In der zitierten Stelle ist zweifellos erkennbar, daß der überwiegende Teil des überplanten Gebiets außerhalb dieses 600m - Radius liegt und damit nach der LaSie-Studie als zur Verdichtung ungeeignet ausgewiesen ist.

Diese Fehlinterpretation seitens des Planungsreferats ist von Beginn des Verfahrens an öffentlich bekannt und wurde von Pro-Fürstenried e.V. im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Beteiligung des Stadtrats im Jahre 2016 (<https://www.pro-fuerstenried.de/2016/04/beschlussvorlage-analysiert/>) bereits moniert.

Auch im Beschluss der der Vollversammlung vom 24.07.2013, Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 12019 finden sich zur Wohnsiedlung Fürstenried West keine Hinweise, inwieweit diese zum Konzept zur Langfristigen Siedlungsentwicklung beitragen soll.

1.3 Die Geschossflächenmehrung um 70.310 qm führt dazu, dass die Obergrenze für die Geschossflächenzahl (GFZ) von GFZ 1,2 nach § 17 BauNVO in 5 von 7 Baugebieten überschritten wird. Mag dies auch insbesondere durch den städtebaulichen Grund der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung begründet sein, wird seitens des Vereins dieser städtebaulichen Dichte entgegengetreten.

Die GFZ ließe sich bereits dadurch verringern, indem

- statt der durchgängig 2-geschossig geplanten Aufstockungen, lediglich 1-geschossige Aufstockungen geplant würden,
- sich die Wandhöhen der neu zu errichtenden Baukörper an den Bestandswandhöhen (unter Berücksichtigung der jeweiligen 1-geschossigen Aufstockungen) orientieren
- und die überhohen Punkthäuser an der Forst-Kasten-Allee in ihrer Geschossigkeit deutlich reduziert werden.

2. Abstandsflächen

Die neu entstehende Abstandsflächensituation durch die Aufstockungen, Neubauten in vorhandenen Baulücken und die Hochpunkte wird insbesondere im Hinblick auf die Wohnungen im Bestand als unvereinbar mit dem Planungsgrundsatz der Anforderungen an gesunde Wohn- (und Arbeits)verhältnisse beurteilt.

Die Stadt begnügt sich hier mit den absoluten Mindestbesonnungszeiten der DIN 5043-1. Sie muss jedoch attestieren (Begründung, S. 94), dass es Wohnungen gibt, bei denen noch nicht einmal diese Mindestbesonnungszeit erreicht wird. „Abgewogen“ wird dies dann mit dem Argument, dass es in den betroffenen Wohnungen Aufenthaltsräume zu einer anderen Gebäudeseite gebe, an denen ein 45-Grad Lichteinfallswinkel eingehalten sei. Das sagt aber nichts darüber aus, welche konkrete Funktion die Aufenthaltsräume haben. Es ist sicherlich keine ausreichende Kompensation, wenn beispielsweise ein Wohnzimmer nach Westen ausgerichtet ist, dort noch nicht einmal die Mindestbesonnungszeit erreicht wird und die Wohnungsbewohner*innen darauf verwiesen werden „Denn geht’s halt ins gegenüberliegende Schlafzimmer an der Ostseite, wenn’s Sonne haben wollt“.

Die vorgelegte Besonnungs- und Verschattungsstudie ist für die Öffentlichkeit nach unserer Überzeugung nicht lesbar und damit unverständlich. Sie trägt nicht dazu bei, die Verschattung in einzelnen

Geschossen - insbesondere der unteren Geschosse - in einer Weise zu erläutern, dass betroffene Bewohner*innen die Auswirkungen der Planung auf ihre Wohnungen beurteilen können.

Immerhin zeigen die sog. Detailanalysen wie z.B. das exemplarisch untersuchte Hochhaus im WA 2 (Bauraum 3) mit WH 43,9 m die beiden unmittelbar benachbarten Bestandsgebäude Forst-Kasten-Allee 121 und 123 verschattet. Die Verschattung der Westseite des Gebäudes Forst-Kasten-Allee 121 wird beispielsweise am 21. März um 17:45 Uhr vollständig sein.

Selbiges gilt für die teilräumliche Untersuchung z.B. der Appenzeller Str. 108 (WA 5, Bauraum 5); auch hier wird die Westfassade am 21. März um 17:45 vollständig verschattet.

Es mag ja sein, dass dies mit der Mindestbesonnungsdauer der DIN 5043-1 vereinbar ist. Dennoch ist hier die Frage aufgeworfen, ob dies mit einer gerechten Abwägung der privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander vereinbar ist. Und mit geänderten Grundrissgestaltungen lässt sich bei den betroffenen Bestandswohnungen auf diese deutlich verschlechterte Belichtungssituation nicht reagieren.

Es zeigt sich in aller Deutlichkeit, dass die Planung unangemessen wenig Rücksicht auf den Bestand nimmt

U.E. müssen auch die Auswirkungen aller neuen Hochpunkte an der Forst-Kasten-Allee überprüft werden.

Ferner ist zu prüfen:

- Wie wirkt sich der Neubau mit WH 22,4 m im Bauraum 4 des WA3 auf das (aufzustockende) Bestandsgebäude im WA 2, Bauraum 14 (Bellinzonastr. 30) aus?
- Wie wirkt sich die Aufstockung des Gebäudes im WA 4, Bauraum 4 auf das nördlich davon zu errichtende neue Gebäude im Bauraum 3 aus?
- Wie wiederum wirkt sich dieses Gebäude auf das gegenüberliegende Gebäude im WA 5, Bauraum 3 aus?

Diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen. Dabei ist auch zu prüfen, wie sich die Aufstockung des Gebäudes WA 5, Bauraum 1 auf den Bestand im Baugebiet Zuger Str. auswirkt.

3. Herabzonung von WR zu WA

Der Verein wendet sich nachdrücklich gegen die Änderung des Gebietstyps eines Reinen Wohngebietes WR in Allgemeine Wohngebiete WA. Die bisherigen Reinen Wohngebiete haben in der Vergangenheit unproblematisch funktioniert. Die nach § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sind für die Befriedigung des kurzfristigen, täglichen Bedarfs der Bewohner*innen des

Gebiets ausreichend und seit der Novelle der BauNVO 2017 sind Anlagen zur Kinderbetreuung, die den Bedürfnissen der Bewohner*innen des Gebiets dienen allgemein zulässig.

Ein Allgemeines Wohngebiet WA hingegen hat ein höheres Störpotential als ein WR, weil beispielsweise Betriebe des Beherbergungsgewerbes auch als größere Hotels ausnahmsweise zugelassen werden können. Selbiges gilt für Anlagen für Verwaltungen. Ausgeschlossen sind diese Nutzungen in der Satzung nicht.

Es steht zu vermuten, dass diese Herabzonung gewählt wird, um die Immissionsproblematik für das Planungsgebiet besser bewältigen zu können.

Vertretbar scheint die Änderung von WR zu WA allenfalls bei den WA 4 und 5 auf grund der dort vorgesehenen erdgeschossigen Nutzungen (Begründung S. 88) zu sein

4. Verkehr

Die Erhöhung der Anzahl der Wohnungen, die damit einhergehende Schaffung von drei neuen Kindertageseinrichtungen, sowie der sonstigen, in einem Allgemeinen Wohngebieten allgemein oder ausnahmsweise zulässiger Nutzungen - soweit in der Satzung nicht ausgeschlossen - haben selbstverständlich nachteilige verkehrliche Auswirkungen; insbesondere ist mit einem erheblichen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu rechnen.

4.1 Widersprüchliche Aussagen in der Begründung

Auf S. 102 der Begründung wird ausgeführt, dass durch das Vorhaben insgesamt ca. 2.000 KFZ-Fahrten/24 Std. - jeweils zu ½ verteilt auf Ziel- und Quellverkehr - erwartet werden. Die Tabelle der Belastungsänderungen „an den betroffenen Straßenabschnitten“ (in KFZ/24 Std.) trägt diese Aussage nicht. Es errechnen sich für den Planfall 2030 eine Mehrbelastung von 3.610 KFZ-Fahrten/24 Std. Selbst wenn man 3 Abschnitte, die außerhalb des Planungsgebietes liegen, aus der Belastungsermittlung herausnimmt, ergibt sich immer noch ein Verkehrszuwachs von 2.600 KFZ/24 Std. Auch ist die Darstellung nicht vereinbar mit den Ausführungen in Ziffer 3.1 des Verkehrsgutachtens (aus dem sich allerdings anhand der Tabellen der verschiedenen Nutzungen die Zahl „ca. 2000 KFZ-Fahrten/24 Std.“ ableiten lässt - Tab., S. 13).

Die Prognose ist folglich widersprüchlich und untaugliche Entscheidungsgrundlage für eine ordnungsgemäße Abwägung.

4.2 Bezweifelt werden die Ansätze zu den verkehrlichen Bewegungen innerhalb des Planungsgebietes. Exemplarisch seien hier die Ausführungen im Verkehrsgutachten zu den Kindertageseinrichtungen auf S. 12 mit Tabelle Anlage 10 genannt. Bei der Annahme von 369 Kindern und 46 Betreuerinnen/betreuern ist die Annahme eines Bring- und Holverkehrs von lediglich 134 KFZ-Fahrten/Tag

nicht plausibel. Werden 369 Kinder 2 x täglich gebracht und wieder abgeholt, ergeben sich hieraus potentiell 738 Fahrten. Bei einem angenommenen MIV-Anteil von 45% ergeben sich rechnerisch bereits 332 Fahrten. Hinzu kommen die An- und Abfahrten der Betreuungskräfte.

4.3 Die Ersterarbeitung des Verkehrsgutachtens erfolgte 2015 als Grundlage für den Wettbewerb. Es wurde offenbar lediglich im Hinblick auf eine verringerte Anzahl von Wohnungen überarbeitet und es wurde einleitend ausgeführt, dass die seinerzeitige Datengrundlage weiterhin als ausreichend aktuell angesehen werden könne.

Dies wird bezweifelt. Nicht erkennbar ist, wie zwischenzeitlich genehmigte oder durchgeführte Baumaßnahmen im näheren Umfeld des Planungsgebietes berücksichtigt wurden, die in jedem Fall auch Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung des Planungsgebietes haben - z.B. das sog. „Hettlage“-Areal in Neuried, das Bauvorhaben an der Neurieder Straße 2 sowie die Erweiterung des AEZ-Komplexes an der Königswieser Straße.

4.4 Leider muss auch die Tragfähigkeit des angesetzten Stellplatzschlüssels von 0,53/Whg in Frage gestellt werden. Dieser Stellplatzschlüssel ist bei einer Großwohnanlage, die lediglich zu ca. 1/3 im 600m-Einzugsbereich einer U-Bahnstation liegt und ansonsten mit nur einer Buslinie durch ein Verkehrsmittel des ÖPNV erschlossen ist, höchst fragwürdig. Dies lässt sich nach Auffassung des Vereins auch nicht mit dem Mobilitätskonzept begründen, da völlig ungewiss und außerhalb der Einflussnahme durch die Stadt ist, wie dieses von den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern angenommen werden wird. Insbesondere bleibt das Mobilitätskonzept Antwort auf die Frage schuldig, wie die Bevölkerung außerhalb der Berufsverkehrszeiten weit entfernte Freizeitangebote wahrnehmen kann. Auch die Annahme, daß im Schnitt ein Haushalt nur 0,53 Stellplätze benötigt, entbehrt jeder Bestätigung in der Realität im Gemeindegebiet der Landeshauptstadt München.

Es ist zu befürchten, dass es insbesondere des Abends durch heimkehrende Berufspendler*innen zu einem erheblichen und störenden Parksuchverkehr kommen wird (vgl. dazu die Ausführungen im Verkehrsgutachten, S. 6). Hier wäre es sicherlich ein geeignetes Prognosemittel, wenn anhand der Zahlen, die dem Verkehrsgutachten als Grundlage dienen, errechnet werden würde, wie sich Stellplatzsituation im öffentlichen Straßenraum bei einer reduzierten Anzahl privater Stellplätze und einer Belegung mit 80% (Verkehrsgutachten, Tab. S. 9) bei gleichzeitiger Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum darstellt.

Im Übrigen kann der Prognosefall für den ruhenden Verkehr schon alleine dadurch bezweifelt werden, da die Stadteigene Untersuchung über die Neuzulassungen von privaten KFZ innerhalb des

Stadtgebiets für den Zeitraum 2015 - 2018 jede Prognose weit übertroffen hatte. Wir zitieren dazu aus einem Bericht der Süddeutschen Zeitung vom 21. Mai 2020 (Auszug):

„Der Bestand an privaten Autos nehme "über fast alle Altersklassen" zu, heißt es. Einzige Ausnahme seien die 45 bis 49-Jährigen, die allerdings auch einen sinkenden Anteil der Wohnbevölkerung stellen.“¹

5. Realisierbarkeit der Aufstockungen - Statik, Baugrund

5.1 Es wird bezweifelt, dass sich die geplanten Aufstockungen überhaupt in wirtschaftlich vertretbarer Weise umsetzen lassen. Die aufzustockenden Gebäude stammen aus den 1960er/1970er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Es wird bezweifelt, dass Gebäude, die damals entsprechend den technischen Anforderungen hinsichtlich der Standsicherheit errichtet worden sind, in der Lage sind, die Aufstockungen statisch zu bewältigen, die Lastreserven sind dafür mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht ausgelegt.

Dann lässt sich allerdings der Bebauungsplan in einer wesentlichen Beziehung nicht realisieren. Nicht realisierbare Bebauungspläne sind allerdings nicht erforderlich i.S.d. § 1 Abs. 3 S. BauGB. Der Bebauungsplan wäre jedenfalls insoweit unwirksam.

5.2 Und es finden sich keinerlei Ausführungen dazu, ob der Baugrund entlang der Forst-Kasten-Allee in der Lage ist, mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand die Last von 12 bis 18-geschossigen Hochhäusern zu tragen.

Dies wurde offenkundig nicht untersucht.

Ein entsprechendes Baugrundgutachten ist zu erstellen.

6. Die sog. „Hochpunkte“

Der Verein spricht sich deutlich gegen die Schaffung der vier geplanten sog. „profilübertreffenden Gebäude“ entlang der Forst-Kasten-Allee aus. Sie sprengen die homogene Maßstäblichkeit des Gebiets und werden als Fremdkörper wahrgenommen werden.

Wir werfen die Frage auf, ob der Standort und die beabsichtigten Höhen von bis zu WH 55,6 m der aktualisierten Hochhausstudie vom Januar 2020 (Entwurf) entsprechen. Im Billigungsbeschluss wurde in der Bearbeitung der Stellungnahme des BA 19 lediglich ausgeführt, dass „ihre visuelle Verträglichkeit in einer Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung gutachterlich geprüft und grundsätzlich positiv bewertet wurde“ (S. 45 der Beschlussvorlage des Billigungsbeschlusses).

¹ <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-verkehr-autos-verkehrswende-1.4913593>

Wir werfen indes die Frage auf, ob diese „hohen Hochhäuser“ in einem als Zone 3 bezeichneten Gebiet errichtet werden sollen. Diese Gebäude dürften der Kategorie 3 mit einer Überhöhung von bis zu 150% gegenüber der Traufe zuzurechnen sein (vgl. S. 66 des Entwurfs der Hochhausstudie).²

„Zum Thema Wohnungsbau führen die Verfasser aus, dass das Hochhaus in der Regel mit höheren technischen Baukosten verbunden ist. Daher werden Potenziale für den preisgünstigen Wohnungsbau, nur mit moderater Höhenentwicklung gesehen. Der große Bedarf an kostengünstigen Wohnraum wird nicht zu einem entscheidenden Anteil durch Wohnhochhäuser gelöst werden.“³

Diese Hochhäuser führen also nicht zu der gewünschten Entlastung des Münchner Wohnungsmarktes für Menschen mit niedrigen oder mittleren Einkommen.

Ferner finden sich keinerlei Ausführungen zu der Frage, inwieweit diese Hochhäuser die Frischluftzufuhr in das Planungsgebiet und die Durchlüftung des Quartiers im Allgemeinen beeinflussen.

Der Umweltbericht verhält sich zu dieser Frage nicht. Die Auswirkungen der Hochhäuser sind zu untersuchen und darzustellen.

7. Natur- und Artenschutz, Klima

7.1 Beim Thema Artenschutz wird u.E. völlig unzureichend auf den Schutz der zweifelsohne vorhandenen Fledermäuse eingegangen. Zwar sollen vor dem Abriss von Gebäuden und der Fällung von Bäumen Untersuchungen hinsichtlich der Besiedelung von Fledermäusen erfolgen und es sollen ggfls. Ersatzquartiere geschaffen werden. Aber ob „... das Anbringen geeigneter Nisthilfen ...“ als sog. CEF-Maßnahme ausreichend ist, bleibt bei dem Verlust zu erwartender vielzähliger Fledermausquartiere offen. Hier muss u.E. nachgebessert werden und der Öffentlichkeit präzise dargestellt werden, wie der Artenschutz insoweit konkret sichergestellt wird.

7.2. Beim Thema Klimaschutz wird sich unzureichend mit der Frage des Schutzes vor Starkregenereignissen auseinandergesetzt. Es ist die Frage aufgeworfen, inwieweit hier mit planerischen und anderen Mitteln eine Schadensminimierung erreicht werden kann, um bei künftigen Starkregenereignissen Überschwemmungen von Kellern und Tiefgaragen möglichst gering zu halten.

Die Frage der Durchlüftung des Quartiers hatten wir unter Punkt 7 bereits angesprochen.

² Für eine Zuordnung lediglich zur Kategorie 2 dürften sie zu hoch sein.

³ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/EntwicklungsFlaechennutzungsplanung/Hochhaeuser-in-Muenchen.html>

8. Sonstiges

8.1 Schulversorgung

Die Schulversorgung der Grundschüler soll mit der Grundschule an der Walliser Str. abgedeckt werden. Soweit Grundschulkinder nicht in der Lage sind, ungefährdet mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren, ist aufgrund der Entfernung dieser Grundschule insbesondere zum westlichen Verdichtungsbe- reich des Planungsgebietes und der Gebietsversorgung mit lediglich einer Buslinie damit zu rechnen, dass die Kinder mit dem KFZ zur Schule gebracht werden und auch wieder abgeholt werden. Unab- hängig von dem Umstand, dass dieser Bring- und Holverkehr regelmäßig zu chaotischen Verkehrs- verhältnissen vor Schulen allgemein führt, sind diese Fahrzeugbewegungen nicht in das Verkehrs- gutachten eingestellt worden und fließen somit auch nicht in die Immissionsbelastung ein.

Und soweit dies im Luftbild nachvollziehbar ist, gibt es im Schulbereich keine Bushaltestelle.

8.2 Fahrradverkehr

„Der Fahrradverkehr soll künftig wegen der bereits vorhandenen Tempo-30-Beschränkungen innerhalb des Planungsgebietes auf der Fahrbahn geführt werden.“⁴

Gleichzeitig soll aber die Fahrbahn der Appenzeller Str. auf 6,5 m verschmälert werden und auf der Straße - wie auch an der Forst-Kasten-Allee - sollen Schrägparkbuchten entstehen. Es wird stark be- zweifelt, dass ein solches „Verkehrskonzept“ geeignet ist, den äußerst wünschenswerten Fahrradver- kehr zu fördern.

Wir werfen die Frage auf, ob insbesondere die Forst-Kasten-Allee nicht Teil der Radroute Marienplat- Fürstenried⁵ (und weiter nach Neuried) ist oder - verneindenfalls - sein sollte, so dass hier der Entfall des Radweges nicht zu rechtfertigen wäre.

9. Fazit

Das Fazit lässt sich kurz und prägnant dahingehend ausdrücken mit

„Nachverdichtung ja aber bitte mit Augenmaß.“

Vorliegend vermissen die Bewohner*innen jedwede Rücksichtnahme auf die Interessen und Struktur ihres gewachsenen Wohngebietes.

Die Anzahl der neu zu schaffenden Wohnungen ist durch eine Um- bzw. Neuplanung deutlich zu re- duzieren.

⁴ Begründung, S. 104

⁵ Quelle: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/freizeit-sport-natur/radlnetz/routen.html>

Mit freundlichen Grüßen



H. Menche

Rechtsanwalt