

Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bebauungsplans 109 „**Quartier am Bahnhof**“, Fassung vom 10.04.25

Taufkirchen den 15.05.2025

**Urbane Siedlungsgebiete in räumlicher Isolation
brauchen Lebensadern
(USIRIS)**



Zitat aus dem Bebauungsplan 109:

*„Aufgrund der **hohen urbanen Bebauungsdichte** des geplanten Quartiers sind begrünte und gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten von besonderer Bedeutung für die Ergänzung des **knappen ebenerdigen Freiflächenangebots** ...“*

Absender:

Bürgergemeinschaft „Taufkirchen Am Wald“, stellvertretend

Christine Horoschenkoff
Platanenstraße 69

Christa Mehltreter
Platanenstr. 57

Jutta Oppermann
Rotdornweg 35

82024 Taufkirchen
Christine.horo@icloud.com

82024 Taufkirchen

82024 Taufkirchen

Empfänger:

Gemeinde Taufkirchen
bauverwaltung@meintaufkirchen.de

17 Seiten, Auslegefrist laut Gemeinde-Homepage bis 29.05.2025

Vorbemerkung Bezug ISEK-Studie

In der Stellungnahme wird auf das mit öffentlichen Städtebauförderungsmitteln durchgeführte Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Bezug genommen ([Gemeinde Taufkirchen ISEK.pdf](#)). Mit dem Begriff „ISEK“ wird auf diese Quelle Bezug genommen. Das ISEK-Team untersuchte **ohne** finanzielle **Gewinninteressen** den offiziell anerkannten städtebaulichen Missstand in Taufkirchen am Wald. Ihr **Ziel** ist die **städtebaulich integrierende Entwicklung Gesamt-Taufkirchens**:

*„Die Sanierung dient der Behebung ... der (städtebaulichen) beschriebenen Missstände, indem sie die betroffenen Gebiete... wesentlich verbessert. Letztlich **gewährleistet** die Gesamtmaßnahme, dass sowohl **Substanz- also auch Funktionsmängel... beseitigt** werden können.*

Von der Gemeinde wurden im Internet folgende Dokumente zum Bebauungsplan 109 veröffentlicht:

Bekanntmachung BP109, Planzeichnung (10.04.2025), Begründung(10.04.2025), Baugutachten (KSM, 19.05.2016), Bericht Erschütterungen (Müller-BBM, 31.01.2024), Beurteilung elektromagnetischer Felder (Müller-BBM 2.10.2023) , Grundlagenauswertung Grundwasser (Sakosta, 18.02.2025), Kinderschulbedarfsprognose (bre, 13.05.2024), Mikroökologisches Untersuchung (Müller-BBM, 07.April.2025), Nutzungskonzept, Verkehrsuntersuchung (Stadt-Land-Verkehr GmbH, 31.03.2025), Relevanzprüfung zur saP (Andreas Beer, 08.02.2023), Fachbeitrag zur SaP (Andreas Beer, Nov.2024), Scopingtabelle (10.04.2025), Datenschutzrechtliche Informationspflicht 05-24.

Fazit

Das Verkehrswegekonzept bezüglich der im Bebauungsplan festgelegten Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit der Einbindung der bestehenden Bahnunterführung ist **nicht** tragfähig. Bereits in der ISEK-Studie wurde die Bahnunterführung als zentrales Problem, als „**Schlüsselstelle**“ für die weitere städtebauliche Entwicklung des Quartiers identifiziert. Diese Problematik wird im Bebauungsplan **ungenügend behandelt**. Die dringend notwendige Neugestaltung der Unter-/Überführung würde den Bebauungsplan 109 maßgeblich in diesem zentralen Bereich beeinflussen. Die bestehende Bahnunterführung wird den bereits bestehenden Anforderungen nicht gerecht. **Nur die großzügige Öffnung des Bahnhofsvorplatzes nach Osten** würde das bereits jetzt vorhandene **Konfliktpotential reduzieren**. Die alte Bahnunterführung schränkt die Entwicklung des Quartiers deutlich ein.

Die Einschätzung der Bauverwaltung in Unterhaching zeigt auf, dass die Erschließung des Gebiets verkehrstechnisch eine Herausforderung darstellt, die **nur unzureichend** im Verkehrskonzept **abgebildet** wird (Merkur, Januar 2025). Bezüglich der Erschließung kann festgestellt werden, dass die Voraussetzungen für die **geplante dichte urbane Bebauung** mit einem entsprechend hohen Zuzug **nicht gegeben** sind. Dies **betrifft den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr**. Die hierfür **notwendigen Baumaßnahmen übertreffen bei weitem** die im Bebauungsplan aufgeführten „Optimierungen“.

Der Bebauungsplan zeigt, dass geplant wird ein hochmodernes urbanes Stadtviertel in die alte Infrastruktur aus dem 70iger Jahren zu integrieren. Der Versuch die **Infrastruktur nach der Bebauung** entsprechend **nachzubessern**, muss **unbedingt abgelehnt werden**, da die **gesellschaftlichen Konfliktpotentiale** durch die Bebauung des Gebietes nicht verbessert, sondern zunächst **deutlich erhöht** werden würden. Zudem haben die **Baumaßnahmen zur Errichtung der notwendigen Infrastruktur erheblichen Einfluss auf** die im Bebauungsplan ausgewiesenen städtebaulichen **Kennzahlen**. Insbesondere der **ausgewiesene Anteil an Grün- und Freiflächen** würde sich **nochmals deutlich reduzieren**.

Wie in der ISEK-Studie dargestellt, ist der Gemeindeteil **Am Wald** in dem Dreieck zwischen der Bahnlinie und der Autobahnräumlich **räumlich isoliert** und weist eine **komplexe Sozialstruktur** auf. Die **Entwicklung urbaner Kennzahlen (GRZ 1,0)** für die Bebauung ist bei einem Gebiet **mit diesen Randbedingungen städtebaulich nicht haltbar**.

Die Berechnung der **Grün- und Freiflächen ist fehlerhaft** bzw. können anhand der Kennzahlen **nicht nachvollzogen** werden. Insbesondere sollte die **Größe, Lage und Gestaltung der Grünflächen auf den Dächern** und in einem entsprechenden „Grünflächenplan“ **dargelegt werden**.

Obwohl im Bebauungsplan die **Möglichkeit angesprochen** wird, dass die **Gründungstiefe der Hochhäuser den Grundwasserspiegel erreichen kann** und grundsätzlich **im Gebiet eines Grundwasserleiters** liegt, wird **nicht auf** die dadurch u.U. **entstehenden Gefährdungen** anderer Gebiete **eingegangen**. Die **notwendigen bautechnischen Untersuchungen** können bei der bekannten Situation durch **Grundwasserleiter im Hachinger Tal nicht den Bauherren überlassen** werden. Der Bebauungsplan gibt an, dass das **Entwässerungskonzept nicht abschließend vorliegt**. Gerade bei der geplanten **Entwässerung über „Schwammkonzepte in Dachanlagen“** und der damit verbundenen **Komplexität rechnerischer Nachweise**, ist zur Abschätzung der Auswirkungen ein **vollständig ausgearbeiteter Nachweis** notwendig. Da die Baumaßnahmen das Grundwasser betreffen, greift **§37 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)**. Die somit notwendige **wasserrechtliche Erlaubnis liegt** dem veröffentlichten Bebauungsplan **nicht bei**. Es erscheint nahezu **fahrlässig** auf Basis des vorliegenden

Planungsstandes zum Ober- und Grundwasserwasser, bei der bekannt schwierigen Situation im umliegenden Gebiet **bereits jetzt die städtebaulichen Kennzahlen** für das Planungsgebiet **festzulegen**. Die bereits **errichteten Hochhäuser** in Taufkirchen **Am Wald** können aufgrund der vorliegenden Bodenuntersuchungen **nicht als Referenz** dienen. Es sollten unbedingt die **Gründungstiefe** der im Bebauungsgebiet, **Mehlbeerstr. liegenden Hochhäuser** mit 5 Stockwerken **zugrundegelegt werden**, um eine Gefährdung anderer Gebiete und §37 WHG sicher auszuschließen.

Aufgrund der Bedeutung des Vorhabens und der **bisher offengelegten Planungsqualität** sollte die Gemeinde die **Rechte von uns Bürgern dadurch schützen**, dass, wie auf der ersten Informationsveranstaltung im Herbst 2024 angeregt, **ein offenes Informationsforum** geschaffen wird und die **Planungen anhand eines Modells** zu dem Bauvorhaben und **zeitgemäßer virtueller Animationen** den **Bürgern näher gebracht** wird. Insbesondere kann durch die weitere „proaktive“ Einbindung der „Bürger Am Wald“ die **Bedarfe des multikulturellen Umfelds besser abgebildet** werden. Das Architekten-Modell sollte **unbedingt auch östliche Siedlungsgebiete im Bahnhofsumfeld** zeigen, um die städtebauliche Diskrepanz/„Abschottung“ zwischen den beiden Gebieten östlich und westlich der Bahnlinie „erlebbar“ zu machen, mit dem Ziel eine gemeinsame Lösung zu entwickeln. Auch **Kinder- und Jugendliche** sollten **mit ihren Vorstellungen**, z.B. Jugendzentrum etc. **eingebunden** werden (*Motivations-Schreiben des Innen- und Sozialministerium „Kinder- und Jugendbeteiligung in den Kommunen“ vom 08.02.2023, B1-1414-13-32*). Der Aufwand scheint gerechtfertigt, da dieses **Gebiet** bezüglich **polarisierender Tendenzen der Gesellschaft** eine besondere **Herausforderung** darstellt.

Es ist eine **hohe Diskrepanz** zwischen der **ISEK-Studie** und dem **Bebauungsplan-Entwurf 109** hinsichtlich der **entwickelten Infrastruktur** in **nahezu allen Bereichen** des Areals **festzustellen**. Die in der **ISEK-Studie** genannten **Voraussetzungen** für eine weitere Verdichtung des Gemeindeteils „Am Wald“ sind **nicht gegeben**. Die **Auswirkungen der substanziellen Erschließungen im Sinne der ISEK-Studie** auf den Bebauungsplan sind **ohne eine detaillierte Planung nicht abschätzbar**. Die **Grund- und Oberflächenwasseruntersuchungen** weisen erhebliche Gefährdungen **für angrenzende tiefer gelegene Taufkirchner Ortsteile** aus, die vor einer Festlegung unbedingt **genau untersucht** werden sollten.

Der Bebauungsplan mit den ermittelten städtebaulichen Kennzahlen erfüllt daher nicht die notwendigen Anforderungen. Als **Referenz** können hingegen die GRZ und GFZ des **Bebauungsplans Nr. 3b „Nord-Ost“, Mehlbeerstr.** angesetzt werden (**GRZ 0,5** mit bis zu 5 Geschossen). Dies wirkt einer Gefährdung durch Grundwasserleiter entgegen. Zudem korrespondiert die bestehende verkehrstechnische alte Infrastruktur aus den 70iger Jahren mit den Planzahlen der alten Bebauungspläne. Die **Höhenentwicklung nach Osten bildet dann auch den städtebaulich sinnvollen Anschluss an** die, laut ISEK-Studie **östlich** des Planungsgebietes **liegenden „Schlüsselgrundstücke“**.

1. Erschließung

1.1 Bahnhofsumfeld und Passagen

ISEK, S.7: „Als Schlüsselstelle für die städtebauliche Entwicklung sind die Passagen und das Bahnhofsumfeld anzusehen.“ Die ISEK-Studie weist den Übergang Bahnhof in der heutigen Form als ein zentrales Problem aus:

- *Schmal, steil, nicht behindertengerecht*
- *Unübersichtlich, schlecht ausgeleuchtet, Angstraum in der Nacht*
- *Radfahr-Verbot*
- *Passagen schlecht angebunden an den Grünraum*

Die **Verbindung** zwischen den beiden Ortsteilen Taufkirchen Am Wald und Taufkirchen Dorf (West und Ost) ist **nicht ausreichend**. In der ISEK-Studie werden daher 3 Varianten für die Neugestaltung und Verbreiterung der Unterführung aufgezeigt.

Auch im *Bebauungsplan 109/ Begründung* werden die Defizite der Unterführung thematisiert. Man kann im Kapitel Fuß- und Radverkehr, Abs. 3 lesen: „Die Unterführung am Bahnhof ist für den Fuß- und Radverkehr und auch für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwägen etc. mit Konflikten verbunden. Sie lässt ein Queren durch ihre Steigung, Unübersichtlichkeit und Belebtheit mit Fußgängern auf dem Rad nicht zu. Deshalb gilt dort Radfahrverbot...“ **Diese Problematik wird** dann im *Bebauungsplan 109* **nicht weiter thematisiert**. **Lösungskonzepte** entsprechend der ISEK-Studie **werden nicht aufgezeigt**.

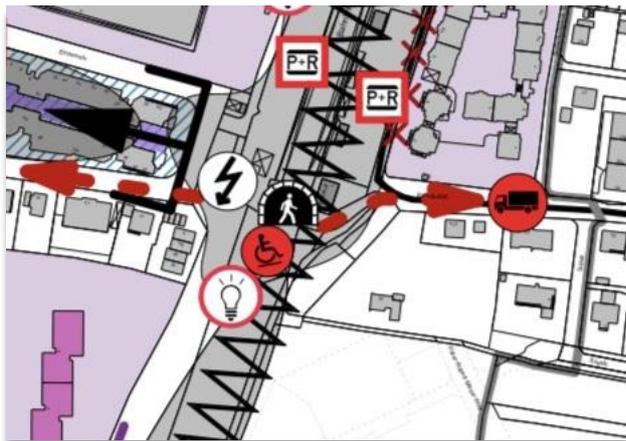


Abb. 1 a,b: links ISEK-Studie: Identifikation der Bahnunterführung als möglichen „Konfliktpunkt“. Rechts, Auszug aus dem *Bebauungsplan 109* projiziert auf aktueller Luftaufnahme: Einbindung der Bahnunterführung in den *Bebauungsplan* in Form der als „Park“ bezeichneten Grünfläche G2 (vgl auch Abb. 2b)

Die Unterführung liegt nicht im *Bebauungsplan 109* grenzt aber unmittelbar an. Eine Neugestaltung im Sinne der ISEK-Studie hätte unmittelbare Auswirkungen auf den *Bebauungsplan*. Auf diese Problematik wird im *Bebauungsplan 109* nicht eingegangen. Vielmehr wird **im *Bebauungsplan* von**

einer **Optimierung** des **Übergangs** gesprochen, die aber **nicht** weiter **spezifiziert** wird. Jedoch kann **interpretiert** werden, dass hiermit u.a. die **Errichtung mehrerer Treppen** links und rechts der Unterführung oder **sehr steiler Abfahrten** gemeint ist. Im Bebauungsplan 109 ist allerdings mehr oder weniger die derzeitige Situation eingezeichnet (Abb.2).

Die Unterführung wird im Bebauungsplan als Grünfläche G2 (Abb.2b) ausgewiesen und in der Legende als „Park“ bezeichnet. In der Begründung des Bebauungsplans 109 ist zu lesen: „Die öffentliche Grünfläche G2 gem. Ziff. A7.1. in Verbindung mit Ziff. A./7.3 mit der Zweckbestimmung „Park“ ist gem. gem. Ziff. A.7.4. als landschaftsgerecht zu gestaltende und zu begrünende Fläche in der auf die Nutzungsaufnahme folgende Pflanzperiode herzustellen. Sie ist mit Wiesenflächen, standortgerechten Baum- und ...In der öffentlichen Grünfläche sind **Wege bis max. 250qm** zulässig.“

Die **Grünfläche G2** repräsentiert den „Status quo“ der Bahnunterführung und besteht im Wesentlichen aus dem gekrümmt verlaufenden Zugang zum Tunnel und der gesicherten Böschung. Der Weg hat eine Breite von ca. 4m. **Eine Nutzung als „Park“**, wie im Bebauungsplan beschrieben, ist **unmöglich**.

Das geplante Gebäude MK3 wird laut Bebauungsplan 109 direkt vor dem bestehenden Bahnübergang errichtet. Der Fußweg wird nach Norden zum Bahnhofplatz umgeleitet. (Abb.1b, 2b)

Abb. 2 zeigt die Planungen zum Rad-/Fußweg-Verkehr im Bereich der Bahnunterführung. Position 1 ist beschrieben als „Optimierung Bahnunterführung“. Da der Weg entlang der Bahnlinie vom Süden kommend direkt über die steile Böschung zur Unterführung führt, kann vermutet werden, dass hier die Treppe/Abfahrt errichtet werden soll. Allerdings ist diese Treppe in der als Park bezeichnete Grünfläche G2 nicht berücksichtigt. Ein Zugang zur Unterführung ohne die Nutzung einer Treppe (Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Radfahrer) ist entsprechend Abb. 2b nur möglich, wenn das Gebäude MK3 umfahren wird.

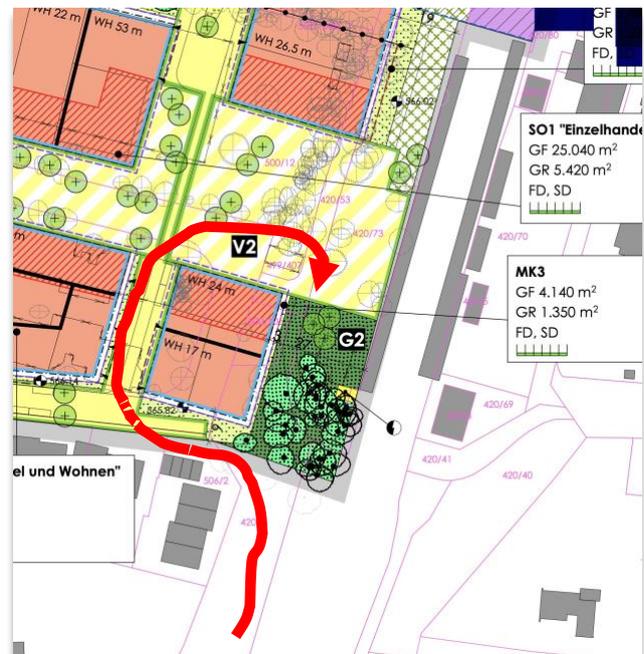
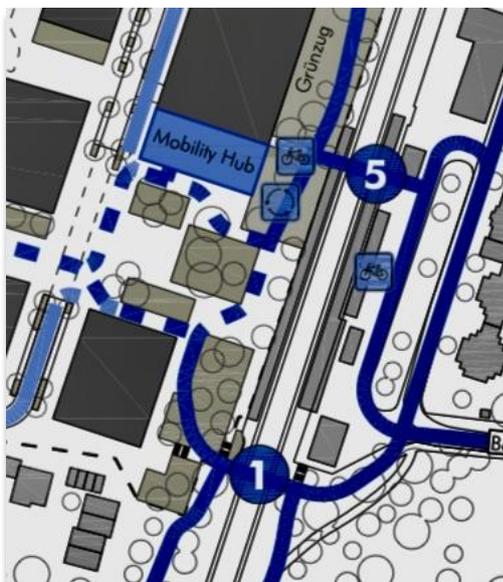


Abb.2 a,b: Bebauungsplan 109, Rad-/Fuß-Verkehr: Position 1 ist bezeichnet als „Optimierung Bahnunterführung“; Position 5 als „Option: Brücke über Bahnlinie > zu prüfen“. Abb. 2 rechts zeigt die Planungen zum Rad-/Fußweg-Verkehr im Bereich der Bahnunterführung.

Die Berechnungen der **Grünflächenanteile** mit der Berücksichtigung aller **notwendigen Treppen** und Wege im Park G2 dürfte sich **deutlich reduzieren**. Die Beschreibung „*Die öffentliche Grünfläche G2 gem. Ziff. A7.1. Wege bis max. 250qm zulässig*“ kann zur Berechnung der Grünflächenanteile von G2 nicht herangezogen werden. Die im Bebauungsplan **ausgewiesenen Grünflächen** sind entsprechend **zu korrigieren**.

Für das Planungsgebiet ist eine extrem hohe Bebauungsdichte mit urbanem Charakter geplant. **Bereits heute** wird die **Bahnunterführung** als **Konfliktpunkt** identifiziert. Es erscheint **fahrlässig den Bahnzugang** für Taufkirchen Am Wald mit dem neuen Planungsgebiet mit ca.12 ha, Zuzug von 2000 Menschen, Gewerbeflächen **über** den bestehenden gerade einmal **4m breiten Tunnel erschließen** zu wollen. **Der alte Tunnel schränkt die Entwicklung des Quartiers deutlich ein.**

1.2 Fuß- und Radwege

Gerade in urban geprägten Siedlungen mit hoher Bebauungsdichte kommt dem Radwegenetz eine hohe Bedeutung zu. **Moderne urbane Gebiete** müssen **auf Bewegung ausgelegt** sein. Bei hohen Bebauungsdichten hat die **Trennung der Verkehrswege** für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer höchste Priorität, um Konflikte zu vermeiden und **die Sicherheit der Schulkinder** zu gewährleisten. Bezüglich der **Erschließung ist in der ISEK-Studie**, zumeist mit **Prio 1** gekennzeichnet, zu lesen:

- Punkt Z.16: „*Schaffung eines **durchgängigen** Radwegenetzes...*“
- Punkt Z.17 „*... Schaffung einer **weiteren Querung** der Bahnlinie zwischen Köglweg und Bahnhof*“
- Punkt Z.18 „*Schaffung und **Etablierung** einer **sicheren** Schulwegroute...*“

Zu diesen Punkten ist zu lesen:

- Bebauungsplan109/ Verkehrsuntersuchung Kapitel 4.3 „*Die südliche Eschenstr. (Einbahnstraße) soll-wie heute auch- für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden.*“
Weiter ist dort zu lesen
- „*Für die **Hauptroute in Nord-Südrichtung** am Grünzug **wäre** die Herstellung einer **Straßenüberführung für Radfahrer** und Fußgänger über die Waldstr. **sinnvoll**. ...“ und Bebauungsplan109/ Begründung Kapitel 3.7. „*Die Unterführung am Bahnhof... lässt ein Querem.. auf dem Rad nicht zu. Deshalb gilt ein Radfahrverbot.*“*
- Die **Problematik**, dass dem **Lindenring ein Fahrradweg fehlt**, wird im Bebauungsplan 109/Begründung Kapitel 3.7 Fuß- und Radverkehr, 1. Abs. in der Form Rechnung getragen, dass im Satz das **Wort „Fahrradweg“ schlichtweg fehlt**: „*...Dies gilt für Fußwege auch für den Lindenring, dem jedoch **ein fehlt**. Die...*“ Das **Problem** wird **nicht weiter thematisiert**. Insbesondere wird nicht darauf eingegangen, warum für den Bebauungsplan 109 im Bereich des **Lindenrings kein Radweg** geplant wurde.

Sowohl für das ursprüngliche Konzept aus dem 70igern als auch für die **ISEK-Studie** **haben verkehrssichere Fuß- und Radwege höchste Priorität**. Der **Bebauungsplan 109** in seiner jetzigen Form **verfehlt dieses städtebaulichen Planungskonzept**. Wesentliche Verkehrswege im Bebauungsplan 109 sind für den Rad- und den Kfz-Verkehr gleichermaßen freigegeben. In **Ost-Westverbindung** ist dies insbesondere die Eichenstr. als Verlängerung der verkehrsberuhigten Eschenstr., in **Nord- Südrichtung** der Lindenring (vgl Abb.3). **Kinder**, die mit dem Fahrrad **aus dem Neubaugebiet** „Quartier am Bahnhof“ über die alte Grünanlage **zu den** am Südende gelegenen **Schulen** gelangen wollen, können **keinen separat ausgewiesenen, schlüssigen Radweg** nutzen. Sie

müssen Fahrwege nutzen, die dann für einen erheblich intensiveren Kfz-Verkehr freigegeben sind (Lindenring rechnerisch 1 Auto alle 10 Sekunden).



Abb.3: Fehlende Radwege zur Anbindung der Eschenpassage und fehlende Querverbindungen für Rad- und Fußgänger zum Durchgang durch die neugestaltete Lindenpassage

Wie in der ISEK-Studie gefordert, sollte für das neue Quartier am Bahnhof mit der **Schaffung eines „durchgängigen Radwegnetzes“** begonnen werden. Im Bebauungsplan 109 gilt dies insbesondere für den Lindenring, Eichenstr. und Wildapfelstr. Die laut Bebauungsplan 109 geregelte „Freigabe der Straßen auch in Gegenrichtung“ ist unzureichend und wird einem modernen **urbanen Stadtviertel** nicht gerecht, das **auf Bewegung auszulegen** ist.

Entsprechend der Abbildung 4 ist für Markierung 2 in der Legende zu lesen „*Option: Herstellung Straßenüberführung/Brücke für Fußgänger und Radfahrer ...*“. Wird diese Überführung nicht gebaut, kann das neu gebaute Quartier für Radfahrer in Nord-Südrichtung nur über den Kreisverkehr Lindenring/Waldstr. abgewickelt werden. Alternativ kann evt. eine Verbindung zum Fahrradweg entlang der Waldstr. geschaffen werden. Allerdings ist **unklar, wie der Radverkehr** aufgrund der Böschung zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen **Waldstr. und Grünzug geleitet** wird. In

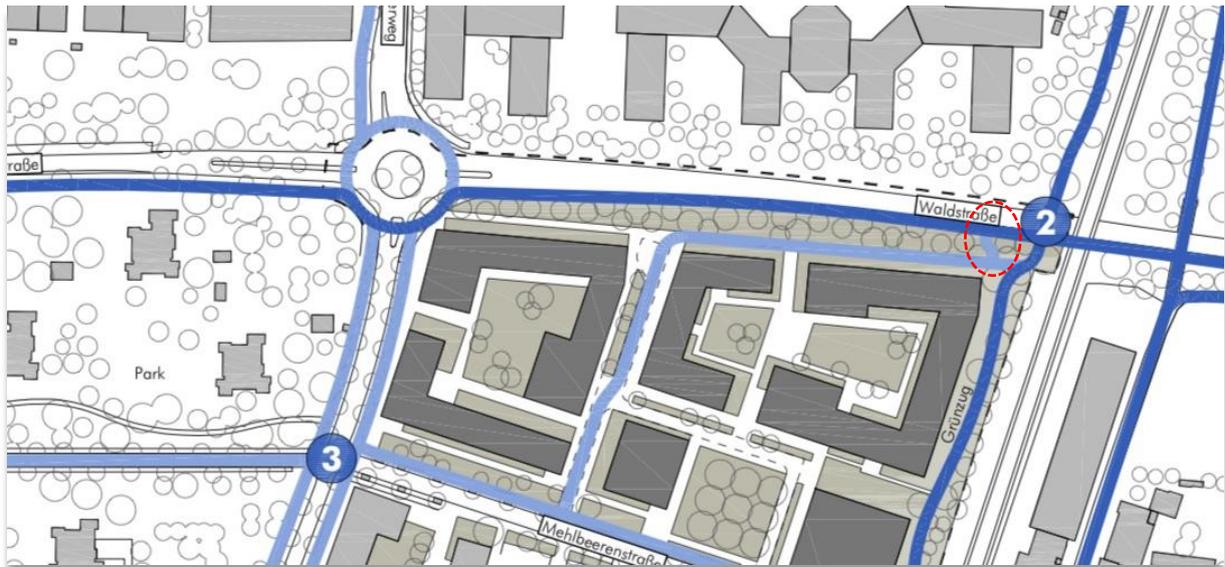


Abb.4: Quelle: Verkehrsuntersuchung zum Quartier am Bahnhof, Anlage 2.3, „Entwurf Erschließungskonzept Rad-/Fuß-Verkehr“, Markierung 2

Abbildung 4 kann eine Abfahrt vom Grünzug zur Waldstr. als blauer Strich identifiziert werden (roter Kringel) allerdings ist dies im Bebauungsplan nicht dargestellt. Die **Errichtung** einer Abfahrt zur Waldstr. oder **einer Überquerung**, die **auch für Radfahrer** nutzbar ist, **generiert** aufgrund der zulässigen Steigung (max.6%) und der notwendigen Breite einen **erheblichen Platzbedarf**. Eine Errichtung würde die **ausgewiesenen Grünflächen erheblich reduzieren**. U.U. müsste der Grünzug entlang der Bahnlinie oder der Waldstr. sogar deutlich verbreitert werden. Daher ist es erforderlich alle für ein **durchgängiges Radnetz** notwendigen Wege, Tunnel und Brücken ordentlich **im Vorfeld zu planen** und in den Berechnungen adäquat einfließen zu lassen. Zudem **fällt auf**, dass **einige Fuß- und Radwege im Grünflächenplan nicht durchgängig eingezeichnet** sind (siehe Abb. 6). Dies **sollte begründet werden** und die **Auswirkungen auf** die Berechnung der **Grünflächen dargelegt** werden.

Durch eine für Radfahrer nutzbare großzügig gestaltete Unterführung über die Bahngleise im Bereich des Bahnhofs könnten die bereits bestehende Brücke über die Waldstr. auf der Westseite der Bahnlinie genutzt werden (siehe Kapitel 1.3 und Abb. 4).

Der **Bebauungsplan** weist **kein durchgängiges Radnetz** weder in **Nord-Süd** noch in **Ost-West** Richtung auf. Die **Entwicklung** eines **Radwegenetzes** wird **nicht thematisiert**. Die Berechnung der **Grünflächenanteile** dürfte sich durch die **Einbeziehung** der notwendigen **Infrastruktur für Radfahrer** deutlich reduzieren.

1.3 Brücken als Verbindungselemente

Als „**Schlüsselstelle**“ für die städtebauliche und soziale Aufwertung (ISEK Studie Pkt. 8) bezeichnet die ISEK-Studie die **Linden-/Eschen-Passagen** und das **Bahnhofsumfeld**, damit die **räumliche Isolation** durch die Bahnlinie **durchbrochen** wird und die beiden **Ortsteile besser zusammenwachsen** können.

Die **ISEK-Studie** plant hierzu die **substantielle Aufwertung und Verbreiterung der drei bestehenden Unterführungen entlang der Bahnlinie** und die **Errichtung einer Überführung** im Bereich der **Kegelfelder** vor.

Auch im Bebauungsplan 109 wird eine Bahnüberführung optional im Bereich des Bahnhofsplatzes vorgeschlagen. Diese Bahnüberführung ist nur ungenügend spezifiziert. Im Bebauungsplan 109/Begründung, 5.21.1 ist zu lesen

„Ergänzend zur bestehenden Bahnunterführung soll eine Fuß- und Radwegebrücke über die Bahnlinie den Mobility Hub mit einem weiteren (zu planenden) Mobility Hub auf der östlichen Bahnseite verbinden.“ Vor der Brücke ist eine Einstellmöglichkeit für Fahrräder vorgesehen (vergl. Abb. 5).

Anhand der Zeichnungen muss davon ausgegangen werden, dass die Brücke nur für Fußgänger geplant ist (Abb.5), um die Anbindung des Mobilty Hubs als P&R System zu verbessern. Hier sollte unbedingt geklärt werden, ob die Brücke auch durch Personen mit Kinderwagen, Fahrradfahrer, Rollstuhlfahrer genutzt werden kann. Auch hier gilt, dass der Platzbedarf für eine **Brücke mit einem guten ebenerdigen Zugang für alle Verkehrsteilnehmer** die **Grünflächenanteile nochmals deutlich reduzieren** würde. Durch die Anbindung der Brücke an den Mobilty Hub wird dies vermieden.

Einige Brücken werden optional in den Bebauungsplan aufgenommen. Daher sollten folgerichtig auch die Grünflächenanteile mit und ohne Brückenanteil ausgewiesen werden.

Eine weitsichtige, großzügig angelegte Querverbindung, um die beiden Ortsteile in Ost-Westrichtung zu verbinden, wie in ISEK gefordert, ist nicht vorgesehen. Die Verbindung des aufwendig geplanten „Quartier am Bahnhof“ in Ost-West Richtung soll durch die bestehende Bahnunterführung erfolgen. Die optional geplante Überführung erscheint aufgrund ihrer Größe und Anbindung ans Quartier als substantielle Querverbindung für Rad, Kinderwagen, Rollstuhl ungeeignet. Dies bewirkt, dass das Quartier in Ostrichtung „abgeschottet“ wird. Das in der ISEK-Studie herausgearbeitete Konfliktpotential bleibt bestehen.

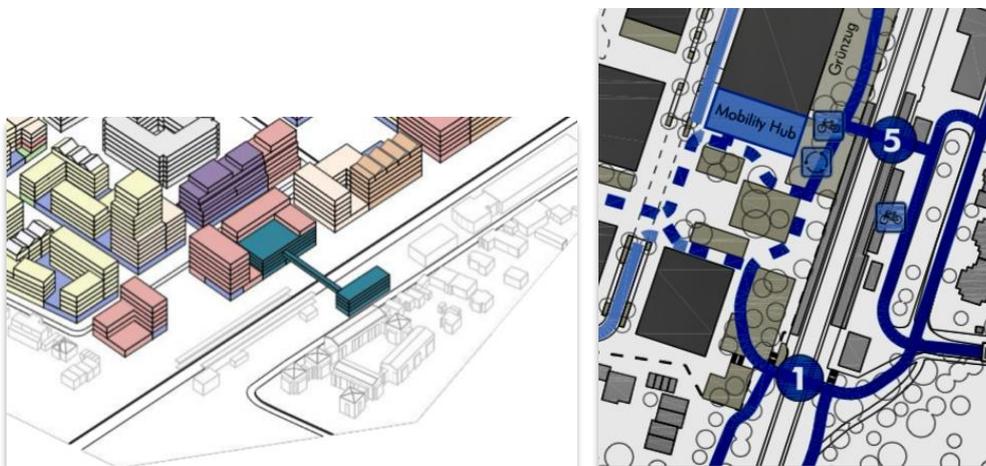


Abb.5 a, b: Bild aus *Bebauungsplan 109/ Begründung, S.25* und rechts, *Verkehrsuntersuchung zum „Quartier am Bahnhof“*, Anlage 2.3, Markierung 5 als „Option: Brücke über Bahnlinie > zu prüfen“.

1.4 Kfz-Verkehr

Die Defizite bei der Erschließung des Baugebiets bezüglich des Kfz-Verkehrs sind bereits vielfach kommuniziert und publiziert worden z.B. **Bauverwaltung in Unterhaching** „... dass Taufkirchen momentan einige Bauleitverfahren angeschoben hat, bei den **Verkehrseinschätzungen** aber **immer vom aktuellen Bestand** ausgeht. Mehr Bebauung, mehr Verkehr – diese Steigerung würde nicht berücksichtigt.“ (Merkur vom Jan. 2025). Im Wesentlichen sind dies:

- Zu geringe Kapazität der Waldstr. in westlicher Richtung (Engstelle da durch Wohngebiet führt, mit parkenden Autos senkrecht zur Fahrbahn über ca. 700 m).
- Zu geringe Kapazität der Kreuzung Waldstr. / Münchnerstr. und im weiteren Verlauf für die stadteinwärts fahrenden Fahrzeuge die Durchfahrt durch Unterhaching über den Oberweg

Die Planungen sehen die **Erschließung** des Gebiets für den Kfz- und Lkw-Verkehr ausschließlich über den durch das Gewerbegebiet in Unterhaching bereits jetzt schon überlasteten Kreisverkehr Lindenring/Waldstr. vor. Bei der geplanten Verdichtung ist dies ist unrealistisch. Die Erschließung muss, wie bei ISEK aufgezeigt, auch über einen weiteren Zugang im Osten erfolgen.

Bezüglich der Erschließung muss festgestellt werden, dass die Voraussetzungen für die geplante dichte urbane Bebauung mit einem entsprechend hohen Zuzug nicht gegeben sind. Dies betrifft den **Fuß-, Rad und Kfz-Verkehr**. Die hierfür notwendigen Baumaßnahmen übertreffen bei weitem die im Bebauungsplan aufgeführten „Optimierungen“. Die notwendigen Baumaßnahmen haben erheblichen Einfluss auf die im Bebauungsplan ausgewiesenen städtebaulichen Kennwerte und müssen daher bereits jetzt Berücksichtigung finden.

2 Bebauungsdichte, Grünflächen, Taufkirchner Formel, Abstandsflächen, Gestaltung

Im Bebauungsplan 109/Begründung, S.42 ist zu lesen: *„Aufgrund der hohen urbanen Bebauungsdichte des geplanten Quartiers sind begrünte und gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten von besonderer Bedeutung für die Ergänzung des knappen ebenerdigen Freiflächenangebots. ...In den Baugebieten MU1.1, MU1.4, SO1, SO2 und So3, die städtebaulich eine besonders hohe Dichte und damit ein geringes ebenerdiges Flächenangebot vorweisen können, wurden rechnerisch die Freiflächenbedarfe ermittelt, die auf den Dachflächen nachzuweisen sind, ...“*

Die zu begrünenden Dachflächen werden hier über Prozentangaben geregelt (S.41): *Größe der technischen Anlagen: Gebiete WA, MU < 30%, Gebiete SO und MK < 40%*

Für die Größe der *„gemeinschaftlich genutzten Dachgärten sind Spiel- und Aufenthaltsflächen sowie intensiv **begrünte Flächen** auf mind. 60% der Fläche herzustellen...In den anderen Baugebieten MU1.2, MU1.3, MK1-Mk3, SO4, Mu2 und WA ...sind **ausnahmsweise** gemeinschaftlich genutzte Dachgärten auf **max. 30% der Dachfläche** zulässig“*. Die berechneten Grünflächen sind in der entsprechenden Tabelle der Planzeichnung zusammengestellt.

Aufgrund der Angaben können die **errechneten Grünflächen** und **deren Lage im Quartier nicht** wirklich **nachvollzogen** werden. Ebenso ist es anhand der Daten des Bebauungsplans 109 derzeit **nicht möglich** die Umsetzung der **„Taufkirchner Formel“ zu verifizieren**. Im klassischen Grünflächenplan, als Teil des Bebauungsplans, werden die begrünten Dachflächen nicht wiedergegeben. Es ist daher in einem **erweiterten „Grünflächenplan“ auch Größe, Art und Gestaltung der Dachflächen besser wiederzugeben**.

Bezüglich der Abstandsflächen ist im Bebauungsplan 109/Begründung, S.47 zu lesen: *„Laut Abstandsflächenplan können die Abstandsflächen in mehreren Bereichen nicht eingehalten werden“* (vergl. Abb. 10 im Bebauungsplan, S.47). Dies ist für das Gebiet Taufkirchen Am Wald bisher nicht der Fall. Bei allen Bauten wurden bisher die Abstandsflächen eingehalten und so nachbarschaftliche Interessen respektiert. **Die Abstandsflächen sind zu gewährleisten, die Höhen der Gebäude entsprechend verkleinert oder mehr Abstand eingeplant werden**.

Die **Bebauung** soll sich **an den angrenzenden Gebieten** und **an den Bauten orientieren**, die **bereits im Planungsgebiet errichtet** wurden und **bestehen bleiben**. Im Bereich der Punkthochhäuser beträgt die **GRZ** derzeit in Taufkirchen Am Wald **0,1**. Im Planungsgebiet (Mehlbeerenstr.) bleibt ein Gewerbegebiet erhalten, für das im Bebauungsplan Nr. 3b „Nord-Ost“ eine **GRZ von 0,5** bei einer Gebäudehöhe von 5 Geschossen festgelegt ist. **Orientierung müssen** ebenfalls die **angrenzenden Baugebiete östlich** des Bahngleises geben. Die **Geschossanzahl** beträgt auf dieser Seite nur **2 bis 3**. Die ISEK-Studie schreibt dazu: „...Der vorgeschlagene Umgriff des Sanierungsgebiets Bahnhofsumfeld und Passagen beinhaltet... sowie die **östlich der Bahnlinie gelegenen Grundstücke, die als Schlüsselgrundstücke für eine mögliche Entwicklung des Bahnhofsumfeld ...angesehen werden müssen.**“ Dies bedeutet, dass eine **städtebaulich angemessene Höhenentwicklung von West nach Ost**, wie sie derzeit gegeben ist, **im Kern beizubehalten** ist.



Abb.6 a, b: Vergleich der Planzeichnung des Bebauungsplans mit dem Plan zur Berechnung des Grünflächenanteils (rechtes Bild). Schwarze Pfeile: Beide Pläne korrespondieren; roter Pfeil: Im Grünflächenplan sind Fuß- und Radweg nicht berücksichtigt.

Im Vergleich dazu liegt im Bebauungsplan 109 die GRZ im Kerngebiet MK bei 1,0 und im Wohngebiet WA bei 0,4. Es sind Hochhäuser mit 53 m (ca. 17 Stockwerken) geplant. Wie in der **ISEK-Studie dargestellt** ist der Gemeindeteil **Am Wald** in einem Dreieck zwischen der Bahnlinie und der Autobahn ein Gebiet mit einer **räumlichen Isolation** und **komplexen sozialen Strukturen**, das **nicht von allen Seiten zugänglich** ist und daher entsprechend „**umsichtig**“ zu entwickeln ist. Zudem übersteigt die geplante Verdichtung bei weitem die Kapazitäten der derzeit vorhandenen Infrastruktur mit einer entsprechenden Steigerung des Konfliktpotentials. Unter Berücksichtigung der seit den 70iger Jahren **nicht verbesserten Infrastruktur** sind bei der **gewerblichen Bebauung** die **bestehenden Kennzahlen** des Quartiers **zugrundegelegt** werden (Gewerbe: GRZ 0,5 bei 5 Geschlossen). Das **spiegelt auch** eine angemessene **Höhenentwicklung** bezüglich der **östlich der Bahnlinie** gelegenen „**Schlüsselgrundstücke**“ wider. Die **Orientierung der GRZ und GFZ** an dem für dieses Gebiet gültigen Bebauungsplan Nr. 3b „Nord-Ost“ **wird auch der ungeklärten Grundwassersituation** gerecht (siehe Punkt 4).

Zur **architektonischen Gestaltung des Quartiers** ist im Bebauungsplan nur wenig festgelegt. Die Qualität **städtebaulicher Gestaltung** entspringt aus vielen Meinungen. **Architekten sind Treuhänder des Gemeinwohls**, die auch **Investoreninteressen vertreten**. Der Ansatz der **architektonischen Gestaltung** in Form der „Grünen Fassade der Moderne“ muss dem Aspekt der **Nachhaltigkeit** genügen, ebenso wie **Energieversorgungskonzepte**, im Bebauungsplan **rechtsverbindlich verankert** werden. Hier muss der Bebauungsplan **deutlich nachgebessert** werden, um **Interessenskonflikte zwischen aufwändiger Gestaltung und Kosteneinsparung zu vermeiden**. Wird in derart hoch verdichteten Räumen die **architektonische Gestaltung gestört** und unattraktiv, wird das **Quartier abgelehnt** und die soziale Entwicklung scheitert. Eine **kreative Teilhaberschaft der Bürger** hilft der Identifikation der Bürger mit ihrem Quartier. Sie sind, bei der Größe des Projektes zu **integrieren**.



Abb. 7 a,b,c: Vergleich der heutigen Situation im Bereich der Bahnunterführung mit der Darstellung der Baumbepflanzung im Bebauungsplan 109. Die hellgrünen Kreise sind in der Legende beschrieben als: „*Bäume zu erhalten (Darstellung nach tatsächlichem Kronendurchmesser)*“

Die Abbildungen unter Punkt 7 zeigen die aktuelle Bepflanzung im Bereich des Bahnübergangs. Es soll **detailliert erläutert** werden, wie die **im Bebauungsplan dargestellte Bepflanzung** (Bestand und Neupflanzung), insbesondere auch mit der evt. geplanten Treppe/Rad-Abfahrten **zu interpretieren** ist. Die Tabelle zur Baumbilanz ist entsprechend zu korrigieren.

Im Bereich von WA (Abb.8, roter Kringel) befindet sich eine Gruppe von **wunderschönen Kastanien**, die **ortsprägenden Charakter** an zentraler Stelle haben. Diese sollen laut Bebauungsplan gerodet werden. Hier sollte unbedingt geprüft werden, **ob die Passage und die Bäume nicht im Einklang**

arrangiert werden können bzw. wenigstens ein paar der **Kastanien gerettet** werden können. Die eingezeichnete **Baulinie vor der Lindenapotheke** müsste hierzu **nur ein wenig verschoben** werden.



Abb.8 a,b,c: geplante Rodung von ortsprägenden Kastanien am Eingang zur ehemaligen Lindenpassage. Die Baulinie kann evt. verschoben werden und die Rodung vermieden werden, da der Zugang zum Hochhaus/Lindenapotheke freigehalten werden muss.

3 Soziales Umfeld

Wie in der ISEK-Studie beschrieben ist Taufkirchen „Am Wald“ ein **multikulturell geprägtes Viertel**. **Diesem Aspekt sollte bei den Planungen höhere Priorität** zugewiesen werden. Auch die **Einbindung von Kindern und Jugendlichen** im Sinne einer moderneren Interpretation von §3 BauGB sollte unbedingt vor dem Hintergrund des Jungentreffs aufgenommen werden (vgl. hierzu das Motivations-Schreiben des Innen- und Sozialministerium „Kinder- und Jugendbeteiligung in den Kommunen“ vom 08.02.2023, B1-1414-13-32/[Kinder- und Jugendbeteiligung in den Kommunen](#)). Der Aufwand scheint gerechtfertigt, um **polarisierende Tendenzen im Quartier abzufedern**.

4 Grundwasser, Entwässerung und Versickerung

In der Gemeinde und in den angrenzenden Gebieten ist die äußerst schwierige Grundwasser- und Oberflächenwassersituation hinlänglich bekannt (VHS-Kurs 251-22317 "Hochwassergefahr in Taufkirchen und im Landkreis München" Veranstaltung vom 19.05.2025). Zu dieser Thematik fallen im Bebauungsplan folgende Punkte auf:

- Im Bebauungsplan 109/Begründung unter 5.17, ist zu den Punkten **Entwässerung und Versickerung** zu lesen: *„Eine **detaillierte Begründung erfolgt im nächsten Verfahrensschritt. ...die Entwässerung der jeweiligen Grundstücke wird im Rahmen eines Entwässerungskonzepts mit Überflutungsnachweis zu klären sein.**“*
- Bezüglich des Grundwassers ist zu lesen: *„Die Erkundung des Baugrundes einschl. der Grundwasserverhältnisse obliegt grundsätzlich dem jeweiligen Bauherrn, **Wenn bei den noch durchzuführenden Erkundungsarbeiten das Baugutachten zu dem Ergebnis kommt, dass Bauwerke wie die Tiefgarage oder Keller doch in das Grundwasser hineinreichen könnten, müssen diese wasserdicht ausgebildet ...werden.**“*

Es ist **nicht nachvollziehbar**, wie im Bebauungsplan die **vollständige Überbauung des Bodens (GRZ 1,0)** festgelegt werden kann, solange **kein umfassendes Entwässerungskonzept** vorliegt. Aufgrund der **Komplexität** der Punkte Versiegelung, Entwässerung und Versickerung in Verbindung mit den Starkregenereignissen, der geplanten Dachbegrünung und der **schwierigen Situation im Hachinger Tal** ist der **Verweis auf die „Schwammfunktion“** und **„ausreichender Sicker- und Speicheranlagen“ ungenügend**. Die **Ableitung und Versickerung des Oberflächenwassers** stellen aufgrund der Ergebnisse der Bodenuntersuchungen (Sakosta-Bericht) zum Grundwasserleiter einen **zentralen Punkt** dar, um **Probleme im östlichen Bereich des Baugebiets zu vermeiden**. Die **angesprochene detaillierte Betrachtung, die nachgereicht wird**, kann **erheblichen Einfluss** auf den Bebauungsplan haben. **Die Arbeiten sind hier zunächst umfangreich** und mit der notwendigen Qualität **abzuschließen**.

Dem **Sakosta-Bericht** ist zu entnehmen, dass der **Flurabstand zum Grundwasser ca. 16 bis 18 m** beträgt. Dem **alten Bebauungsplan Nr. 3b „Nord-Ost“ zur Mehlbeerenstr.** ist sogar zu entnehmen, dass der **Grundwasserspiegel „bei bis zu 8 m unter normalem Gelände“ (!) liegt** (Schreiben WWA vom 06.2.1976 Nr. 4121-ML35-T-T 5/75-II). Zudem kann dem Sakosta-Bericht die Grundwassersituation und die **Fließrichtung** entnommen werden, die **zeigt**, dass bei der Lage des Baugebiets ein **Einfluss grundsätzlich nicht ausgeschlossen** werden kann (Abb. 9). Eine **umfassendere Baugrunduntersuchung** wird bisher **nur von dem Bauherrn „RockCapital“** für die ganz im SüdOsten des Baugebiets liegende Flurnummer 500/20 **veröffentlicht**. Die **kritischen Gebiete** mit hohem Grundwasser, hoher Versiegelung und den max. Bauhöhen/Gründungen **liegen** jedoch im **Nordwesten** des Planungsgebietes **im Bereich des Grundwasserleiters**.

Die **Defizite** bei den **Ober- und Grundwasserwasseruntersuchungen** werden **im Bebauungsplan benannt**. Jedoch werden **nicht** die notwendigen **Konsequenzen abgeleitet**. Obwohl im Bebauungsplan sogar die Möglichkeit angesprochen wird, dass **die Gründungstiefe der Hochhäuser das Grundwasser erreichen kann**, wird **nicht auf** die entstehenden **Gefährdungen anderer Gebiete** durch den Grundwasserleiter **eingegangen**. Es erscheint **nahezu fahrlässig** auf Basis des vorliegenden Planungsstand zum Ober- und Grundwasserwasser **bei der bekannt schwierigen Situation** im umliegenden Gebiet **bereits jetzt die städtebaulichen Kennzahlen** für das Planungsgebiet, wie die Höhe der Hochhäuser und die damit verbundenen Gründungstiefen, **festzulegen**. Die **notwendigen bautechnischen Untersuchungen** können bei der bekannten Situation durch Grundwasserleiter im Hachinger Tal **nicht den Bauherren überlassen werden**.

Im Gemeindeteil Taufkirchen, Am Wald beträgt die GRZ heute im Bereich der 12-stöckigen Hochhäuser 0,1. Dies bedeutet, dass ausreichend Platz zwischen den tiefen Fundamenten bleibt und der Fluss des Grundwassers wohl kaum betroffen ist, zumal laut Sakosta-Bericht die bestehenden Hochhäuser nicht im Gebiet des Grundwasserleiters liegen (grüner Kasten in Abb. 9b). Für die laut Bebauungsplan im nordwestlichen Bereich geplanten Hochhäuser ergibt sich jedoch ein komplett anderes Bild:

- Hochhäuser bis über 50 m und entsprechend tiefer ungeklärter Fundamenttiefe
- Hochhäuser liegen im Bereich eines Grundwasserleiters (roter Kasten in Abb.9 b)
- Hohe Bebauungsdichte bis 1,0, sodass eine Art „Sperrwirkung“ durch die Länge der Fundamente entstehen kann. Im Bebauungsplans 109, Pkt 10 Gestaltung wird festgelegt: *„Der Bereich mit einer Wandhöhe von 53 m darf eine maximale Fassadenlänge von 30 m nicht überschreiten. Im restlichen Bereich der Wandhöhe von 53 m wird die Wandhöhe auf 22 m reduziert.“* Ist diese Vorgabe im Zusammenhang mit dem Grundwasserleiter zu sehen, wäre die Angabe nicht ausreichend, da laut Sakosta-Bericht *„Das Potential nimmt nach Westen zu **dramatisch** ab...“*. Dies bedeutet, dass auf **Fundamente, die in das Grundwasser hineinreichen, verzichtet werden sollte**. Veränderungen im Grundwasser treten in diesem Gebiet dann primär **im östlichen Gebiet auf**. Die westlich angrenzenden Gebiete wären hierdurch deutlich weniger bis gar nicht betroffen.

Da die geplanten baulichen Eingriffe des Bebauungsplans 109 das Grundwasser betreffen, greift **§37 des Wasserhaushaltsgesetzes**. Die notwendige wasserrechtliche Erlaubnis liegt demnach noch nicht vor. Nach §37 gilt: *„die Genehmigungsbehörde prüft auch, ob das Allgemeinwohl überwiegt...“*. Die Genehmigungsbehörden müssen hier berücksichtigen, dass nach Dauer- und Starkregen durch Grundwasser im ca. 100 m entfernten östlichen Bereich des Bebauungsgebiets bereits Wohnraum nachweislich massiv beschädigt wurde.



Abb.9 a,b: Grundwassersituation entsprechend Sakosta-Bericht 2500002-1 vom 18.02.2025; Bild links: es ist zu erkennen, dass das Planungsgebiet Einfluss auf den Grundwasserspiegel/-abfluss nehmen kann, wenn die Gründungen ein entsprechend tiefes Niveau erreichen. Blauer Pfeil: Fließrichtung; roter Kasten: Bebauungsgebiet. Bild rechts: Es ist zu erkennen, dass die bestehenden Hochhäuser in Taufkirchen Am Wald kaum im Bereich des Grundwasserleiters liegen (grüner Kasten), während der Bereich hoher Gebäude im Bebauungsplan sehr wohl im Bereich des Grundwasserleiters liegen (roter Kasten).

Vor der Freigabe der Bebauungszahlen und der finalen Erschließungskonzepte Brücke/Überführung sind die Grundwassersituation und die Entwässerung umfassend zu klären und wasserrechtlich zu genehmigen. Es ist anhand der veröffentlichten Unterlagen nicht auszuschließen, dass sich durch **die Bebauung in der geplanten Form** die eh schon angespannte Situation im östlichen Gemeindeteil

(Dorf) **und in Unterhaching** weiter **zuspitzen** würde. Die bereits errichteten Hochhäuser in Taufkirchen Am Wald können aufgrund der vorliegenden Bodenuntersuchungen nicht als Referenz dienen. **Als Referenz** können hingegen die **GRZ und GFZ** des **Bebauungsplans Nr. 3b** „Nord-Ost“, Mehlbeerenstr. genommen werden.

In Zusammenhang mit der Auswirkung des Klimawandels und dem **Anspruch einer zukunftsweisenden urbanen Bebauung** wird auf den Online-Leitfaden für die Gemeinden und Planer „**Klimaanpassung im Städtebau**“, Bayerisches Stadtministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom Okt. 2024 verwiesen ([Klimagerechter Städtebau Okt 2024](#)).