

Bebauungsplan 11-157 „Detlevstraße“

Was ist geplant – und worum geht es eigentlich?

Eine verständliche Übersicht für die Anwohnerinnen und Anwohner · Berlin-Lichtenberg / Alt-Hohenschönhausen

Auf dem länglichen Gelände zwischen der Detlevstraße und den Bahngleisen soll ein großes Wohnbauvorhaben entstehen. Die landeseigene Wohnungsgesellschaft HOWOGE plant dort einen 4- bis 7-geschössigen Gebäuderiegel mit rund 450 Wohnungen – das sind etwa 900 zusätzliche Bewohnerinnen und Bewohner. Dieses Papier fasst in Alltagssprache zusammen, was in den Planungsunterlagen steht, welche Punkte dabei auffallen und was bislang noch offen ist. Ziel ist nicht, jemandem eine Meinung vorzugeben, sondern eine fundierte Übersicht zu geben, damit sich jede und jeder ein eigenes Bild machen kann.

Vieles von dem, was hier steht, stammt nicht aus fremder Kritik, sondern aus den Gutachten und der Begründung des Bebauungsplans selbst. An mehreren Stellen räumen die Unterlagen Schwierigkeiten ausdrücklich ein. Solche Selbstaussagen sind im Text als hervorgehobene Kästen zitiert.

Das Wichtigste auf einen Blick

Wer wenig Zeit hat, findet hier die Kernpunkte. Jeder davon wird weiter unten ausführlich und verständlich erklärt.

- Der Boden ist eine alte Altlast. Auf der vorgesehenen Spielplatzfläche wurden Schadstoffe über den Vorsorgewerten gemessen; der größte Teil des Grundstücks wurde gar nicht erst untersucht.
- Der Standort ist sehr laut. Das eigene Gutachten der Vorhabenträgerin stuft das Wohnen hier als ‚kritisch‘ ein; ein Schallschutz mit Lärmschutzwänden ist technisch nicht möglich.
- Erschütterungen und die Häuser der Nachbarschaft. Tiefe Bauarbeiten neben den Gleisen können Risse an bestehenden Gebäuden verursachen – eine Beweissicherung vorab ist nicht vorgesehen.
- Aus Grünland ist Wald geworden. Die Fläche ist seit 2025 amtlich Wald; der Ausgleich erfolgt überwiegend als Geldzahlung, nicht als neuer Wald vor Ort.
- Der gesamte Verkehr läuft über eine einzige Straße. Die Detlevstraße wird gekappt, alles fährt über die Bennostraße; die Kreuzung gilt schon in der Prognose als überlastet.
- Weniger Parkplätze, mehr Parkdruck. Der Stellplatzschlüssel wurde auf 0,45 gesenkt – rund 250 Fahrzeuge weichen auf die vorhandenen Straßen aus.
- Mehr Schatten für die Bestandsgärten. Für die bestehenden Häuser gibt es bisher keine Verschattungsstudie.
- Der S-Bahnhof ist nicht barrierefrei. Das ganze „Stadt-der-kurzen-Wege“-Konzept stützt sich auf einen Bahnhof ohne Aufzug oder Rampe.
- Staub und Luft. Wohnungen und ein Kinderspielplatz rücken näher an die Recycling- und Asphaltbetriebe; ein heute schon überschrittener Feinstaub-Grenzwert spielt eine Rolle.
- Stadtklima. Der geschlossene Riegel steht quer zur nächtlichen Kaltluft, die das Wohngebiet bisher abkühlt.

1. Worum geht es? Das Projekt in Kürze

Das Plangebiet ist ein gut drei Hektar großer Streifen zwischen der Detlevstraße im Westen und den Bahnanlagen im Osten. Über Jahrzehnte war es eine offene Brachfläche; inzwischen ist es so

stark zugewachsen, dass es amtlich als Wald gilt (dazu später mehr). Früher wurde das Gelände gewerblich-industriell genutzt – das ist für die Bodenbelastung wichtig.

Geplant ist ein durchgehender, 4- bis 7-geschössiger Gebäuderiegel entlang der Bahn mit rund 450 Wohnungen, einer Kita, einem öffentlichen Spielplatz und einer zentralen Stellplatzanlage. Der Riegel ist bewusst geschlossen geplant – er soll wie eine Schallschutzwand gegen den Bahnlärm wirken. Genau diese Bauform bringt aber an anderer Stelle Probleme mit sich (Schatten, Kaltluft), wie unten erklärt wird.

Was dieses Papier ist – und was nicht. Es ist eine Lese- und Orientierungshilfe. Es ersetzt nicht die amtlichen Unterlagen, die während der öffentlichen Auslegung eingesehen werden können. Wo Werte oder Zitate genannt sind, stammen sie aus eben diesen Unterlagen.

2. Der Boden: eine alte Altlast

Weil das Gelände früher gewerblich-industriell genutzt wurde, ist der größte Teil seit 1993 im sogenannten Bodenbelastungskataster als Altlasten-Verdachtsfläche eingetragen. Eine Altlast ist eine Verunreinigung im Boden, die noch aus früherer Nutzung stammt.

Eine Untersuchung im Auftrag der HOWOGE selbst (November 2023) hat auf der vorgesehenen Spielplatzfläche mehrere Schadstoffwerte über den Prüfwerten gefunden, die gerade für Kinderspielflächen gelten – unter anderem den Stoff Benzo(a)pyren in drei von vier Proben (an einer Stelle doppelt so hoch wie erlaubt) und Mineralölkohlenwasserstoffe deutlich über dem Vorsorgewert. Wichtig: Untersucht wurden nur rund 800 m² – die Spielplatzfläche. Die übrigen über 25.000 m², auf denen später Wohnhöfe und Gärten liegen, wurden nach diesen Maßstäben gar nicht beprobt.

Aus der Begründung des Plans: *Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch an anderen Stellen belastete Böden vorhanden sind.*

Hinzu kommt ein alter Befund: 1999 wurde im sogenannten Schichtenwasser am östlichen Rand ein sehr hoher Öl-Wert gemessen. Eine vorgeschriebene Beobachtung in den Jahren 2022/2023 hat zwar ein Jahr lang die Wasserstände aufgezeichnet – die alte Verunreinigung selbst aber nicht erneut chemisch gemessen. Der jüngste Schadstoffwert stammt damit weiterhin aus dem Jahr 1999 und ist über 25 Jahre alt. Die Fließrichtung des Wassers zeigt dabei in Richtung der bestehenden Wohnbebauung an der Detlevstraße.

Warum das die Nachbarschaft betrifft: Bauarbeiten können im Boden gebundene Schadstoffe aufwirbeln und in Bewegung bringen. Ob das passieren kann und ob etwas in Richtung der bestehenden Grundstücke wandert, ist bisher nicht untersucht. Offen ist deshalb vor allem: eine vollständige Beprobung des ganzen Geländes und eine aktuelle Kontrollmessung der alten Verunreinigung.

3. Lärm: Bahn, Straße und Gewerbe

Der Standort liegt zwischen einer stark befahrenen Straße, einem Güterbahnhof und Gewerbebetrieben – er ist also von Natur aus sehr laut. Zur Einordnung: Lautstärke wird in Dezibel, dB(A), gemessen. Eine Erhöhung um rund 10 dB(A) empfinden Menschen etwa als Verdoppelung der Lautstärke. Für ein allgemeines Wohngebiet gilt nachts ein Orientierungswert von 45 dB(A).

Das aktuelle Schallgutachten (März 2026) kommt zu deutlichen Ergebnissen: An den zur Bahn und nach Norden gerichteten Fassaden errechnet es nachts bis zu 75 dB(A). Die Fachleute stufen das Wohnen hier ausdrücklich als ‚kritisch‘ ein.

Aus dem Schallgutachten (März 2026): Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass durch die bereits zum heutigen Zeitpunkt vorliegende Lärmbelastung eine Wohnnutzung als kritisch eingestuft werden kann.

Zwei Dinge sind dabei besonders wichtig. Erstens: Ein aktiver Lärmschutz – also zum Beispiel eine Lärmschutzwand zwischen Bahn und Wohnung – ist laut Gutachten technisch nicht machbar. Es bleibt nur der passive Schutz über die Gebäudehülle, also besonders dicke Spezialfenster. Selbst moderne Fenster bezeichnet das Gutachten teilweise als ‚nicht ausreichend‘. Zweitens: Der Schutz funktioniert nur, solange der Gebäuderiegel lückenlos geschlossen bleibt. Jede spätere Öffnung oder Durchfahrt verschlechtert die Lage. Das Wohnen ist hier also nur mit dauerhaftem baulichem Aufwand möglich – und an den gleisseitigen sowie oberen Wohnungen wirkt der Riegel selbst gar nicht schützend, dort ist es am lautesten.

Der Güterbahnhof könnte lauter werden

Eine Auskunft der Deutschen Bahn von 2021 bestätigt, dass der angrenzende Güterbahnhof Berlin Nordost intensiv genutzt wird und mittelfristig sogar stärker genutzt werden könnte (Stichwort ‚Wiederinbetriebnahme der Ablaufanlage‘, also verschärfter Rangierbetrieb – möglicherweise auch nachts). Die Gutachten rechnen aber mit Rangierbetrieb nur tagsüber und mit einer unveränderten Gleislage. Konkrete Zahlen zur künftigen Auslastung nennt die Bahn selbst nicht. Damit beruhen die Lärm- und Erschütterungsprognosen auf eher günstigen Annahmen.

Gewerbelärm der Recyclingbetriebe

Die Lärmwerte der südlich gelegenen Recyclingbetriebe wurden nicht frisch gemessen, sondern aus deren teils alten Genehmigungsunterlagen (1992 bis 2020) zurückgerechnet. Allein ein Betrieb (BTB) erreicht am Plangebiet rechnerisch genau den Tagesrichtwert eines Wohngebiets. Der Schutz hängt wieder am geschlossenen Riegel – dessen geplante Durchgänge die Abschirmung aber wieder schwächen.

Und die bestehenden Häuser an der Bennostraße?

Für die heutige Bebauung an der Bennostraße soll der zusätzliche Verkehrslärm dadurch aufgefangen werden, dass die Fahrbahn etwas von den Häusern wegrückt und ein lärmindernder Asphalt eingebaut wird. Zwei Auskünfte des Berliner Senats (Oktober 2025) zeigen jedoch: Dieses Schutzkonzept steht auf noch unfertiger Grundlage. Der Senat selbst sagt, das Lärmkonzept sei ‚noch nicht abgeschlossen‘ und für den Straßenumbau liege ‚noch keine konkrete und ausreichende Straßenplanung‘ vor. Die Annahme, an den bestehenden Häusern sei kein Schallschutz nötig, ist damit eher erwartet als nachgewiesen.

4. Erschütterungen und die Häuser der Nachbarschaft

Unmittelbar an der östlichen Grenze verlaufen Gütergleise. Das Erschütterungsgutachten (Juli 2023) stellt fest, dass Gebäude in weniger als 20 m Abstand zu den Gleisen auf einer aufwendigen ‚elastischen Lagerung‘ gegründet werden müssen, weil sonst spürbare Erschütterungen und ein dumpfer ‚sekundärer‘ Brummtön in den Wohnungen entstehen.

Für die bestehende Nachbarschaft ist ein anderer Punkt entscheidend: Tiefe Bauarbeiten, Wasserhaltung und schwere Baufahrzeuge können Erschütterungen auf die umliegenden Häuser übertragen. Der Bebauungsplan enthält sogar selbst den Hinweis, bei tiefen Gründungsarbeiten die Bauwerkserhaltung des Senats einzubeziehen – das ist im Grunde ein Eingeständnis, dass hier ein Risiko besteht.

Der wunde Punkt – die Beweissicherung. Untersucht wurde bisher nur, wie stark Erschütterungen für Menschen spürbar sind (nach der Norm DIN 4150-2). Die Frage, ob Erschütterungen Schäden an Gebäuden verursachen können (das regelt die Norm DIN 4150-3),

wurde nicht betrachtet. Vor allem fehlt eine sogenannte Beweissicherung: eine gutachterliche Bestandsaufnahme des Zustands der Nachbarhäuser, bevor gebaut wird.

Das klingt technisch, hat aber eine sehr praktische Folge: Treten während oder nach der Bauzeit Risse auf, kann ohne eine solche Vorab-Dokumentation kaum bewiesen werden, dass sie von der Baustelle stammen. Die Beweislast liegt dann faktisch bei den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern. Sinnvoll wären deshalb: eine Beweissicherung vor Baubeginn, eine persönliche Aushändigung dieser Dokumentation an die Betroffenen und ein Erschütterungs-Monitoring während der Bauzeit.

5. Wald und Natur

Die früher offene Brache ist im Laufe der Jahre so dicht zugewachsen, dass die Berliner Forsten am 3. Juni 2025 amtlich die Waldeigenschaft festgestellt haben. Auch der Berliner Senat hat das inzwischen bestätigt: Der gesamte Geltungsbereich ist Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes.

Das hat Folgen. Für die Bebauung ist eine eigene Waldumwandelungsgenehmigung nötig – ein Verfahren, das der Bebauungsplan nicht ersetzt. Diese Genehmigung ist nach den vorliegenden Unterlagen noch nicht erteilt. Das waldfachliche Gutachten (Oktober 2025) beziffert den Eingriff auf rund 26.800 m² Waldumwandlung und nennt eine Walderhaltungsabgabe von 432.600 Euro. Bemerkenswert: Eine frühere Berechnung lag noch bei etwa der Hälfte – die Bilanz hat sich also binnen weniger Wochen fast verdoppelt und wird laut Senat noch fortgeschrieben.

Kein neuer Wald vor Ort. Das Gutachten hält selbst fest, dass für den Ausgleich keine Flächen zur Verfügung stehen – deshalb wird auf eine reine Geldzahlung ausgewichen. Ein flächiger Ersatz des verlorenen Waldes findet damit nicht statt.

Tiere: veraltete Daten und ein überlastetes Ersatzgebiet

Die einzige gründliche Tierkartierung stammt aus dem Jahr 2018 – zum Zeitpunkt der öffentlichen Beteiligung also acht Jahre alt. Die Gutachter der Vorhabenträgerin sagen selbst, dass solche Daten fünf Jahre nicht überschreiten sollten. Erschwerend kommt ein Widerspruch hinzu: 2023 wurde die Weitergeltung der alten Daten damit begründet, die Fläche sei ‚unverändert‘ – zwei Jahre später stellt das Waldgutachten genau das Gegenteil fest, nämlich dass aus der offenen Brache Wald geworden ist.

Die geschützte Zauneidechse verliert durch den Schattenwurf der hohen Gebäude einen großen Teil ihres besonnten Lebensraums auf der Bahnfläche. Das Ersatzgebiet in Lindenberg (3,36 ha) soll gleichzeitig die Eidechsen-Umsiedlung und elf Brutreviere von sechs Vogelarten aufnehmen – Arten mit teils gegensätzlichen Ansprüchen. Ob diese Fläche das tragen kann, ist nicht belegt. Auch ein Schutz gegen Vogelschlag an den großen Glasflächen ist bisher nur als Absichtserklärung, nicht verbindlich geregelt.

6. Verkehr, Parken und die einzige Zufahrt

Obwohl das Gebiet ‚entlang der Detlevstraße‘ liegt, wird die Detlevstraße nicht als Zufahrt ausgebaut, sondern durch einen erhöhten Bordstein abgetrennt und zur ruhigen Geh- und Radzone gemacht. Der gesamte Autoverkehr des neuen Quartiers läuft dafür über eine einzige Straße: die Bennostraße zur Gehrenseestraße.

Die Begründung räumt selbst ein, dass diese eine Kreuzung dadurch überlastet wird.

Aus der Begründung / dem Verkehrsgutachten: *Im Prognoseplanfall ist der Knotenpunkt als überlastet einzuschätzen. Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen.*

Weil die Durchfahrt entfällt, ist am Ende der Bennostraße ein Wendehammer nötig. Die dafür und für den Straßenumbau benötigten Flächen gehören teils privaten Eigentümern; das Land Berlin will sie nur freihändig ankaufen. Verkauft jemand nicht, lässt sich die Erschließung so nicht herstellen. Ob der Wendehammer überhaupt groß genug für dreiachsige Müllfahrzeuge und die Feuerwehr ist, ist nicht nachgewiesen.

Weniger Parkplätze – mehr Druck auf die Bestandsstraßen

Der Stellplatzschlüssel wurde nachträglich auf 0,45 Pkw je Wohnung gesenkt – also rund 200 Stellplätze für 450 Wohnungen. Verglichen mit einem üblichen Schlüssel fehlen damit rund 250 Plätze. Das eigene Verkehrsgutachten warnt deutlich, dass diese Fahrzeuge in den umliegenden Straßen geparkt werden, weil dort kostenlos und ohne Parkdruck.

Aus dem Verkehrsgutachten (S. 40): *Es werden stattdessen die kostenlosen Stellplätze außerhalb des eigentlichen Plangebietes angefahren, da hier kaum Parkdruck vorhanden ist.*

Der verrohrte Elsengraben unter der Bennostraße

Unter der Bennostraße verläuft – in einem Rohr verborgen – der Elsengraben, ein kleines Gewässer, in das das Regenwasser des Gebiets eingeleitet wird. In den Unterlagen wird dieser Graben nur unter dem Gesichtspunkt der Entwässerung behandelt. Ob das alte Rohrbauwerk die geplante Verbreiterung der Straße und den schweren Baustellenverkehr überhaupt trägt, wurde nicht untersucht. Das ist ausgerechnet bei der einzigen Zufahrt eine offene Frage.

Die Nachbarprojekte kommen noch dazu

Im direkten Umfeld plant dieselbe Gesellschaft (HOWOGE) weitere große Wohnvorhaben: an der Gehrenseestraße 67–77 rund 150 Wohnungen – ausgerechnet auf einer heutigen Parkplatzanlage von rund 9.000 m² – sowie ein großes Quartier mit über 1.000 Wohnungen (Baubeginn ab 2028). Deren Verkehr und Parkbedarf trifft dieselben Straßen. Das Verkehrsgutachten von 2021 konnte diese Projekte noch nicht berücksichtigen; die tatsächliche Gesamtbelastung dürfte daher höher liegen als ausgewiesen.

7. Verschattung: weniger Sonne für die Bestandsgärten

Der bis zu siebengeschössige Riegel überragt die umliegende, meist nur ein- bis zweigeschössige Gartenstadt deutlich. Trotzdem gibt es bisher keine vollständige Besonnungs- und Verschattungsstudie für die bestehenden Häuser und Gärten. Die Begründung sagt nur pauschal, wesentliche negative Auswirkungen seien ‚nicht zu erwarten‘.

Interessant ist: Eine Verschattungsstudie gibt es durchaus – sie untersucht aber nur den Schatten, den die Neubauten nach Osten auf das Eidechsenhabitat werfen, nicht den Schatten nach Westen auf die Wohnhäuser und Gärten. Da dort beträchtliche Schattenflächen belegt sind, wäre die spiegelbildliche Wirkung auf die Gartenstadt am Morgen ebenso zu berechnen. Eine reine Einhaltung der Abstandsflächen ersetzt diesen Nachweis nicht.

8. Der S-Bahnhof ohne Aufzug

Ein großer Teil der Begründung – die gute Erreichbarkeit, die ‚Stadt der kurzen Wege‘ und gerade die Absenkung der Parkplätze – stützt sich auf die Nähe zum S-Bahnhof Gehrenseestraße. Die Begründung räumt aber selbst ein, dass dieser Bahnhof nicht barrierefrei ist: Es gibt weder Aufzug noch Rampe, nur eine Treppe. Wann ein barrierefreier Ausbau kommt, ist nach eigener Aussage ‚nicht bekannt‘.

Die einzige geprüfte barrierefreie Lösung – eine lange Rampe über die Böschung – wurde von der Vorhabenträgerin selbst verworfen; nach den technischen Regeln wäre sie rund 125 m lang. Für Menschen mit Rollstuhl oder Rollator, mit Kinderwagen oder für ältere Menschen ist der Bahnhof

am Bestand damit praktisch nicht nutzbar. Das schwächt zugleich die Begründung für die wenigen Parkplätze: Wer die Bahn nicht erreichen kann, ist auf das Auto angewiesen.

9. Staub und Luft

Unmittelbar südlich und südöstlich liegt ein Cluster staubender Betriebe (Recycling, Asphalt, Bauschutt). Die heute offene Fläche wirkt für die bestehenden Anwohner wie ein Puffer – durch Abstand und durch die staubbindende Vegetation. Mit dem Plan ziehen rund 900 Menschen und ein Kinderspielplatz in genau diese Pufferzone, also näher an die Quellen heran als heute.

Auch hier räumen die Unterlagen die Knackpunkte selbst ein: Tagesüberschreitungen beim Feinstaub PM10 seien ‚nicht ausgeschlossen‘, die Zusatzbelastung sei ‚nicht irrelevant‘. Der ab 2030 europaweit verbindliche strengere Grenzwert für Feinstaub PM2,5 wird im Plangebiet schon heute überschritten. Dennoch wird eine vertiefte Luftschadstoffuntersuchung für ‚entbehrlich‘ gehalten. Nicht bewertet ist außerdem der besonders gesundheitsrelevante Quarzfeinstaub, der beim Brechen von Bauschutt entsteht.

10. Stadtklima: die nächtliche Kaltluft

In heißen Nächten kühlt sich die Stadt ab, indem kühle Luft von offenen Flächen in die Wohngebiete strömt. Nach den amtlichen Klimakarten 2022 fließt diese nächtliche Kaltluft hier aus West/Südwest über das Gelände in die Gartenstadt. Der geplante Riegel steht quer zu dieser Strömung – und soll für den Lärmschutz gerade möglichst geschlossen sein.

Damit entsteht ein Zielkonflikt: Lärmschutz verlangt einen geschlossenen Riegel, das Stadtklima verlangt eine ‚gute Durchströmbarkeit‘. Die Klimakarte stuft die nächtliche Ausgleichsfunktion ausdrücklich als ‚hoch‘ ein. Dieser Konflikt wird in der Begründung nicht wirklich abgewogen. Eine geschwächte nächtliche Abkühlung trifft besonders Kleinkinder sowie ältere und vorerkrankte Menschen – Stichwort Tropennächte. Bemerkenswert ist, dass der Umweltbericht selbst eine ‚hohe Empfindlichkeit‘ der Fläche einräumt und an anderer Stelle trotzdem ‚keine erhebliche Beeinträchtigung‘ feststellt.

11. Was bisher noch gar nicht (ausreichend) untersucht wurde

Damit eine Planung fair abwägen kann, müssen alle wichtigen Belange zuerst ermittelt werden. Für die folgenden Punkte ist eine Untersuchung in den Unterlagen nicht erkennbar:

- Störfall- und Sicherheitsabstände: Ob einer der Nachbarbetriebe ein Störfallbetrieb ist und welcher Sicherheitsabstand zur Wohnbebauung nötig wäre, ist nicht ersichtlich.
- Die Bauphase selbst: Die mehrjährige Bauzeit mit Baulärm, Schwerlastverkehr über die einzige Bennostraße, Baustaub und Bauerschütterungen ist nicht behandelt – obwohl gerade sie die Nachbarschaft am stärksten trifft.
- Lichtimmissionen: Die nächtliche Beleuchtung von Bahn und Gewerbe strahlt direkt auf den hohen Riegel und dessen Schlafräume.
- Starkregen: Mit der Versiegelung von gut 3 Hektar steigt der Wasserabfluss – ein Nachweis für den Starkregenfall (auch zugunsten tiefer liegender Nachbarn) fehlt.
- Tieffrequenter Schall: Brecher und Rangierbetrieb erzeugen ein tiefes Brummen, das die üblichen Messverfahren nicht abbilden.
- Gefahrgut auf der Schiene: Auf der angrenzenden Güterstrecke ist Gefahrguttransport möglich; ein Risiko für die nahe Wohnbebauung wurde nicht betrachtet.
- Ortsbild und Gartenstadt-Charakter: Der hohe Riegel gegenüber der niedrigen Gartenstadt ist im Hinblick auf das Ortsbild nicht erkennbar gewürdigt.

- Kita- und Schulplätze: Ein konkreter Nachweis, dass für rund 900 neue Bewohner ausreichend Plätze vorhanden sind, fehlt.

Es wird nicht behauptet, dass keiner dieser Punkte irgendwo erwähnt wird. Entscheidend ist, dass eine tatsächliche Untersuchung und Bewertung erkennbar sein muss – und genau das ist hier vielfach offen.

12. Was sich durch all das zieht

Ein roter Faden lässt sich erkennen: Viele tragende Annahmen der Planung beruhen auf Daten, die alt sind (Tierkartierung 2018, Verkehrsgutachten 2021, Schadstoffbefund 1999), auf Untersuchungen, die nur Teilbereiche abdecken (nur die Spielplatzfläche, nur der Schatten Richtung Osten), oder auf Maßnahmen, die noch gar nicht fertig geplant oder verbindlich gesichert sind (Straßenumbau, Lärmkonzept, Waldumwandlung).

Das Besondere: An vielen Stellen sind es die Gutachten und die Begründung selbst, die die Schwierigkeiten benennen – vom ‚kritischen‘ Wohnstandort über den überlasteten Knotenpunkt bis zum nicht barrierefreien Bahnhof. Eine vollständige, aktuelle und unabhängige Prüfung der offenen Punkte wäre daher im Interesse aller Beteiligten – der künftigen wie der heutigen Bewohnerschaft.

13. Wie kann ich mich informieren und einbringen?

Bei einem Bebauungsplan ist die Öffentlichkeit ausdrücklich vorgesehen. Während der öffentlichen Auslegung können alle Interessierten die vollständigen Unterlagen – Begründung, Gutachten und Pläne – einsehen. Das ist die beste Quelle, um sich ein eigenes, fundiertes Bild zu machen.

Innerhalb der Auslegungsfrist kann jede Person eine schriftliche Stellungnahme abgeben und Fragen stellen. Die Behörde muss diese Hinweise in ihre Abwägung einbeziehen. Wer möchte, kann sich dabei auf die hier beschriebenen Punkte beziehen oder eigene Beobachtungen aus der Nachbarschaft ergänzen. Zu vielen der oben genannten Themen gibt es bereits einen ausgearbeiteten Fragenkatalog, der als Grundlage für eigene Fragen dienen kann.

Gut zu wissen: Es geht bei der Beteiligung nicht um ein ‚Dafür oder Dagegen‘, sondern darum, dass alle Belange vollständig ermittelt, ehrlich bewertet und sauber gegeneinander abgewogen werden. Je konkreter und sachlicher ein Hinweis ist, desto eher kann er in der Abwägung berücksichtigt werden.

Hinweis: Diese Übersicht fasst Inhalte der öffentlich ausgelegten Planungsunterlagen in vereinfachter Form zusammen und dient allein der Information und Orientierung. Maßgeblich sind die amtlichen Unterlagen des Bebauungsplanverfahrens.