

**Bebauungsplan** : Hahnenberg I mit Teilverlegung L 307 in Mogendorf  
**Ortsgemeinde** : Mogendorf  
**Verbandsgemeinde** : Wirges  
**Kreis** : Westerwaldkreis  
**Land** : Rheinland-Pfalz

Seite 2

## g r ü n d u n g :

### Notwendigkeit der Planaufstellung

Die Ortsgemeinde Mogendorf, im Zentrum des Kannenbäckerlandes, ist straßenmäßig durch die L 307 und die L 313 durchkreuzt. Die L 307 verbindet die Räume Selters/Hachenburg im Norden, mit Ransbach-Baumbach/Höhr-Grenzhausen im Süden. Die L 313 verbindet den Raum Siershahn/Wirges/Montabaur im Südosten, mit dem Raum "Haiderbach" im Nordwesten. Beide Straßen haben eine hohe Verkehrsbedeutung als direkte Zubringer zum Bundesautobahn-Anschlußpunkt Ransbach-Baumbach/Mogendorf der A 3 Köln-Frankfurt und der A 48 Koblenz-Trier. Diese besondere Situation hat ein außergewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt zur Folge. Die Belastungszahlen liegen zum Zeitpunkt der B-Planaufstellung bei rund 10 000 KFZ/h. Die Prognosewerte belaufen sich auf rund 14 000 Fahrzeuge. Durch die Lage Mogendorfs im Bereich der Westerwälder Industrieschiene und durch den eigenen hohen Anteil an Industrie- und Gewerbebetrieben ist demzufolge auch der Schwerlastverkehrs- und Güterverkehrsanteil hoch. Dieser liegt bei rund 18 %.

Um im Ortskern von Mogendorf eine wesentliche Wohnumfeldverbesserung herbeiführen zu können, ist der Bau einer Ortsumgehung dringend notwendig.

Durch die Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz in Koblenz und das Straßenbauamt in Diez wurden verschiedene Trassenvarianten geprüft. Diese reichten von einer sogenannten Nordwestumgehung von Selters/Vielbach kommend an der Ortslage vorbeiführend, zum BAB-Anschlußpunkt durch das bestehende Industriegebiet führend, bis hin zu einer großräumigen Ostumgehung.

Gegen die Nordwestumgehung sprachen hauptsächlich Gründe der unzureichenden Entlastungswirkung, da hierdurch nur der Verkehr auf der L 307 im Durchgangsbereich eine Entlastung erfahren würde, nicht jedoch der von und aus Richtung Siershahn/Wirges/Montabaur.

Gegen die großräumige Ostumgehung sprachen in der Hauptsache Gründe der Nichtdurchsetzbarkeit aufgrund vorhandener Tonabbaugebiete und Tonbelehnungsstätten.

Seite 3

Dies führte dazu, daß letztendlich eine ortsnahe Trasse gewählt werden mußte, die nach verfeinerter Detailuntersuchung dann auch von ihrer bautechnischen Machbarkeit geprüft und nunmehr in den vorliegenden Bebauungsplan eingeflossen ist. Diese Lösung beinhaltet jedoch keine komplette Ortsumgehung, sondern zunächst "nur" einen I. Teilabschnitt und zwar von der L 307 aus Richtung Vielbach/Selters kommend, entlang der Ortslage, bis zur L 313 in Richtung Siershahn/Montabaur. Die Fortführung bis in Richtung BAB-Anschlußstelle und der L 307 kann vorerst noch nicht realisiert werden, da in diesem Bereich durch die Firma Villeroy & Boch vorrangig noch Tonabbau betrieben wird. Mit dem vorgenannten Unternehmen werden jedoch schon seit geraumer Zeit Verhandlungen über die Abgrenzung des Abbaugebietes und die Abbaueiträume geführt, so daß auch für den zweiten Bauabschnitt, zu gegebener Zeit über Bebauungsplan das Baurecht herbeigeführt werden wird.

Der Ortsgemeinderat Mogendorf faßte in seiner öffentlichen Sitzung am 27.04.1987 den Beschluß zur Aufstellung eines Bebauungsplanes "Berg-, Töpferstraße und Hahnenberg, mit einer Teilverlegung der L 307" im Zuge einer Ortsumgehung Mogendorf. Die Bezeichnung des Bebauungsplanes wurde durch einen später gefaßten Beschluß geändert, um eine bessere Klarheit für die betroffenen Bürger herbeizuführen. Danach heißt der Bebauungsplan heute nur noch "Hahnenberg I mit Teilverlegung der L 307".

Da ein Teilstück des ersten Bauabschnittes zur Verlegung der L 307 im unmittelbaren Anschlußbereich der L 313 außerhalb der Gemarkung Mogendorf und innerhalb der Gemarkung Siershahn liegt, wurde zur Herbeiführung des Baurechts für diesen Abschnitt durch die Ortsgemeinde Siershahn ein Bebauungsplan aufgestellt, mit der Bezeichnung "Hahnenberg II mit Teilverlegung der L 307".

Bei beiden Bebauungsplänen handelt es sich, zumindest was die Straßenplanung angeht zur Verlegung der L 307, um eine gemeinsame Planungsmaßnahme. Daher wurde auch das gesamte Verfahren parallel bzw. gemeinsam durchgeführt.

Die ingenieurmäßige Fachplanung (RI-Entwurf) des Ingenieurbüros Ottmar Bergmann, 6500 Mainz, die lärmtechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Köppen, 5340 Bad Honnef und der landespflegerische Begleitplan des Büros Froehlich + Sporbeck in 4630 Bochum 1, bilden als Anlage zum Bebauungsplan gleichzeitig eine Ergänzung der Begründung.

Seite 4

Diese fachtechnischen Planunterlagen, mit Berechnungen und Erläuterungen, sind wesentlicher Bestandteil im Abwägungsprozeß der verschiedenen Bedenken und Anregungen gegeneinander und untereinander gewesen. Alle im Zusammenhang mit dieser Straßenplanung sich ergebenden Notwendigkeiten und Details, sind nach diesen Fachplanungen festgelegt worden.

#### **Geltungsbereich des Bebauungsplanes**

Die Abgrenzung des Plangebietes erfolgt im Norden und im Westen durch die derzeitige L 307, die jedoch im Bereich der Ortsdurchfahrt mit in den Geltungsbereich einbezogen wird, da hier nach Bau der Teilumgehung entsprechende Rückbaumaßnahmen durchgeführt werden sollen, um eine Verkehrsberuhigung und Steigerung des Wohnwertes im Ortskern zu ermöglichen.

Im Süden erfolgt die Abgrenzung durch die L 313 und im Osten verläuft die Planbereichsgrenze unter Berücksichtigung der gewählten Trasse der geplanten Teilumgehung durch Tonabbaugebiet.

Der Geltungsbereich des Plangebietes ist gem. der Planzeichenverordnung im Planentwurf abgegrenzt.

#### **Vorhandene Bauleitplanung**

Die VG Wirges verfügt über einen genehmigten Flächennutzungsplan vom 17.02.1983. Die Trasse der Teilumgehung ist im 1. Fortschreibungsentwurf des Flächennutzungsplanes der VG Wirges enthalten; der Fortschreibungsbeschuß wurde vom Verbandsgemeinderat Wirges am 29.03.1983 gefaßt.

Die Anpassung der Flächennutzungsplanung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 1 (4) BauGB wurde entsprechend § 20 LP1G Rh.-Pfalz am 15.06.1984 bekanntgegeben. Die 1. Fortschreibung bzw. Änderung des Flächennutzungsplanes der Verbandsgemeinde Wirges wurde am 11. April 1989 genehmigt.

Seite 5

## Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

### 1.1 Bestehende Verkehrsverhältnisse

Im Jahre 1981 wurde im Auftrag der Straßenverwaltung Rh.-Pfalz für den Raum Ransbach-Baumbach, Siershahn, Wirges, Mogendorf und Ebernhahn eine großräumige Verkehrsuntersuchung mit Befragung durchgeführt. Diese ergab für die Ortsdurchfahrt Mogendorf folgende Querschnittsmengen :

L 307	(Hauptstraße, zwischen Abzweigung Siershahn und Abzweigung Oberhaid)	9 000 Kfz/24h
L 307	(Ausfallstraße von und nach Vielbach)	7 500 Kfz/24h
L 307	(Ausfallstraße von und nach Ransbach)	8 200 Kfz/24h
L 313	(von und nach Siershahn)	6 300 Kfz/24h

Diese außerordentlich hohe Verkehrsbelastung stellt im Ortskernbereich eine erhebliche Umweltbeeinträchtigung (z.B. Lärm- und Schadstoffemissionen) und Gefahrenpunkte für die Anwohner dar. Diese bestehende Verkehrssituation wirkt sich zusätzlich negativ auf die Verkehrssicherheit von Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehr aus.

### 1.2 Zukünftige Verkehrsverhältnisse

Zu der o.g. großräumigen Verkehrsuntersuchung durch Büro Dorsch Consult in Wiesbaden wurde auch eine Verkehrsprognose für das Jahr 2000 erstellt mit folgenden Verkehrsbelastungsergebnissen :

L 307	(Hauptstraße zwischen Abzweigung Siershahn und Abzweigung Oberhaid)	10 300 Kfz/24h
L 307	(Ausfallstraße von und nach Vielbach)	8 000 Kfz/24h

Seite 6

L 307	(Ausfallstraße von und nach Ransbach)	8 800 Kfz/24h
L 313	(Ausfallstraße von und nach Siershahn)	7 100 Kfz/24h

Eine in Erwägung gezogene Nordwest-Umgehung bringe nur eine geringe Entlastung, bedeute zusätzlich enormen Landschaftsverbrauch und würde wegen ihrer großen Mehrlänge kaum vom Verkehrsteilnehmer angenommen. Die schnell zu verwirklichende "kleine Lösung" der nunmehr geplanten Teilumgehung kann die prognostizierten 10 300 Kfz/24h auf 4 000 Kfz/24h im Kernbereich herunterdrücken; Abzweigung Oberhaid bis zum Ortsausgang in Richtung Vielbach sinkt die Belastung sogar auf 1 600 Kfz/24h.

Gutachterlich wurde auch die Westumgehung untersucht. Diese würde jedoch innerhalb der Ortsdurchfahrt noch eine Belastung von 5 000 - 6 000 Kfz/24h belassen, wobei die neuzubauende Westumgehung nur eine Belastung von etwa 3 000 Kfz/24h bekäme. Daher ist diese Lösung nicht sinnvoll.

## 5. Technische Gestaltung der Ortsumgehung im Geltungsbereich

### 5.1 Trassierung

Der Trassenverlauf der Umgehung im Plangebiet wird im Höhen- sowie im Lageplan durch Zwangspunkte, wie z.B. DB-Brückbauwerk und Tonabbaugebiete sowie vorhandene Bebauung bestimmt.

Die max. Längsneigung der Trasse im Geltungsbereich beträgt ca. 5,5 % .

Der nächste Abstand der Trasse zur Wohnbebauung beträgt ca. 30 m. In diesem Bereich liegt die Straße in einem Geländeeinschnitt in einer Tiefe von ca. 5,50 m. Durch diesen Geländeeinschnitt werden Erdmassen zur Verfügung stehen, die einen zusätzlichen Lärmschutzwall, der auch begrünt wird, ermöglicht.

Seite 7

## 5.2 Querschnitt

Als Ausbauquerschnitt für die neue L 307 wurde ein RQ10 der RASQ, Ausgabe 1982, gewählt.

Fahrbahnbreite : 2 x 3,50 m

Bankbrettbreite im Damm und im Einschnitt : 2 x 1,50 m

## 5.3 Anschlußstellen

5.3.1 Anschluß L 307/Ortsdurchfahrt (von und nach Vielbach)  
Dieser Anschluß erfolgt gem. Knotenpunkt Typ I der RAL-K-1, Ausgabe 1976

5.3.2 Anschluß L 307/L313 (von und nach Siershahn)  
Dieser Anschluß erfolgt gem. Knotenpunkt Typ II der RAL-K-1, Ausgabe 1976

## 5.4 Baugrund

Die geplante Umgehungsstraße tangiert im Planungsgebiet ein früheres Tonabbaugebiet der Firma Görg und Schneider und den sogenannten "Angelweiher". Um eine ausreichende Standsicherheit der Trasse zu gewährleisten, wird von der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz bzw. dem Straßenbauamt Diez zu gegebener Zeit eine Baugrunduntersuchung in Auftrag gegeben, die die geologischen Gegebenheiten bewertet und die notwendigen technischen Maßnahmen bestimmt.

## 6. Ökologie, Grünordnung, Umweltschutz

Durch die vorgenannten Untersuchungsergebnisse kann nur eine Ostumgehung, wenn auch nur in Teilabschnitten lösbar, eine Entlastung der OD Mogendorf bringen. Durch die genannten Zwangspunkte, die vorhandene Bebauung, Tonabbaugebiete, etc. ist eine teilweise Inanspruchnahme des vorhandenen Weiher, der ein ökologisch bedeutsames Gebiet darstellt, nicht vermeidbar.

Da aus landespflegerischer Sicht Ausgleichsmaßnahmen am Ort oder in unmittelbarer Nähe des Eingriffes den Ersatzmaßnahmen vorzuziehen sind, wird die Frage nach einer möglichen Verschiebung des Weiher weiter geprüft werden. Entsprechende Verhandlungen mit tonabbauberechtigten Firmen laufen.

Seite 8

Ggf. ist die Frage des Standortes eines Ersatzbiotopes zu prüfen, das möglicherweise neben dem bestehenden Wochenendhausgebiet in der Gemarkung Mogendorf liegen könnte. Dabei sind jedoch evtl. zu erwartende Störungen, wie Lärm, Angeln, Baden, Gefahren, usw. auszuschließen. Die Schaffung eines Ersatzweiheres würde an dieser Stelle Natur und Landschaft bereichern können. Eine Wasserfläche könnte in dem Wiesental außerhalb des Waldes angelegt werden.

#### 7. Be- und Entwässerung

Die Entwässerung der Ortsumgehung erfolgt im Geltungsbereich des Plangebietes im Einschnittsbereich über seitlich angelegte Bulten, Entwässerungsgräben oder Rohrleitungen, die dann dem Vorfluter zugeleitet werden. Im Dammbereich wird das Oberflächenwasser über die Dammschulter ins offene Gelände oder bei entgegengesetztem Gefälle des Geländes, über eine Mulde oder Graben entwässert.

Detaillierte entwässerungstechn. Angaben werden im Rahmen eines RE-Bauentwurfs noch aufgestellt.

Die Be- und Entwässerung des sonstigen Bebauungsplangebietes erfolgt, soweit nicht bereits schon vorhanden, durch Anschluß an das vorhandene Leitungsnetz.

#### 8. Öffentliche Verkehrsanlagen

##### **Bundesbahn**

Das Bundesbahngelände wird im Plangebiet durch die Baumaßnahme der Ortsumgehung zum Teil in Anspruch genommen. Zur Realisierung der Teilumgehung ist eine Unterführung der Bahnlinie erforderlich. Dies ist jedoch topographisch bedingt kein Problem, da die Bahn bereits auf einem Damm liegt.

Zwischen der Bundesbahndirektion Köln und dem Land Rh.-Pfalz, vertreten durch das Straßenbauamt Diez, sind diese Detailfragen erörtert und geklärt.



Seite 9

## 9. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

### 9.1 Lärmschutzmaßnahmen

Im Rahmen des RE-Entwurfs zur Umgehungsstraße ist eine lärmtechn. Untersuchung hinsichtlich erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen (passiver und/oder aktiver Lärmschutz) an vorhandenen Gebäuden innerhalb des Geltungsbereiches durchgeführt worden. Die Unterlagen der Büros Bergmann, Mainz und Köppen, Bad Honnef (Anlage zum Bebauungsplan) sind Bestandteil der Planung.

### 9.2 Natur und Landschaft bzw. landespflegerischer Planungsbeitrag

Die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf Natur- und Landschaftshaushalt sind im "landespflegerischen Planungsbeitrag" des Büros Froehlich + Sporbeck, Bochum eingehend untersucht worden.

Die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landespflege, im Sinne des Landespflegegesetzes Rheinland-Pfalz, wurden im landespflegerischen Planungsbeitrag ausgearbeitet und im dazugehörigen Maßnahmeplan dargestellt.

Um den Belangen der Landespflege und der Aufsicht der unteren Landespflegebehörde ausreichend Rechnung zu tragen, wurde in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan festgesetzt, daß die Ausführungsplanungen zu den Flächen für die landespflegerischen Maßnahmen mit der Kreisverwaltung des Westerwaldkreises - untere Landespflegebehörde - abzustimmen sind.

Da große Teile der landespflegerischen Ersatz- und ausgleichsmaßnahmen nur räumlich versetzt erfolgen können, wird hierfür ein gesonderter Bebauungsplan, der ausschließlich landespflegerische Festsetzungen enthält, aufgestellt. Über diesen Bebauungsplan kann gegebenenfalls, soweit erforderlich, auch der dafür notwendige Grunderwerb getätigt werden.

Seite 10

10. Ordnung des Grund und Bodens

Die Ordnung des Grund und Bodens erfolgt, soweit erforderlich, im Rahmen eines gesetzlichen Bodenordnungsverfahrens.

Dernbach, im Oktober 1992

Graf + Paul  
Architekten

