

Bebauungsplan : Hahnenberg 2
Ortsgemeinde : Siershahn
Verbandsgemeinde : Wirges
Kreis : Westerwaldkreis
Land : Rheinland-Pfalz

Seite 2

B e g r ü n d u n g :

1. Notwendigkeit der Planaufstellung

Die Ortsdurchfahrt von Mogendorf im Zuge der L 307 ist zum jetzigen Zeitpunkt außerordentlich stark belastet. Um eine Entlastung der Ortsdurchfahrt zu erreichen, ist eine Ortsumgehung im Zuge der Verlegung der L 307 geplant.

Durch noch umgehenden Tonabbau im südwestlichen Teilbereich kann als I. Abschnitt zunächst nur eine Teilumgehung als Verbindung der L 307/L313 geplant und gebaut werden. Nach Abschluß des Tonbergbaues erfolgt die Fortsetzung als II. Bauabschnitt in Richtung BAB-Anschlußstelle.

In der öffentlichen Sitzung des Ortsgemeinderates Mogendorf vom 27.04.1987 wurde der Beschluß zur Aufstellung eines Bebauungsplanes "Berg-, Töpferstraße und Hahnenberg mit einer Teilverlegung der L 307" im Zuge einer Ortsumgehung Mogendorf gefaßt. Dieser Bebauungsplan, der die Straßentrasse mitbeinhaltet, bildet die Rechtsgrundlage auch für die Straßenplanung.

2. 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.

Seite 3

3. 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 LPfG Rh.-Pfalz am 15.06.1984 bekanntgegeben. Die Beteiligung der Träger öffentl. Belange erfolgte mit Schreiben vom 25.10.1985. Eine Bürgerbeteiligung wurde am 13.11.1985 durchgeführt. Die Offenlage gem. § 3 (2) BauGB erfolgte in der Zeit vom 25.11. bis einschl. 28.12.1987.

4 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

4.1 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.

Seite 4

4.2 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 |
| 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.

Seite 5

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.

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

Seite 6

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.

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 Ersatzweiher 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.

Seite 7

8. Öffentliche Verkehrsanlagen

Bundesbahn

Das Bundesbahngelände wird im Plangebiet durch die Bau-
maßnahme 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.

9. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen

Im Rahmen des RE-Entwurfs zur Umgehungsstraße ist eine
lärmtechn. Untersuchung hinsichtlich erforderlicher Lärm-
schutzmaßnahmen (passiver 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.

Natur und Landschaft

Ein Grünordnungs- bzw. landespflegerischer Begleitplan
ist durch das Büro Frelich + Sporbeck, Bochum aufgestellt
worden und Bestandteil des Bebauungsplanes (Anlage).

10. Ordnung des Grund und Bodens

Die Ordnung des Grund und Bodens erfolgt, soweit erforder-
lich, im Rahmen eines gesetzl. Bodenordnungsverfahrens
gem. §§ 45-79 BauGB bzw. im Wege der freiwilligen Fort-
führungsmessung.

Dernbach, im Dezember 1991

Graf + Paul
Architekten

