



Tabellarische Übersicht der Einwendungen
 Liste 6 – Verkehrsaufkommen

Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
6.	Thema Verkehrsaufkommen		
6.1	AGL Meitingen e.V.		
6.1.1	<p>Die Erhöhung der Zu- und Abfuhrmenge von Waren, Schrott, Stahlerzeugnissen und Schlacke um 30 % hat auch eine entsprechende Erhöhung des Verkehrsaufkommens zur Folge. Dies bedeutet noch mehr Schadstoffemissionen und eine erhöhte Lärmbelastung für den Raum Meitingen.</p> <p>Die AGL bittet diese zusätzliche Belastung für die Anwohner bei dem Verfahren zu berücksichtigen.</p>	<p>Mit dem Vorhaben ergibt sich, wie richtigerweise dargestellt, eine Erhöhung von An- und Ablieferverkehren. Durch die zukünftige Nutzung der südlichen Zufahrt der LSW werden insbesondere Belastungen im nördlichen Bereich der LSW reduziert. Es ergibt sich insgesamt eine optimierte Verkehrsinfrastruktur mit optimierten Lieferverkehren.</p> <p>Eine Bewertung von Geräuschen durch anlagenbezogenen An- und Abfahrtverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen ist nur in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück gemäß Nr. 7.4 TA Lärm zu berücksichtigen. Dies ist im vorliegenden Verfahren erfolgt.</p> <p>Der durch das Vorhaben auf öffentlichen Verkehrswegen zusätzlich entstehende Fahrverkehr ist so gering, dass eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens, d. h. eine Erhöhung des Beurteilungspegels der Verkehrsgeräusche rechnerisch um mindestens 3 dB(A), sicher ausgeschlossen werden kann. Daher sind hinsichtlich der Geräusche durch den Fahrverkehr auf öffentlichen Verkehrswegen keine geräuschmindernden Maßnahmen zu treffen oder sonstigen Beurteilungen erforderlich. Es liegen insoweit auch keine bekannten besonderen Umstände des Einzelfalls vor, welche im Sinne der Nr. 3.2.2 TA Lärm eine Sonderfallprüfung auslösen würden.</p> <p>Für Immissionen von Luftschadstoffen besteht eine analoge Regelung nicht. Wie beim Lärm ist jedoch auch bei Luftschadstoffen von einer Vermischung des anlagenbezogenen Verkehrs mit dem öffentlichen Straßenverkehr auszugehen, so dass sich kein weitergehendes Beurteilungserfordernis ergibt.</p>	<p><u>Technischer Umweltschutz:</u> s. Gutachten Müller-BBM Bericht Nr. M140326/02 vom 03.09.2019, S. 51; Die Aussagen von LSW bzw. Gutachter Müller-BBM sind nachvollziehbar und plausibel.</p> <p><u>Technischer Umweltschutz:</u> Der Aussage von LSW kann gefolgt werden.</p>



Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
		<p>Abgesehen davon sind die Leistungsfähigkeit der südlichen Zufahrt, der Kreisstraße A 29 und des Knotenpunkts Langweid Nord der B 2 im Zuge des Bauleitplanverfahrens zum Sondergebiet am nördlichen Lohwald fachgutachterlich von der Fa. Sweco untersucht worden. Auf der Grundlage des planbedingten Fahrverkehrs – unter Berücksichtigung der hier verfahrensgegenständlichen Kapazitätserhöhung – sind eine Gesamtverkehrslärm und Gesamtlärmbetrachtung vom Gutachterbüro BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH vorgenommen worden. Der planbedingte Fahrverkehr führt zu Pegelanhebungen von +0,1 bis +0,4 dB(A), d.h. einer Anhebung, die mit dem menschlichen Ohr nicht hörbar ist. Entsprechendes gilt für die Gesamtlärmbetrachtung.</p>	
6.2	Gemeinde Langweid am Lech		
6.2.1	<p>Im Gemeindegebiet verlaufen mehrere Straßen unterschiedlicher Kategorien.</p> <p>Die Bundesstraße B 2 Augsburg - Donauwörth verläuft westlich des Lechs in Süd-Nord-Richtung. Sie umfährt Langweid im Osten zweibahnig mit Fahrbahntrennung. Für die B 2 wurden für das Jahr 2015 Belastungen von 43.895 Kfz/24 h nördlich von Langweid gezählt, davon 4.298 Schwerlastverkehr.</p> <p>Auf der alten B 2, heute A 29 verbleiben noch 6.023 Kfz/24 h, davon 277 Lkw.</p> <p>Die Kreisstraße A 29 (neu) verläuft östlich des Planungsgebietes zwischen Lechwerksiedlung und Meitingen auf der Trasse der alten B 2 und hat einen höhenfreien Anschluss an die neue B 2.</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Einwender von falschen bzw. veralteten Verkehrszahlen ausgeht. Im Zuge einer Verkehrszählung vom Oktober/November 2019 wurde die tatsächliche Belastung der Kreisstraße A29 sowie die der angrenzenden Straßen, die Ziel- und Quellverkehre aus dem Industriegebiet Herbertshofen sowie dem geplanten „Sondergebiet am nördlichen Lohwald“ aufnehmen könnten, ermittelt. Im Ergebnis ergeben sich aus dieser aktuellen Verkehrszählung DTV-Werte für die A29 im Bereich des betrachteten Knotenpunktes, die deutlich über den Daten der Verkehrszählung von 2015 liegen. Auch der LKW-Anteil liegt nicht wie vom Einwender dargestellt bei ca. 4,6%, sondern bei je nach betrachtetem Abschnitt bei ca. 9-11% (siehe unten). Näheres zu den einzelnen Daten ist der Anlage 1 des Berichtes der sweco GmbH zu entnehmen.</p>	
6.2.2	<p>Die Leistungsfähigkeit dieses Anschlusses wird durch die Umsetzung des beantragten Vorhabens bzw. eine damit einhergehende Zunahme der betrieblichen Transportvorgänge erheblichem Mehrverkehr ausgesetzt</p>	<p>Das Gewerbegebiet Langweid-Nord soll ausweislich der Planbegründung der Schaffung von Arbeitsplätzen für die Gemeindeeinwohner dienen. Insofern dürfte der An- und Abfahrverkehr der Beschäftigten im Wesentlichen über die A29 in südlicher Richtung erfolgen. Im Übrigen ist die B2 und auch das in Rede stehende, über einen Kreisverkehr</p>	<p><u>Technischer Umweltschutz:</u> Die der Stellungnahme zugrundeliegenden Daten und deren Bewertung sind nachvollziehbar und schlüssig.</p>



Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
	<p>werden, was sich unmittelbar nachteilig auf die verkehrliche Anbindung der nördlichen Siedlungsbereiche von Langweid an die überörtliche Erschließungsstrasse der B 2 neu und die zuvor am zuführenden Kreisverkehr der A 29 neu vorzufindende Verkehrslage auswirken wird.</p> <p>Eher unauffällig wird dazu in den Unterlagen (Anl. 5 Seite 5) ausgeführt, dass die überwiegenden Teile der externen Anlieferungen von Schrotten per Lkw zukünftig über eine bestehende Werkszufahrt Süd erfolgten. Nur wenn man zugleich die Anlage 3, S. 11, zur Kenntnis nimmt, in der die „derzeit als Baustraße genutzte“ Zufahrt als zukünftig im Dauerzustand genutzte Werkszufahrt Süd tituliert wird, erkennt man, dass das vorliegende Verfahren klammheimlich eine wesentliche Umorientierung der betrieblichen Verkehre und damit auch eine entscheidende Veränderung der hieraus resultierenden verkehrlichen und schalltechnischen Auswirkungen für die Langweider Flur beinhaltet.</p> <p>Ausweislich der Planunterlagen in Anlage 6 (S. 20 und S. 16 in Abgleich) wird die Werkausfahrt Süd gegenüber dem Ist-Zustand eine Mehrung an Lkw-Fahrten um mehr als 33% erfahren, auf 160 Fahrten täglich, davon erstmalig auch 20 Fahrten zur Nachtzeit, nach 22.00 h. Dabei ist nicht berücksichtigt, dass diese Werkausfahrt Süd derzeit im Rechtssinne nur eine Baustraße ist und demzufolge die betriebsbedingte Verkehrszunahme um 160 Lkw Fahrten täglich als 100% Zunahme anzusetzen ist.</p>	<p>angeschlossene Teilstück der Kreisstraße A29 zur Aufnahme des Verkehrs aus dem erweiterten Stahlwerk als auch eines etwaigen Gewerbegebiets Langweid-Nord geeignet.</p> <p>Bezüglich der Leistungsfähigkeit sowie der vom Einwender vorgebrachten Verkehrszunahme ist im Detail hierzu folgendes festzuhalten:</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der A29 und des Kreisverkehrs A29/Anschlussstelle Langweid-Nord wurde im damaligen Bebauungsplanverfahren „Werkserweiterung Süd/Lohwald“ der Gemeinde Meitingen sowie parallel beim Ausbau der neuen B2 unter Umgehung der Ortslage Meitingen in den Jahren 2005-2008 bereits mehrfach umfangreich beurteilt. Hier ergab sich jeweils eine ausreichende Leistungsfähigkeit auch selbst für den Fall, dass eine komplette Realisierung des damals geplanten Sonder- bzw. Industriegebietes im Bereich des Lohwaldes realisiert würde. Und genau für diesen Fall und aus diesem Grund wurde am betreffenden Kreisverkehr auch bereits ein nach Norden (in den Lohwald) gerichteter zusätzlicher Anschluss vorgesehen.</p> <p>Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotens A29/Baustraße-Süd wurde darüber hinaus eine verkehrsgutachterliche Bewertung durch das Landratsamt Augsburg im Zuge der Planung zum Knotenausbau im Jahr 2017/2018 durchgeführt. Die der Zustimmung der Ausbaumaßnahme zu Grunde liegende Bewertung konnte keine verkehrstechnischen Probleme für die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs feststellen. Darüber hinaus erhöht sich die Verkehrsmenge auf der A29 durch die in 2018 realisierte Kreuzung und Verkehrslenkung nicht, wie bereits unter 7.3.2.2.1.2 ausführlich dargestellt. Die Verkehrszählung 2019 ergab (unter Berücksichtigung der PKW > 2,8 t) einen durchschnittlichen DTV (vgl. Anlage 1 der Untersuchung der sweco GmbH)</p> <p>(1) für den Abschnitt der A29 zwischen Querverbindungsstraße und Südgrenze LSW von Gesamt 8.590 (davon 790 LKW) im Bestand</p>	



Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
		<p>und Gesamt 9.140 (davon 840 LKW) für die Prognose 2035 (ohne Entwicklung Sondergebiet Lohwald!),</p> <p>(2) für den Abschnitt der A29 zwischen Südgrenze LSW und Auffahrt B2 von Gesamt 9.030 (davon 1.030 LKW) im Bestand und Gesamt 9.580 (davon 1.080 LKW) für die Prognose 2035 (ohne Entwicklung Sondergebiet Lohwald!).</p> <p>Für die Leistungsfähigkeitsprognose wurde sogar der prognostizierte Plan-Fall inkl. der erwarteten Entwicklung mit dem „Sondergebiet am nördlichen Lohwald“ unter Ansatz eines Gesamt-DTV von 10.540 Kfz/24h ermittelt. Selbst bei diesem Fall kommt der leistungsfähigkeitsnachweis am betrachteten Knoten zur Gesamtbewertung „Qualitäts-Stufe C“ (keine Änderung erforderlich, ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben), allerdings nur aufgrund der Verkehrsstromes der aus der Baustraße nach Süden ausfahrenden Verkehre. Alle anderen Teilströme am Knoten erreichen mit den Qualitäts-Stufen A & B eine Bewertung mit sehr guter Leistungsfähigkeit.</p> <p>Selbst bei einer Annahme der vom Einwender vorgebrachten / angenommenen erstmaligen Zunahme von 160 Fahrten täglich bewegt sich die sich daraus ergebende Änderung für oben unter (2) beschriebenen A29-Abschnitt von ca. +1,8% bezogen auf den GESAMT-DTV und ca. +15% bezogen auf des LKW-Anteil. Hierfür bestünden lt. Gutachterlicher Bewertung noch erhebliche Potenziale, so dass keine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der A29 zu befürchten ist. Auch in Bezug auf den Verkehrslärm ergäbe sich ein analoges Ergebnis: Da selbst auf Grundlage dieser Zahlen die Kriterien der Nr. 7.4 TA Lärm nicht erfüllt würden (z.B. da Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt und keine Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) –hierfür wäre mindestens eine Verdoppelung des Verkehrs erforderlich) würde sich wesentliche Auswirkung aus dem Vorhaben ergeben. Auch eine erstmalige Verkehrsbewegung von LKW zur Nachtzeit liegt nicht vor. Auch heute erfolgt die An/Ablieferung zu teilen bereits zur Nachtzeit.</p>	



Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
		<p>Bei separater Betrachtung der für die Beurteilung auf Langweider Flur maßgeblichen Immissionsorte in der Lechwerksiedlung ergibt sich bei Addition der Immissionsbeiträge der für die Süd-Zufahrt angesetzten Quellen (vgl. Anlage /6-1/ Geräusch-Immissionsprognose, Anhang B:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Tab. B1, S. 3, Quelle „V01.1.11 Pforte-N, Schrottanlieferung Stops, 140/20 Lkw T/NStd Ein“ ○ Tab. B1, S. 3, Quelle „V01.1.12 Pforte-N, Schrottanlieferung Stops, 140/20 Lkw T/NStd Aus“ ○ Tab. B1, Quelle „V01.1.13 Pforte-N, Schrottanlieferung Waage, 140/20 Lkw T/NStd Ein“ ○ Tab. B1, S. 3, Quelle „V01.1.14 Pforte-N, Schrottanlieferung Waage, 140/20 Lkw T/NStd Aus“ ○ Tab. B2, S. 5, Quelle „V01.1.01 Pforte-N, Schrottanlieferung Fahrt, 140/20 Lkw T/NStd (Süd)“ <p>ein anteiliger Beurteilungspegel der Südzufahrt in der Lechwerksiedlung von 20,6 bzw. 20,5 dB(A) zur Nachtzeit. Damit wird der Immissionsrichtwert an den IOs um fast 20 dB(A) unterschritten. Die Lechwerksiedlung liegt damit eindeutig außerhalb des Einwirkungsbereiches dieser Quellen (selbst bei vollständiger Ansetzung der Verkehrs- und Handlings-Geräusche, wobei fachlich korrekt die bereits im IST-Zustand vorhandenen Anteile, die bislang über die Nord-Zufahrt geführt werden davon noch abgezogen werden müssten und sich dann ein Beitrag von deutlich unter 20 dB(A) ergeben würde).</p> <p>Abschließend bleibt die Behauptung richtig zu stellen, dass an einzelnen Stellen der Unterlagen die Nutzung der bisherigen Baustraße als künftige dauerhafte Zufahrt „untergeschoben“ würde. Hierzu sei verwiesen auf u.a. folgende Positionen in den verschiedenen Antragsbestandteilen, in welchen die Anpassung der Logistik bzw. die daraus resultierende neue Grundlage für die schalltechnische und lufthygienische Betrachtung sowie die Bewertung im UVP-Bericht dargelegt wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlage 3, S. 11 (inkl. Lageplan über 2/3-Seite mit Darstellung des Knotenpunktes A29): „Im Oktober 2018 erfolgte auf Grundlage vertraglicher Vereinbarungen mit dem Landkreis Augsburg sowie dem 	



Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
		<p>Markt Meitingen der Ausbau des Knotenpunktes Kreis-straße A29/Baustraße Süd (siehe Plan unten). <i>Somit kann die derzeit als Baustraße Süd genutzte südliche Werkszufahrt zukünftig im Dauerzustand genutzt werden.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlage 6, S. 16: <i>„Der Ablieververkehr der MAU per LKW wird derzeit zu 100 % über die südliche Werkszufahrt (Baustraße Süd) abgewickelt (Ladegewicht durchschnittlich ca. 20 t/LKW, 330 Arbeitstage pro Jahr).“</i> - Anlage 6, S. 20: <i>„Der Auslieferverkehr der MAU per LKW wird auch zukünftig zu 100 % über die südliche Werkszufahrt (Baustraße Süd) abgewickelt (Ladegewicht durchschnittlich ca. 20 t/LKW, 330 Arbeitstage pro Jahr).“</i> - Anlage 6.1/Schallgutachten, S. 27: <i>„Ferner erfolgte im Oktober 2018 der Ausbau des Knotenpunktes Kreisstraße A29/Baustraße Süd. Somit kann zukünftig die derzeit als Baustraße Süd genutzte südliche Werkszufahrt im Dauerzustand genutzt werden, im Wesentlichen für die Lkw-Anlieferung von Stahlschrott sowie zum Abtransport von EOS bzw. deren Folge-produkten von den Anlagen der MAU.“</i> - Anlage 6.1/Schallgutachten, Tabelle 10, S. 37: <i>Angaben zur Zufahrt Nord bzw. Süd</i> - Anlage 6.1/Schallgutachten, Anhang B, Tabelle 1 und 2: <i>Angaben zu einzelnen Schallquellen zu Werkszufahrt Süd</i> - Anlage 6.6/Staub-Immissionsprognose, S. 4: <i>„Im Zuge des vorliegenden Berichts erfolgt eine Immissionsprognose für Staub und der daran gebundenen Inhaltsstoffe für den Zustand nach der geplanten Kapazitätserhöhung. Im Rahmen dessen erfolgt neben der Berücksichtigung der Kapazitätserhöhung eine Anpassung des ursprünglichen Zustandes an den aktuellen IST- bzw. Planzustand (v.a. neue Werkszufahrt Süd).“</i> - Anlage 6.6/Staub-Immissionsprognose, S. 24, Tabelle 7: <i>Emissionsquellen, Nr. D06-15, geführte Quelle Südzufahrt, Anmerkung: NEU.</i> 	



Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
		<ul style="list-style-type: none"> - Anlage 6.6/Staub-Immissionsprognose, S. 24, Tabelle 7: <i>Emissionsquellen, Nr. D06-16, geführte Quelle Verbindung Ostzufahrt Schrottplatz - Südzufahrt, Anmerkung: NEU.</i> - Anlage 6.6/Staub-Immissionsprognose, S. 24, Tabelle 7: <i>Emissionsquellen, Nr. D06-17, geführte Quelle Verbindung MAU – Südzufahrt/Segment 1, Anmerkung: NEU.</i> - Anlage 6.6/Staub-Immissionsprognose, S. 24, Tabelle 7: <i>Emissionsquellen, Nr. D06-18, geführte Quelle Verbindung MAU – Südzufahrt/Segment 2, Anmerkung: NEU.</i> - Anlage 6.6/Staub-Immissionsprognose, S. 24, Tabelle 7: <i>Emissionsquellen, Nr. D06-19, geführte Quelle Verbindung MAU – Südzufahrt/Segment 3, Anmerkung: NEU.</i> - Anlage 8/UVP, S. 48: <i>„Schrottanlieferung: Die Schrottanlieferung per LKW wird zukünftig zu 100 % über die südliche Werkszufahrt abgewickelt (Ladegewicht durchschnittlich ca. 20 t/LKW, 300 Arbeitstage pro Jahr).“</i> - Anlage 8/UVP, S. 49: <i>„Auslieferverkehr: Der Auslieferverkehr der MAU per LKW wird auch zukünftig zu 100 % über die südliche Werkszufahrt (Baustraße Süd) abgewickelt (Ladegewicht durchschnittlich ca. 20 t/LKW, 300 Arbeitstage pro Jahr).“</i> 	
6.2.3	<p>Das Vorhaben wird sich zudem in Folge einer derartigen Verkehrsmengenmehrung ganz konkret nachteilig auf die Anbindung des in Planung befindlichen, vorgenannten Baugebietes der Gemeinde „Langweid Nord“ auswirken, das über den Kreisverkehr von Nordosten her an die Kreisstraße A 29 im Norden und an die B 2 im Westen angebunden werden soll.</p>	<p>Zu diesem Punkt wird auf die vorangehenden Ausführungen Bezug genommen.</p>	<p><u>Immissionsschutz:</u> Diese Thematik ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Genehmigungsverfahrens.</p>
6.3	Markt Biberbach		
6.3.1	<p>Stellungnahme zu Anlage 8 UVP-Bericht für die geplante Änderung des Elektro- und Warmwalzwerkes der Lech-Stahlwerke GmbH in Meitingen der Fa. Müller BBM vom 08.03.2019 (Bericht Nr. M140327/01) des Planungsbüro GODTS, Stand: 30.01.2020</p>	<p>Die Abhandlung zu den einzelnen Aspekten erfolgt im Einzelnen in den nachfolgenden Punkten.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die auf dem Titel der Stellungnahme des Büros GODTS aufgeführte Fassung „vom 08.03.2019“ nicht der</p>	<p><u>Immissionsschutz:</u> Einzelne Bewertungen siehe nachfolgende Punkte.</p>



Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
	(Anlage 3 zur Stellungnahme der Kanzlei Meidert & Kollegen für den Markt Biberbach)	<p>Fassung aus der öffentlichen Auslegung entspricht. Gegenstand der öffentlichen Auslegung ist der Stand des UVP-Berichtes vom 03.09.2019.</p> <p>Ursache des falschen Bezugs ist vermutlich, dass auf dem Deckblatt des Gesamt-Kapitels 8 das vorgenannte Datum vom März 2019 steht und das Deckblatt nach der Fortschreibung des Antrages in Folge der Vollständigkeitsprüfung vor der Auslegung nicht ausgetauscht wurde; im übrigen Antrag wird hingegen immer korrekt auf die Fassung vom 03.09.2019 verwiesen, die auch Gegenstand der ausgelegten Unterlagen ist. Inhaltlich macht dies aber keinen Unterschied. Der Gutachter hat auch die Fassung vom 03.09.2019 geprüft. Dies erschließt sich auch eindeutig aus der Zuordnung der beschriebenen Textpassagen bzw. zitierten Seitenzahlen.</p>	
6.3.1.1	<p>2.1.2 Zu Punkt 2.8: Verkehr (S. 48)</p> <p>Gemäß dem UVP-Bericht verändert sich der Verkehr („Schrottanlieferung, „sonstiger Anlieferverkehr“ und „Auslieferungsverkehr“) nicht, jedoch muss deutlich mehr Material (Rohstoffe und Endprodukte) transportiert werden, um der geplanten Kapazitätserhöhung zu entsprechen.</p> <p>Aus der Bewertung der aktuellen Bestandssituation der LSW (Bebauungsplan „Sondergebiet am nördlichen Lohwald - südlich des Bebauungsplanes H3/72 und westlich der Kreisstraße A29“) geht hervor, dass die Verkehrskapazitäten auf Schiene und Straße mit dem momentanen Produktionsvolumen von 1,1 Mio. t/a „<i>ohne hin bereits an Ihren Belastungsgrenzen angelangt sind.</i>“</p> <p>„<i>Die Gleisanbindung für eine Norderweiterung würde die Industriestraße als zentrale Verkehrserschließung des Gewerbe- und Industriegebietes Herbertshofen kreuzen.</i>“</p>	<p>In Kapitel 2.8 des UVP-Berichtes wird nicht behauptet, dass es zu keinen Veränderungen der Verkehrszahlen kommt. Die Änderungen der Verkehrszahlen sind dem Genehmigungsantrag, in der Anlage 6, aufgeführt. Die Fachgutachten und der UVP-Bericht basieren auf den Angaben und berücksichtigen diese.</p> <p>Es ist zu beachten, dass sich die Lkw-Verkehre verlagern, da zukünftig auch eine südliche Zufahrt der LSW für Lkw-Verkehr genutzt werden wird, was auch in den vergangenen Jahren in Folge der Realisierung des Walzwerksumbaus sowie der Schrottplatzeinhausung bereits der Fall war. An der nördlichen Zufahrt wird es infolge dessen zu einer Verringerung von Lkw-Fahrten kommen. Diese neue südliche Zufahrt und das damit verbundene neue Lkw-Verkehrskonzept der LSW sind eine Reaktion auf die in früheren Verfahren bezeichneten Verkehrsengpässe. Die Forderung nach einer dauerhaften Umsetzung dieser Lösung ist nicht nur Wunsch des Antragstellers, sondern auch Forderung der Anwohner und der Straßenbauverwaltung des Landkreises.</p> <p>Für den Schienenverkehr erfolgten bereits im Zusammenhang mit dem Vorhaben der „Walzwerkserneuerung/-erweiterung“ umfangreiche An-</p>	<p><u>Technischer Umweltschutz:</u> Die Ausführungen von LSW zum Lärmschutz sind nachvollziehbar und plausibel.</p>



Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
	<p><i>Bei Zustellung und Entladung der erforderlichen Ganzzüge käme der komplette Lieferverkehr für jeweils mehrere Stunden zum Erliegen. Aufgrund der ausgeschöpften Kapazität des Übergabebahnhofs ist ein Rangierbetrieb zur Reduzierung der Unterbrechungszeiten nicht möglich. Darüber hinaus würde eine verkehrstechnische Erschließung der Erweiterung im Norden erheblichen zusätzlichen LKW-Verkehr auf Straßen auslösen, die ohnehin bereits an Ihren Belastungsgrenzen angelangt sind (vgl. Begründung, S. 17 von 65).</i></p> <p><i>Verkehrskonzept</i> <i>Für das Plangebiet besteht eine werkseigene, leistungsfähige, direkte Anbindung an die Kreisstraße A 29. Neben der Erschließung für das Plangebiet, besitzt diese Zufahrt eine Entlastungsfunktion für die Bestandsanlage der LSW, da die Industriestraße insbesondere durch Schwerlastverkehr zeitweise überlastet ist.“ (vgl. Begründung S. 31 von 65).</i></p> <p><i>[Quelle: Begründung zum Vorentwurf des Bebauungsplanes „Sondergebiet am nördlichen Lohwald (...) des Markt Meitingen, Fassung v. 22.05.2019 (ergänzt am 14.06.2019)]</i></p> <p>Durch die „an Ihren Belastungsgrenzen“ angelangte Verkehrssituation auf dem Schienenweg und der nördlichen Zufahrt (Industriestraße) ist die Beurteilung des Verkehrs durch den Bearbeiter Verkehr („Schrottanlieferung, „sonstiger Anlieferverkehr“ und „Auslieferungsverkehr“) nicht nachvollziehbar.</p> <p>Dies wirft die Frage auf, wie zukünftig das zusätzliche Material transportiert wird. Dies müsste in einem aussa-</p>	<p>derungen der LSW-Eisenbahninfrastruktur sowie ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Änderung der Gleisanlagen. Auch diese Maßnahmen dienen zur Beseitigung von Verkehrsengepässen im Zusammenhang mit dem schienengebundenen Verkehr.</p> <p>Die Änderungen der Verkehrsbewegungen bzw. die neuen straßen- und schienengebundenen Verkehre (u.a. infolge der südlichen Zufahrt bzw. der Bahnanbindung) sind z.B. in den schalltechnischen Beurteilungen berücksichtigt. Das seitens der LSW geänderte Verkehrskonzept trägt insgesamt zu einer Optimierung des Anliefer- und Ablieferverkehrs bei. Damit wird eine Staugefahr bzw. stockender Verkehr und folglich hierdurch bedingte Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm reduziert. In den gutachterlichen Bewertungen wurde der Sachverhalt des neuen Verkehrskonzeptes der LSW als Planungsgrundlage berücksichtigt bzw. herangezogen.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Anschlusses des Knotens A29 wurde u.a. in der verkehrsgutachterlichen Bewertung der sweco GmbH auf Grundlage einer neuen Verkehrszählung aus Oktober/November 2019 detailliert nachgewiesen. Dies nicht nur für den Bestand 2019, sondern auch für die Prognose 2035 mit und ohne die Realisierung der (hier nicht antragsgegenständlichen) Bauleitplanung des Marktes Meitingen „Sondergebiet am nördlichen Lohwald“.</p> <p>Darüber hinaus wurde die Leistungsfähigkeit der A29 und des Kreisverkehrs A29/Anschlussstelle Langweid-Nord bereits im damaligen Bebauungsplanverfahren „Werkserweiterung Süd/Lohwald“ der Gemeinde Meitingen sowie parallel beim Ausbau der neuen B2 unter Umgehung der Ortslage Meitingen in den Jahren 2005-2008 bereits mehrfach umfangreich beurteilt. Hier ergab sich jeweils eine ausreichende Leistungsfähigkeit auch selbst für den Fall, dass eine komplette Realisierung des damals geplanten Sonder- bzw. Industriegebietes im Bereich des Lohwaldes realisiert würde. Und genau für diesen Fall und aus diesem Grund wurde am betreffenden Kreisverkehr auch bereits</p>	



Nr.	Inhalt der Einwendung	Stellungnahme der Lech-Stahlwerke GmbH	Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange
	gekräftigen Verkehrskonzept abgehandelt werden. Davon ausgehend ist damit zu rechnen, dass es durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zu mehr Stau/stockendem Verkehr kommt, woraus wiederum vermehrte Abgasimmissionen resultieren. Auch dies ist in Betrachtung/Bewertung mit einzubeziehen.	ein nach Norden (in den Lohwald) gerichteter zusätzlicher Anschluss vorgesehen.	
6.3.2	Ergänzendes Schreiben der Kanzlei Meidert & Kollegen vom 16.03.2020		
6.3.2.1	Bezüglich des Verkehrs ist darauf hinzuweisen, dass die Verkehrskapazitäten nach eigenem Vortrag des Betreibers „bereits an ihren Belastungsgrenzen angelangt sind“. Es ist nicht nachvollziehbar, wie der unter anderem durch zusätzliche Materialtransporte entstehende zusätzliche Verkehre abgewickelt werden soll. Ein schlussiges (Gesamt-) Verkehrskonzept fehlt. Die zusätzlichen Immissionen werden insoweit nicht berücksichtigt.	Zu den inhaltlichen Aspekten wird auf die bereits unter Nr. 6.3.1.1 dargelegte Erwiderung verwiesen.	
6.4	Familie Tobiasch		
6.4.1	Nachdem womöglich die zusätzlichen Transporte auf den Straßen erfolgen, würde das bei grob geschätzten 30 t Ladekapazität je LKW für An- und Abtransport 20.000 (zwanzigtausend) LKW-Ladungen p.a., entsprechend 66 LKW pro Tag bei einer 6-Tage-Woche bedeuten. Dies dann aber nur unter der Voraussetzung, dass jeder Anliefer-LKW auch eine gleiche Menge an Material wieder abtransportiert. Unberücksichtigt sind dabei Leerfahrten und die Tatsache, dass 1 t Schrott vielleicht nur 0,8 bis 0,9 t Stahl ergibt, was heißen könnte, dass sich durch die Kapazitätserhöhung die Zahl der zusätzlichen LKW nicht nur auf 120 verdoppelt, sondern einen Zuschlag von nochmals 10 bis 20% erfährt, also auf etwa 150 pro Arbeitstag steigen könnte!	<p>Inhaltliche Aspekte werden nicht vorgebracht. Die aus der antragsgegenständlichen Kapazitätserweiterung resultierenden zusätzlichen Verkehre sind im Antrag bewertet und entsprechend berücksichtigt (vgl. z.B. Lärmgutachten Anlage 6.1 zum Antrag, Kapitel 9.3 „Mobile Schall-Emittenten“, S. 33 ff.; Kapitel 16 „Anlagenverkehr auf öffentl. Straßen“, S. 51 sowie Anlage 8 „UVP-Bericht, Kap. 2.8, S. 48f; Kap. 5.7.4.2, S. 211; Kap. 5.10.4.2.2, S. 224; etc.).</p> <p>Aus den Unterlagen ergibt sich, dass mit dem Vorhaben keine schädlichen Umweltauswirkungen verbunden sind. Die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsflächen ist ebenso gutachterlich untersucht wie die schalltechnischen Auswirkungen.</p>	<p><u>Technischer Umweltschutz:</u> Den im Antrag der LSW enthaltenen Angaben der LSW zu den LKW-Fahrten und deren Bewertung kann gefolgt werden.</p>