

Katharina Ziegler-Schelbert, Holeneich 50, 8855 Tuggen  
Nadia Schättin, Bolenbergstrasse 15a, 8855 Wangen  
und 51 bzw. 60 Mitunterzeichner

EINSCHREIBEN  
Gemeinderat Tuggen  
Zürcherstrasse 14  
Postfach 159  
8856 Tuggen

Tuggen, 1. September 2021

**2018-0001 Rekultivierung und Endgestaltung Kiesgrube Bachtellen, Baugesuch vom 22.12.2017 und Umweltverträglichkeitsbericht**

**Bericht der AKP Verkehrsingenieure AG vom 29.10.2020 zur Erschliessung in technischer Hinsicht und zur Normenkonformität**

**Antrag der Gesuchstellerin vom 26. Juli 2021**

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident  
Sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates Tuggen

In rubrizierter Sache übermitteln wir Ihnen hiermit fristgerecht unsere

## **Stellungnahme**

mit folgenden

### **Anträgen**

1. Der Antrag der Gesuchstellerin vom 26. Juli 2021 sei in Bezug auf die ersuchte prioritäre Behandlung des rubrizierten Hauptverfahrens gutzuheissen und über die Einsprache sei gleichzeitig mit dem Baugesuch zu entscheiden.
2. Es seien die beim Gemeinderat Tuggen hängigen Verfahren in Sachen Bachtellen-Deponiebewilligung zu einem einzigen Verfahren zusammenzulegen.

3. Der «*Bericht der AKP Verkehrsingenieur AG vom 29.10.2020*» sei als mit falschen Zahlen operierendes, evident tatsachenwidriges und unerhebliches Parteigutachten ohne Unterschrift festzustellen und aus dem Recht zu weisen.
4. Die Einsprecher-Anträge in allen hängigen Verfahren seien vollumfänglich gutzuheissen.

An unseren bisherigen Anträgen, Einsprachen und Stellungnahmen halten wir vollumfänglich fest.

## **Begründung**

### **1. Frist**

Das Schreiben der Gemeinde Tuggen mit Beilagen (Eingabe der Gesuchstellerin vom 26. Juli 2021 und Bericht der AKP Verkehrsingenieur AG vom 29.10.2020) ging bei den Einsprechern am 13. August 2021 ein. Die 20-tägige Frist zur Stellungnahme ist mit der heutigen Eingabe eingehalten.

### **2. Grundsätzliche Beanstandungen**

#### **2.1 Verstoss gegen das öffentliche Interesse an der schnellstmöglichen Herstellung rechtmässiger Zustände**

Wir rügen die trölerische Verfahrensbehandlung durch den Gemeinderat Tuggen, mit welcher gegen die öffentlichen Interessen an der schnellstmöglichen Herstellung rechtmässiger Zustände im Zusammenhang mit allen hängigen Verfahren bezüglich der laufenden illegalen Betriebstätigkeit der Gesuchstellerin verstossen wird.

#### **2.2 Folgen der jahrelangen Duldung und Verzögerung rechtsgültiger Verfügungen**

Die jahrelange Verzögerung rechtsgültiger Verfügungen und die Duldung, dass trotz vertragslosem Zustand/ohne jede Konzession/ohne jede behördliche Auflage Deponietätigkeiten nach freiem Ermessen der Gesuchstellerin laufend erfolgen – wodurch u.a. das öffentliche Strassennetz permanenten Zusatzbelastungen ausgesetzt wird – verletzen in grober Weise die Rechtsgarantien von Art. 5 und 9 BV sowie die gesetzlichen Vorgaben von USG, GSchG, TVA, Aushubrichtlinie, AltIV etc.

### 2.3 Grobe Amtspflichtsverletzungen

Grobe Amtspflichtsverletzungen der säumigen Bewilligungsbehörden werden gerügt wegen offensichtlichem Verzicht auf Kontrollen, Verbote und Sanktionen trotz eindeutigem Selbstverschulden der Gesuchstellerin bezüglich der von dieser nur vorgeblich beklagten Verzögerungen.

Damit wird permanent amtlich Vorschub geleistet:

- für nachweisliche Gewässerschutz-Verletzungen mit irreversibler Schädigung (wie die voranschreitende illegale Trockenlegung des Grubengeländes Bachtellen im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub>);
- für übermässige Lärm-, Abgas- und Staubimmissionen aus dem Lastwagenverkehr ausserhalb der regulären Arbeitszeiten;
- für Sicherheitsrisiken für Fussgänger (insbesondere auch Schulkinder) und andere Verkehrsteilnehmer mit ungeklärter Haftung;
- für die aus der Summe dieser Gesetzesverletzungen resultierende hohe Gefährdung der Umwelt und der Anwohner sowie für einschneidende Wertminderung aller hiervon betroffenen Liegenschaften. Die Eigentümer durften nach Treu und Glauben davon ausgehen (und entsprechende Vermögensdispositionen treffen), dass die Enddaten des öffentlich-rechtlichen Vertrags eingehalten würden. Sie wurden aber im Gegenteil mit behördlicher Beihilfe (bisher ohne den erforderlichen Schadenausgleich) durch die offensichtlich illegal handelnde Gesuchstellerin geschädigt.

### 2.4 Zu Antrag 1

Dass die Gesuchstellerin mit ihrem Antrag vom 26. Juli 2021 nun endlich selbst eine schnellstmögliche Behandlung ihres Baugesuchs vom 22. Dezember 2017 verlangt, ist auch in unserem Interesse und wird befürwortet.

Hingegen erweckt die Antrags-Formulierung mit Hervorhebung (fett) «*Es sei das Baugesuch (...) **prioritär zu behandeln und der Einspracheentscheid baldmöglichst zu erlassen***» den Eindruck, dass die KIBAG den Gemeinderat Tuggen zu einer (rechtlich unzulässigen) Splittung der Behandlung des Gesuchs und der entsprechenden Einsprache(n) veranlassen will.

Über das Baugesuch und die Einsprachen ist im gleichen Beschluss zu entscheiden.

Eine Vorabbehandlung der Einsprache wäre ein Verstoss gegen die einschlägigen Verfahrensvorschriften. Diesfalls wären wir genötigt, gegen das formal rechtswidrige

Vorgehen Beschwerde einzureichen, was wiederum weitere Verzögerungen nach sich ziehen könnte.

## 2.5 Erneute Verfahrenssistierung, Erfordernis der Verfahrenszusammenlegung gemäss Antrag 2

Entsprechend rügen wir auch hier, dass mit dem Schreiben der Gemeinde Tuggen an die KIBAG vom 12.8.2021 zum 3. Fristverlängerungsgesuch und zum Gesuch um Erlass vorsorglicher Massnahmen/superprovisorische Verfügung, Gemeinderatsbeschluss Nr. 867 vom 9. Dezember 2020 die aufgehobene Verfahrenssistierung faktisch doch wieder erneut verlängert wurde («*Fristabnahme*» zugunsten der Gesuchstellerin «*bis zu einem späteren Zeitpunkt*», d.h. ohne verfügtes Enddatum).

Damit signalisiert der Gemeinderat Tuggen erneut seine Bereitschaft zur groben Missachtung der von den Einsprechern substantiiert begründeten und als dringlich vorgebrachten Tatbestände und seiner Pflichten als Bewilligungsbehörde.

Der Gemeinderat Tuggen, der den sofortigen Deponiestopp verfügen MÜSSTE, verstösst damit klar gegen die rechtsstaatliche Ordnung. Das Ergreifen weiterer Rechtsmittel wird hiermit ausdrücklich vorbehalten.

Selbstverständlich kann die Gesuchstellerin für ihre mutmasslich strafrechtlich relevanten Handlungen und ihr Ersuchen um deren nachträgliche Gutheissung sowie um unkontrollierte Weiterführung der 'LEX KIBAG' keinerlei Anspruch auf schützenswerte Interessen geltend machen.

Wir machen geltend, dass dringlich eine Verfahrensvereinigung aller Gesuche in derselben Sache (Bachtellen-Deponie) vorzunehmen ist, um die seit Jahren schwelende Rechtsunsicherheit und die offensichtlichen Rechtsverletzungen zu beenden.

## 3. **Stellungnahme zum «*Bericht der AKP betr. Kiesabbau- / Deponieareal KIBAG, Tuggen – Verkehrliche Beurteilung best. Erschliessung, vom 29. Oktober 2020*»**

### 3.1 Offensichtliche Manipulation im Abschnitt «*Fazit*», fehlende Unterschrift, Einreichung 9 Monate verspätet

Mit Schreiben vom 26. Juli 2021 reichte lic.iur. Christian Juchler für die Gesuchstellerin mit 9-monatiger Verspätung das auf den 29. Oktober 2020 datierte, nicht unterzeichnete Papier der AKP als «*Kurzbericht Nr. 2055-05-100a, Projekt 2055*» mit den Kürzeln «*DB / AK, 1.0*» ein. Dieser Bericht war vom genannten Büro zuhanden des

«Auftraggebers KIBAG Management AG, Seestrasse 404, CH-8038 Zürich» erstellt worden.

Der Bericht wird im erwähnten Schreiben der Gesuchstellerin als «*innert Frist* (eingereichter), *verlangter Bericht eines unabhängigen Fachbüros*» bezeichnet, «*welcher aufzeigt, dass die Erschliessung in technischer Hinsicht hinreichend ist und den einschlägigen Normen entspricht*».

Auf den ersten Blick fällt auf, dass das Fazit auf Seite 12/12 drei Abschnitte enthält, von denen der dritte in Fettschrift gedruckt ist. Dieser Text hat einen Einzug vom rechten Rand um rund einen Drittel, der vom übrigen Layout des Papiers völlig abweicht. Dieser letzte Abschnitt erweckt den Eindruck einer Manipulation (Fälschung) des Originals. Verstärkt wird dieser Eindruck noch durch die Tatsache, dass die Unterschrift des Verfassers/der Verfasser fehlt.

Möglicherweise enthielt der originale Bericht weitere Passagen, die aber entfernt wurden, bevor die uns zugestellte Kopie von der Gesuchstellerin eingereicht wurde.

Ohne Unterschrift ist der Bericht ohne jede Relevanz, resp. nichtig. Er ist antragsgemäss aus dem Recht zu weisen.

## 3.2 Inhaltliche Rügen

Vorsorglich werden nachfolgend – trotz unserer Nicht-Anerkennung des «*Berichts*» als «*Originalgutachten*» – die darin enthaltenen Darstellungen und Folgerungen substantiiert beanstandet:

### 3.2.1 Zur Darstellung der Ausgangslage, S. 1 und 12

#### 1. Abschnitt:

Dass die fälschlich «*Rekultivierung*» genannte Deponie Bachtellen «*mit sauberem Aushub*» erfolge, wird als nicht nachgewiesen bestritten.

Es fehlen (wie von uns in allen hängigen Verfahren detailliert gerügt) die erforderlichen rechtsverbindlichen Konzessionen, d.h. genaue Detailpläne und Umschreibungen der Vorgaben zur Qualität des Deponiematerials, eine rechtsverbindliche, detaillierte Darstellung des Aufbaus und des Umfangs der Deponie, die gesetzlich verlangten, unverzichtbaren Vorgaben und Umsetzungen des Grundwasserschutzes sowie verbindliche Erschliessungsvorgaben.

Nur bei Vorhandensein vollständiger und genehmigter Rechtsgrundlagen dürfte überhaupt eine Deponietätigkeit stattfinden. Das Einhalten aller Vorgaben für «*sauberen Aushub*» im Gewässerschutzbereich A<sub>v</sub> müsste durch engmaschige Kontrollen mit offenzulegenden Protokollen belegt werden können. All diese Vorbedingungen sind nicht erfüllt, resp. die einschlägigen Verfügungen sind nicht vorhanden.

Im sog. «*Bericht*» (Gefälligkeitsgutachten) wird jedoch in stossend unprofessioneller Weise die primäre Problemstellung (nämlich die Unrechtmässigkeit der laufenden und willkürlich geplanten zukünftigen Auffüllungen) mit keinem Wort erwähnt.

## 2. Abschnitt:

Die nichtssagende Aussage, «*in dieser Zeit (gemeint sind die als «beinahe 40 Jahre» bezeichneten 43 Jahre seit Erteilung der geheimgehaltenen Konzession von 1978) haben sich viele Rahmenbedingungen verändert*», zeigt geradezu prototypisch den Grad der Oberflächlichkeit des eingereichten Papiers.

Die geänderten Rahmenbedingungen wären in einer seriösen Analyse mindestens summarisch aufzulisten. Hier fehlt eine solche Aufzählung jedoch gänzlich.

Zur Menge des einzubringenden Materials wird lediglich ausgesagt, dass die Auftraggeberin deshalb «*bezweck(e), die bewilligten Endhöhen bis maximal auf Höhe des ursprünglichen Terrains (...) anzuheben*», dies ohne Nennung der entsprechenden zusätzlichen Deponie-Kubaturen von bis 50 Meter Mächtigkeit auf dem 13.5 ha grossen Grubengebiet.

Die verschwiegene zentrale Grösse (Menge des einzubringenden Materials) wäre die primäre Grundlage für eine seriöse Berechnung der Werksfahrten-Gesamtzahl. Auch das Fehlen dieser massgeblichen, fundamentalen Datengrundlage zeigt, dass der «*Bericht*» aus dem Recht zu weisen ist.

## 3. Abschnitt

Die Auftragsbeschreibung ist entsprechend falsch, kann doch für völlig unbekannte Transport-Kubaturen gar kein brauchbares Verkehrsgutachten erstellt werden. Das heisst konkret:

- Es kann auf dieser desolaten Grundlage nicht «*im Rahmen des vorliegenden Berichts (...) geprüft*» werden, «*ob für die Transporte während der zusätzlichen Auffüllung die bestehende Erschliessung, welche für den Kiesabbau und die bisherigen Auffüllungen sowie die weiteren Tätigkeiten im Gebiet genutzt wird, weiterhin*

*genügt oder ob zusätzliche Massnahmen erforderlich sind, um die Erschliessung sicherstellen zu können.»*

- Eine seriöse Behandlung des Auftrags hätte erfordert, dass sich die Gutachter die fehlenden Informationen bei der Auftraggeberin beschafft hätten. Indem sie dies unterliessen, gaben sie sich dafür her, einen auf Anhub erkennbaren Pseudobehricht einzureichen, der gar nicht zugelassen werden kann. Das Fehlen der Unterschriften erklärt sich auch aus diesem Sachverhalt.
- Hinzu kommt, dass die im öffentlich-rechtlichen Vertrag von 2008 vereinbarte Verpflichtung zum Bau einer Werkstrasse auf Tuggner Gemeindegebiet als *«zusätzliche Massnahme»* ebenso übergangen wird. Der Unwille der Gesuchstellerin, ihre eingegangenen Verpflichtungen überhaupt jemals zu erfüllen, kommt auch im Verschweigen dieses Erfordernisses zum Ausdruck.

### 3.2.2 Zum Kapitel *«Verkehrsbelastung»*, S.2 und 3

Der als Grundlage verwendete *«Umweltverträglichkeitsbericht UVB: Fachbericht Verkehr / Lärm / Lufthygiene» (Stand Dezember 2017) für das Auffüllprojekt»* wurde von den Einsprechern im hängigen Verfahren wegen entscheiderelevanten Mängeln beanstandet. Er besitzt keinerlei Verbindlichkeit, weshalb wir ihn als Datenquelle nicht anerkennen.

Die Erhebungen des UVB sind überdies völlig veraltet. Als diese Daten erhoben wurden, bestanden noch andere Verkehrsflüsse zum Grubenareal, die das Strassennetz der Gemeinde Wangen betrafen. Seit diese nun weggefallen sind, ist die Belastung von Tuggens öffentlichen Strassenabschnitten durch die LW-Fahrten der Gesuchstellerin gravierend stärker geworden.

Die Gesuchstellerin hat somit keine schlüssige, bzw. eine falsche Analyse des IST-Zustandes vorgelegt. Entsprechend fehlt auch für die vorgeblichen *«rund 30'800 Lastwagen-Fahrten pro Jahr (...) für die zusätzlich geplante Auffüllung»* ein Anhang mit präzisen, nachprüfaren Angaben zum *«künftig erwartete(n) Verkehrsaufkommen»*.

Dass es sich um einen DTV-Mehrverkehr von *«85 LKW-Fahrten pro Tag»*, resp. *«123 LKW-Fahrten pro Betriebstag / zusätzlichen durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV)»* handle, wird entsprechend als unbelegte, falsche Behauptung bestritten.

Als unhaltbar bestritten wird auch die offenbar frei erfundene Vorgabe einer «*Betriebszeit der Kiesgrube (Montag -Freitag, 07.00 – 12.00 und 13.00 – 18.00 Uhr)*». Ohne Konzession existiert keinerlei bewilligte, klar definierte Betriebszeit, und notabene waren die Zeit-Vorgaben des verfallenen(!) öffentlich-rechtlichen Vertrags von 2008 massiv strenger: gestattet waren Werköffnungs- und Betriebszeiten von 07.15 – 11.45 und 13.15 – 17.15h, d.h. insgesamt täglich 1½ Stunden weniger Belastung mit Lärm, Staub, Abgasen und Sicherheitsrisiken zulasten der Öffentlichkeit auf den Strassen.

Wir rügen auch, dass Aussagen zu den Spitzenbelastungen völlig fehlen. Durchschnitts-Fantasiezahlen sind als Berechnungsgrundlagen nicht brauchbar.

Wie bekannt, fahren an Spitzenzeiten die Lastwagen für die Gesuchstellerin geradezu im Konvoi.

Von einer aussagekräftigen Erhebung und Prognose zur Verkehrsbelastung kann entsprechend keine Rede sein.

### 3.2.3 Zu den Kapiteln «*Strassentypen und Randbedingungen*» S. 4 und 5 und «*Beurteilung nach Strassentypen*» S. 5 und 6

Die Qualifizierung der vorhandenen Strassentypen zur Bewertung ihrer Sicherheit und Belastbarkeit ist ein zentrales Element eines seriösen und verwertbaren Verkehrsgutachtens. Hierbei dürfen keine grundlegenden Fehler «*einfach so passieren*». Doch genau solch elementare Fehler finden sich im «*Bericht*» zuhauf.

Auf Seite 4 (Tabelle 3) wird die «*Sammelstrasse (Quartiersammelstrasse)*» dunkelgelb dargestellt, die «*Verbindungsstrasse (Lokalverbindungsstrasse)*» rot. In völligem Widerspruch dazu ist die Sammelstrasse in der Karte Seite 6 («*Abschnitt Buchbergstrasse ab Siedlungsgebiet Tuggen bis zur Zürcherstrasse*») aber rot und die Verbindungsstrasse («*Bolenberg- /Buchbergstrasse vom ehemaligen Restaurant Bolenberg bis zum Siedlungsgebiet Tuggen*») dunkelgelb markiert.

Wir rügen diese völlig widersprüchliche Bezeichnung/Qualifizierung der Strassen in Tabelle 3 auf Seite 4 gegenüber den Darstellungen in der Karte und im Text Seite 6 als mutmasslich vorsätzliche Täuschung, resp. als gezielt irreführend.

Weiter werden die Verhältnisse nicht für alle Begegnungsfälle und möglichen Konflikte dargestellt, weil der Langsamverkehr völlig ausgeklammert bleibt. Das Fehlen von Trottoirs für Fussgänger – insbesondere an äusserst gefährlichen, schmalen Stellen – wird im «*Bericht*» ebenfalls nicht thematisiert.

Zudem entsprechen die angegebenen Tempolimiten nicht der bestehenden Signalisation und sind lebensfern, speziell bei abwärtsfahrenden Fahrzeugen:

- Abb.3, PW/LW, 4.90 und 5.40m, Tempo 0-20km/h
- Abb.4, PW/LW, 6.00 und 6.40m, Tempo 50 km/h
- Abb.5, LW/LW, 5.70 und 6.30m, Tempo 0-20 km/h

Unhaltbar ist insbesondere Folgendes:

a) Abschnitt 1, Bolenbergstrasse als Erschliessungsstrasse

Eine «*stark reduzierte Geschwindigkeit*» wird auf der Bolenbergstrasse von den oft unter Zeitdruck stehenden Lastwagenfahrern nicht eingehalten. Sie fahren deshalb üblicherweise nicht gemäss der VSS-Norm. Entsprechend liegt die Belastbarkeitsgrenze weit unter den angegebenen «*max. 150 Fahrzeugen pro Stunde*», d.h. 2½ Fahrzeugen pro Minute. Die Bolenbergstrasse war nie als Erschliessungsstrasse für die Grube Bachtellen ausgestaltet und bewilligt worden, sondern einzig für das Betonwerk.

Die vorgelegte Bewertung der AKP Verkehrsingenieur AG ist offensichtlich unseriös und aus dem Recht zu weisen.

b) Abschnitt 2, Buchbergstrasse als «*Verbindungsstrasse*» mit dem «*Ausbaugrad einer Erschliessungsstrasse*»

Aufgrund des Querschnitts der Gemeindestrasse von lediglich 5.0 bis 5.2m ist mit jedem Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen ein potenziell hohes Unfall-Risiko verbunden. Die Annahme einer «*Belastbarkeitsgrenze bei max. 150 Fahrzeugfahrten pro Stunde*» ist unzumutbar, und die gesetzlichen Ansprüche an eine Deponie-Erschliessung (Werkstrasse) sind im genannten Umfang (Auffüllung bis zum ursprünglichen Gelände-Niveau) auf der Buchbergstrasse keinesfalls erfüllt. Die Buchbergstrasse war nie als Erschliessungsstrasse für die Grube Bachtellen ausgestaltet und bewilligt worden, sondern einzig für das Betonwerk.

Der Abtransport von Material aus der Grube Bachtellen erfolgte in Richtung Westen über das Förderband, das jedoch selbstredend nicht für das Einbringen von Deponiematerial (in der Gegenrichtung!) –

verwendbar ist. Zudem hätte das Förderband laut dem öffentlich-rechtlichen Vertrag schon vor Jahren beseitigt oder zumindest unter den Boden verlegt werden müssen. Doch auch diese Vertragsvereinbarung wurde von der Gesuchstellerin bis heute nicht erfüllt.

Die vorgelegte Bewertung der AKP Verkehrsingenieur AG ist offensichtlich unseriös und aus dem Recht zu weisen.

c) Abschnitt 3, Buchbergstrasse als «*Sammelstrasse*» ab Siedlungsgebiet Tuggen bis zur Zücherstrasse

Auch für diesen Strassen-Abschnitt enthält der Bericht eine grob falsche Situationsanalyse. Dieser Abschnitt ist der Schulweg von Kindergartenkindern ab 4 Jahren, weshalb aus Sicherheitsgründen massiv höhere Anforderungen zu erfüllen sind. Die «*VSS-Norm für den Strassentyp Quartiersammelstrasse mit Belastbarkeitsgrenze am Querschnitt bei 500 Fahrzeugfahrten pro Stunde*», d.h. von 8.3 Fahrten pro Minute(!) – bei einem überwiegenden Anteil von Deponiematerialtransporten – ist selbstredend NICHT eingehalten. Vielmehr wird hier in verantwortungsloser Weise die Unversehrtheit von Passanten und insbesondere von Kindern aufs Spiel gesetzt.

Auch diese unhaltbare Beurteilung der AKP Verkehrsingenieur AG ist aus dem Recht zu weisen.

3.2.3 Zum Kapitel «*Leistungsfähigkeit*», Seite 7

Erneut muss hier gerügt werden, dass die Verkehrs-Verhältnisse zu Spitzenzeiten überhaupt nicht berücksichtigt sind. Die VSS-Norm 40 016a zu bemühen, um «*die massgebliche stündliche Verkehrsstärke herzuleiten*», ist unbehelflich, denn eine Beurteilung der Belastbarkeit kann aufgrund der oben gerügten, elementaren Fehler nicht vorgenommen werden.

Die Folgerung, es handle sich um eine «*Zunahme der Verkehrsbelastung von zwölf Fahrzeugen pro Stunde während der Betriebszeit*» und «*Es handelt sich dabei um ein geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen, welches keinen grossen Einfluss auf die Verkehrsqualität der Bolenberg- und Buchbergstrasse haben wird*», ist haltlos. Dasselbe trifft auch zu für die mit nichts begründete Aufteilung der Belastung dieser beiden Strassen im Verhältnis 60% zu 40%.

Der nicht näher definierte (weil ohne Konzession nicht definierbare!) «Projektzustand» für das «angepasste Auffüllungsprojekt» ist eine Phantom-Grösse ohne jegliche Nennung und Präzisierung der Kubaturen.

Hinzu kommen die im «Bericht» nicht berücksichtigten neuen Abbau- und Depo-niestandorte am Buchberg, welche die Gesuchstellerin gemäss Richtplanung schon in Stellung gebracht hat. Dies kommt einer groben Irreführung bezüglich der tatsächlich anvisierten Verkehrsbelastung gleich.

Wir rügen auch das Fehlen von Angaben zum Zeithorizont, der angesichts der geplanten Betriebserweiterungen von massgeblicher Belastungsbedeutung ist (massiv höhere Instandhaltungskosten) und die Lebensqualität der Einsprecher und den Wert ihrer Liegenschaften gravierend beeinträchtigen könnte.

Die Betreiberin nimmt diese öffentlichen Strassen in einem extremen Ausmass für sich in Anspruch – ohne entsprechende Gegenleistungen an die Öffentlichkeit – was hiermit erneut beanstandet wird.

#### 3.2.4 Zum Kapitel «Verkehrssicherheit», Seiten 8 bis 11

Dass es bisher noch zu keinen gravierenden Unfällen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Gesuchstellerin gekommen ist, liegt in erster Linie daran, dass diese öffentlichen(!) Strassen von Fussgängern zum eigenen Schutz möglichst gemieden werden.

Es fehlt auch jegliche Erwähnung der Geländeform und der Probleme, die sich aus dem teilweise starken Strassengefälle ergeben. Die Gesuchstellerin lässt die steilen Strassenabschnitte im Winter für ihren Werkverkehr extrem stark salzen – und verursacht damit laufend erhebliche Umweltbelastungen (Übersalzen des Meteorwassers). Die übermässige Abnutzung der öffentlichen Strassen, speziell auch in den Wintermonaten, verursacht hohen Zusatzaufwand für die Gemeinde, was im «Bericht» ebenfalls unberücksichtigt bleibt.

Im «Bericht» fehlt – besonders gravierend – eine umfassende Darstellung der Gefahrensituation an den zwei heikelsten Stellen, nämlich bei den unübersichtlichen, rechtwinkligen Abzweigungen Buchbergstrasse/Bolenbergstrasse und Bolenbergstrasse/Zürcherstrasse. Der wesentliche Begegnungsfall LW/LW an diesen Gefahrenstellen und die dort täglich beobachtbaren, riskanten Manöver mit Rückstaus in den Strassen wurden aus den auf den Seiten 9 bis 11 präsentierten «Engstellen» ausgeklammert.

Die Engstellen-Beschreibungen werden im Detail wie folgt beanstandet:

Engstelle 1:

Wir bestreiten, dass diese Stelle *«als nicht problematisch beurteilt»* werden kann. Dort finden immer wieder gefährliche, unvermeidliche Rücksetzmanöver von Lastwagen in die Kantonsstrasse statt.

Engstelle 2:

Die *«erforderliche angepasste Geschwindigkeit»* und *«erhöhte Aufmerksamkeit»* genügt keineswegs. Auch eine zusätzliche Signalisation ist keine angemessene Massnahme, denn im südlichen Bereich bis nach der Kurve Bolenbergstrasse 15 kommt es ebenfalls häufig zu riskanten Rückfahrmanövern von Lastwagen, die dort nicht kreuzen können.

Engstelle 3:

Wir bestreiten, dass es sich hier um ein *«geringes Verkehrsaufkommen»* handle. Diese beschönigende Darstellung steht völlig im Widerspruch zur (im *«Bericht»* unbelegten, ohnehin als zu niedrig bestrittenen) Angabe von *«1200 Fahrten pro Tag»*. Fälschlich wird auch das *«niedrige Geschwindigkeitsniveau»* an dieser unübersichtlichen Stelle als Vorteil dargestellt, obwohl es eine Folge der häufigen, riskanten Lastwagen-Rückfahrmanöver ist und keineswegs *«insgesamt»* eine Einschätzung als *«unproblematisch»* rechtfertigt.

Engstelle 4:

Auch dieser Engpass bei der Durchfahrt Girendorf ist gefährlich, seine Problematik wird falsch dargestellt. Er ist total und nicht nur *«eher»* unübersichtlich, wie Abb. 13 deutlich zeigt. Auch hier genügt es nicht, dass *«die Verkehrsteilnehmenden (...) die Geschwindigkeit anpassen»* und *«mit einer beidseitigen Signalisation 'Engpass' (...) auf die Situation aufmerksam gemacht werden (können)»*. Effektiv kann die bestehende Strasse den geplanten, aber nicht offengelegten Zusatz-Werkverkehr gar nicht verkraften. Eine solche Erschliessung ist nicht bewilligungsfähig. Sie verstösst massiv gegen die gesetzlichen Vorgaben, und die beschönigende Darstellung im Gefälligkeitsgutachten der AKP Verkehrsingenieur AG ändert nichts an dieser Tatsache.

#### Engstelle 5:

Bestritten. Die Stützmauer bei der Buchbergstrasse 50 engt den Strassenraum ebenfalls massiv (und nicht nur «etwas») ein und die Situation ist völlig unübersichtlich. Die Gesuchstellerin kann nicht private Grundstücke für Ausweichmanöver ihres Werkverkehrs beanspruchen. Effektiv sind an dieser Stelle sogar 40-Töner bei Gegenverkehr immer wieder gezwungen, rückwärtszufahren. Das heisst, dass die ungenügende Erschliessung die Lastwagenfahrer zu verkehrlichen Straftaten zwingt, resp. Verletzungen des Strassenverkehrsgesetzes hier planerisch geradezu provoziert werden.

#### Fehlende Dokumentation für den Einlenker Zürcherstrasse-Bolenbergstrasse:

Absolut unhaltbar ist das Ausblenden des wohl gefährlichsten Punktes beim Einlenker Zürcherstrasse-Bolenbergstrasse, der von uns bereits in den Einsprachen beschrieben und dokumentiert worden ist. Dass die vorgelegte «*Verkehrliche Beurteilung best. Erschliessung mit Ergänzung Verkehrssicherheit*» ausgerechnet diese einschlägig bekannte Gefahrenstelle unerwähnt lässt, disqualifiziert das Papier noch mehr. Dessen Aussagen sind offensichtlich unbrauchbar.

#### 3.2.5 Zum Fazit, Seite 12

Wie schon unter Ziff. 3.1 ausgeführt, wird das Fazit (zumindest dessen fettgedruckter Teil) als mutmassliche Fälschung bestritten.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass dieses Papier keine unbefangene, angemessene und professionelle Würdigung der Negativ-Punkte enthält, weshalb es bezüglich jeder einzelnen Beschreibung ebenso wie in der Gesamtbeurteilung als unglaubwürdig und sachverhaltswidrig bestritten wird.

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates Tuggen, wir ersuchen Sie um Einbezug dieser Stellungnahme in Ihre Erwägungen und zeitnahe Gutheissung unserer Anträge.

Mit freundlichen Grüssen

Für die Einsprecher

Kathrin Ziegler

Nadia Schättin