



Eggweg und Abzweigung Rotshollen. Auf diesen Strassenabschnitten wurde 2016 und 2017 der Feinbelag eingebaut. (Photo: Gemeinde Lauwil)

Sanierung der Gemeindestrassen im Dorf

Lauwil ist mit seinen 330 Einwohnern ein kleines Dorf. Entsprechend kurz und eher bescheiden zeigt sich das aktuelle Strassennetz in der Bauzone. Der Aufwand für den Strassenunterhalt ist deshalb klar geringer als bei einer grösseren Gemeinde. Bei anderen Sachgebieten, wie zum Beispiel der Wasserversorgung trifft dies nicht unbedingt zu. Auch „geringerer Unterhaltsaufwand“ setzt voraus, dass die Strassen regelmässig begutachtet und die notwendigen Arbeiten rechtzeitig ausgeführt werden.

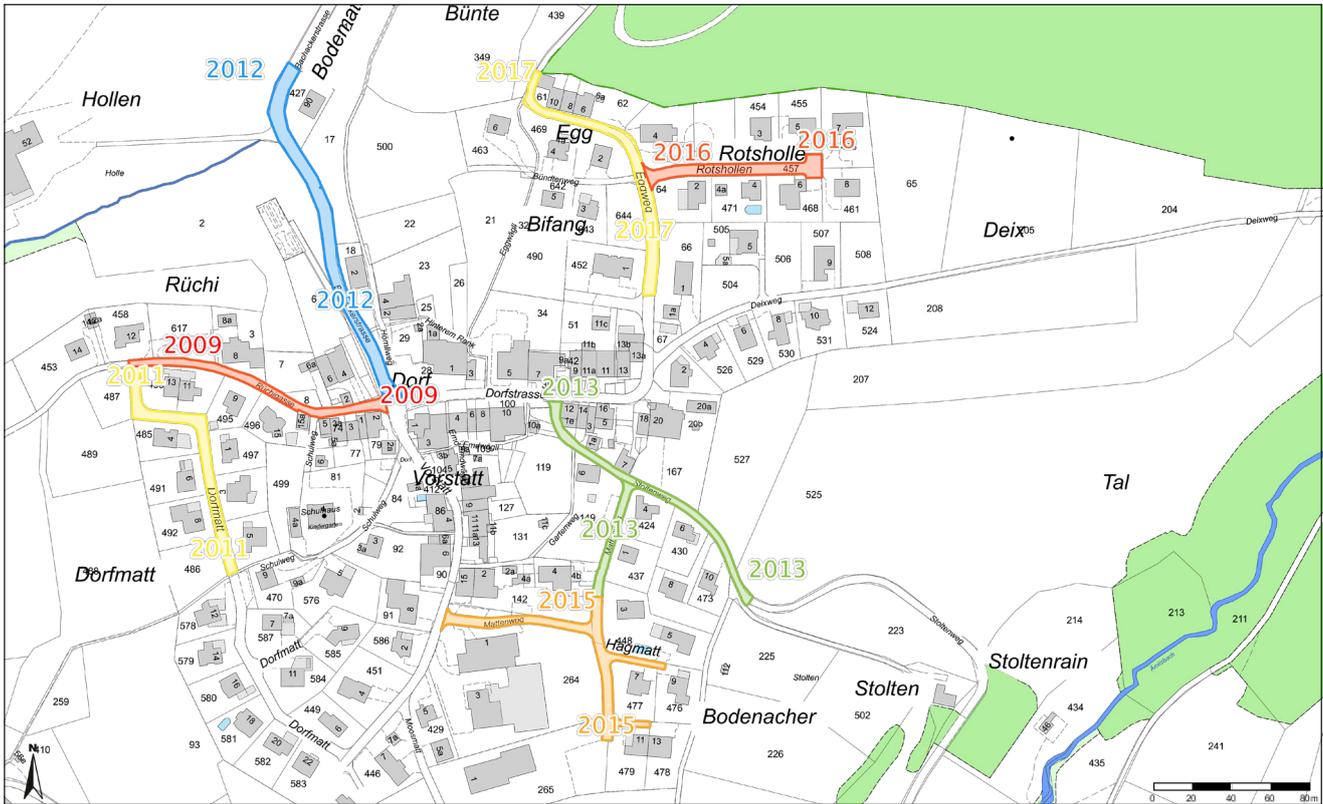
Im Jahre 2009 wurde ich in den Gemeinderat gewählt. Die Strassen bekam ich als eines meiner Ressorts zugeteilt. Unterlagen über den Zustand der Strassen waren auf der Gemeinde wenig vorhanden. Unser Wegmacher Kurt Vogt hatte verschiedene Aufzeichnungen und Skizzen über die Strassen und deren Zustand. Auffällig war, dass bei einigen in den letzten 30 Jahren neu gebauten Strassen die letzte Schicht, der sog. Deckbelag fehlte. Als Deckbelag (auch Deckschicht, Fahrbahn-decke oder Feinbelag) wird der oberste Teil des Strassenaufbaus bezeichnet. Unter dem Deckbelag liegen eine oder je nach Beschaffenheit des Geländes mehrere Tragschichten.

An der Rüchigasse sollte im Jahr 2009 der Feinbelag erneuert werden. Offerten lagen bereits vor und der Gemeinderat vergab die Arbeiten. Am abgesprochenen Ausführungstag bekam ich am Morgen ein Telefon. Die Bauleitung teilte mit, dass die Offerte mit dem Zustand der Strasse kaum etwas zu tun hätte. Die offerierten CHF 25'000 seien viel zu tief veranlagt und es würde keinen Sinn machen, die Strasse nach dieser Offerte in Stand zu stellen. Das hiess Stopp: Wir mussten das Ganze zurückziehen und neue Offerten einholen. Diese ergaben ganz andere Zahlen. Die Günstigste belief sich auf CHF 44'000, die Teuerste auf CHF 70'000. Warum diese Preisunterschiede? Wie wir - nicht nur im Strassenbau - feststellen, richten sich die Offerten in vielen Fällen nach der Fülle der Auftragsbücher der Firmen. Sind die Bücher voll, verlangen sie dementsprechend hohe Preise; sind die Auftragsbücher lichter, ergeben sich tiefere Preise. Im Strassenbau entscheidet aber z.B. auch mit, wie und wo die Firma das zu entsorgende Material hibringt. Hat die Firma eine eigene Deponie, so wirkt sich dies positiv auf die Preisgestaltung aus. Der Feinbelag in der Rüchigasse wurde dann im Jahre 2010 eingebaut. Verschiedene kleine Anpassungsarbeiten waren ebenfalls notwendig, so dass sich die Schlussrechnung auf CHF 45'000 belief.

Der Strassenabschnitt im Neubaugebiet der Dorf-matt bekam im Frühling 2011 den Deckbelag. Ein grösseres Projekt startete im Herbst des gleichen Jahres im Bachacker. Zusammen mit der Erneuerung der Kantonsstrasse wurden von der Gemein-



Auskoffierung des Stolten-/Mattenwegs. Der grösste Teil des Materials bestand aus Bauschutt, welcher zur Füllung der alten Strasse benutzt wurde.



Sanierung der Gemeindestrassen und der Kantonsstrasse (blau) im Dorf Lauwil mit neuem Deckbelag: Abschnitte und Jahre.

de die Kanalisation und Wasserleitung erneuert und dabei ein Trennwassersystem eingebaut. Innerhalb dieses Projektes bekam der Werkhof einen vergrösserten Vorplatz mit Belag. Ende Oktober 2012 konnte das Werk der Gemeinde übergeben werden. Eine Erleichterung wäre sicher, wenn man ein Projekt anfangen und zu Ende führen könnte, bevor man ein Neues startet. Dies ist aber bis heute eine Wunschvorstellung geblieben.

Im Jahr 2010 begann die Planung für den Strassen- und Wasserleitungsbau Stalten-/Mattenweg (Dorfteil). Der damalige Gemeindepräsident war überzeugt, dass die Gemeinde dieses Projekt zum Kostensparen ohne Ingenieurbüro durchziehen könnte. Nach dem Studium verschiedener Unterlagen und Besprechungen mit dem damaligen Gemeinderat M. Blasutto (Ressort Wasser) war uns schnell klar, dass dies ein unmögliches Unterfangen würde. Die Realität hat dies bis zum Abschluss des Projektes im Jahre 2013 bestätigt. Es wurde ein Projekt mit vielen Ecken und Kanten und Gerichtsentscheiden. Der Staltenweg zeigte sich im übertragenen Sinne als Karrenweg (ein Weg aus Stei-



Alter Belag des Staltenwegs. Unter der Teerschicht liegt ein Sand- und Steingemisch. Es gibt keinen Koffer.

nen, Mergel, Sand oder weiteren Materialien, der je nach Notwendigkeit mit einer Schicht Teer überzogen wurde). Es gab praktisch keinen Unterbau und von einer Kofferung konnte keine Rede sein.

Beim hinteren Teilstück des Mattenweges war es im Projekt Stolten-/Mattenweg nicht notwendig die Werksleitungen zu erneuern. In diesem Bereich wurde im Jahr 2015 der Deckbelag eingebaut. Im Jahre 2016 folgte die Rotshollen. Hier waren einige kleine Korrekturen erforderlich, da es an gewissen Stellen leichte Absenkungen gab. Im darauf folgenden Jahr 2017 bekam auch der Eggweg endlich seinen Feinbelag. Der Einbau erforderte besonders Geschick, da der Belag normalerweise von unten nach oben gezogen wird. Dies war hier nicht möglich, denn oben gab es keine Wegfahrmöglichkeit für die Baumaschinen. Vor dem Einbau des Belags legten wir bei der Parzelle 644 die Anschlüsse für Kanalisation und Trinkwasser, so dass diese für das noch fehlende Haus bereits vorhanden sind.

Inzwischen sind erfreulicherweise alle Strassen im Dorf mit einem Feinbelag oder Deckbelag versehen. Man kann sich fragen, warum die Strassen einen Feinbelag benötigen. Gegenfrage: Warum ziehen wir im Winter einen Mantel an? Die Antworten gehen in die gleiche Richtung. Der Feinbelag schützt die Strassen vor Kälte, Frost, Wasser, Wärme und dämmt Lärm. Ein Feinbelag verlängert das Leben einer Strasse.

Zum Schluss eine Bemerkung zur guten Zusammenarbeit. Viele Projekte können nicht von einem einzelnen Mitglied des Gemeinderates alleine durchgezogen werden. Gemeinderäte und Gemeinderätinnen sind Teamplayer.

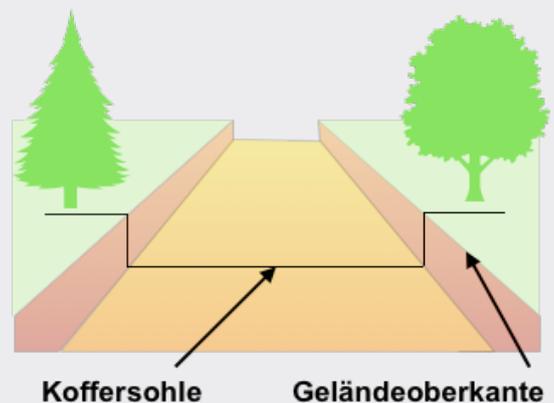
Peter Erni



Was heisst Kofferung?

Im Strassenbau wird zuerst eine Schicht abgebagert. Dabei entsteht ein flächenartiger Aushub von der obersten Schicht bis in eine bestimmte Tiefe. Der Aushub wird Auskoffierung genannt, die tiefste Stelle wird als Koffersohle bezeichnet. Die Koffersohle muss auf eine Ebene ausgeglichen und je nach Beschaffenheit stabilisiert und verbessert werden. Dies ist notwendig, um Wasseransammlungen zu verhindern, die später zu Absenkungen in der Strasse führen können. Auf die Koffersohle werden nun die verschiedenen Tragschichten bis zum Deckbelag aufgetragen. Diese können aus Kies, Schotter, Sand, Splitt oder Kalkmischungen bestehen und richten sich nach der Frostanfälligkeit und der Belastung der Strasse.

Die Begriffe Auskoffierung und Koffer stammen aus den Zeiten des Strassenbaus, als man versuchte auf vernässtem Gelände Wege anzulegen. Obwohl sie völlig veraltet sind, werden sie in der Fachsprache bis heute noch benutzt.



Fahrversuche zur Ermittlung der notwendigen Breite der Einfahrtskurve des Stoltenweges (2011).