

Von der Gallusstadt ins Kriegsgebiet

Die Milizfeuerwehr St. Gallen überführt ein ausgedientes Tanklöschfahrzeug in die Ukraine.

Elias Rütsche

Wenn es in der Stadt brennt, dauert es meistens nicht lange, bis es angebraust kommt: Gemeint ist das Tanklöschfahrzeug der Milizfeuerwehr West der Stadt St. Gallen. Seit 1997 ist es in Betrieb und hat jahrelang in den Strassen der Stadt Brände gelöscht. Nun hat es ausgedient und soll in der Ukraine ein neues Leben erhalten. Es ist schon der dritte Lebensabschnitt, denn bevor das Fahrzeug zur Feuerwehr kam, war es beim Schweizer Militär Teil des Löschzugs.

Einen Einsatz in der Gallusstadt wird das Tanklöschfahrzeug nicht mehr durchführen. Es wurde schon vorbereitet für die Überführung in die Ukraine. Dort wird es bei einer Feuerwehr zum Zug kommen, die nur über zwölf Feuerwehrmänner und Feuerwehrfrauen verfügt, aber für rund 20 Gemeinden zuständig ist. Zahlen, die in der Schweiz unvorstellbar sind. Zum Vergleich: Die Feuerwehr St. Gallen West hat zwei Löschzüge mit je 27 Feuerwehrangehörigen. In der Ukraine soll das Gefährt aus St. Gallen ein 40 Jahre altes Tanklöschfahrzeug ersetzen und den Feuerwehrangehörigen die Arbeit erleichtern.

1300 statt nur 50 Kilometer

Feuerwehrmann Sandro Hättenschwiler ist Mitorganisator der Überführung. Vier Feuerwehrmänner werden mehrere Tage lang gemeinsam unterwegs sein und versuchen, das Feuerwehrauto möglichst reibungslos an seinen Zielort zu bringen. Er sagt: «Unsere grösste Angst ist, dass uns das Fahrzeug abliegt.» Normalerweise werde das Fahrzeug maximal 40 bis 50 Kilometer weit bewegt. Die Überführung ist aber rund 1300 Kilometer lang. Also fast das Zehnfache der normalen Strecke.



Dieses Feuerwehrauto wird an die Ukraine gespendet.

Bild: zvg

Geplante Route der Überführung



Quelle: StepMap, 123map – Daten: Openstreetmap, Lizenz Odbl 1.0/Karte: mlu

Aus diesem Grund fährt auch nicht die ganze Gruppe im Tanklöschfahrzeug mit. Das Fahrzeug wird fast vollständig von einem Personenzug begleitet, wobei immer zwei Feuerwehrmänner in einem Fahrzeug rei-

sen werden. Sollte das Feuerwehrauto plötzlich stillstehen, wäre man immer noch mobil. Zum Team gehört auch Silvan Hollinger – er ist der Mechaniker. Hättenschwiler sagt: «Falls irgendetwas schiefgehen sollte

mit dem Fahrzeug, haben wir ihn dabei.»

Ziel ist die ukrainische Stadt Ushgorod ganz im Westen des Landes. Dort soll dann die Übergabe des Fahrzeugs an die ukrainischen Kolleginnen und Kolle-

gen stattfinden. Ushgorod liegt im Dreiländereck zwischen Ungarn, der Slowakei und der Ukraine, direkt an der slowakischen Grenze und ist die Hauptstadt der Oblast Transkarpatien.

Am 5. Dezember wird das Fahrzeug über die Schweizer Grenze nach Feldkirch gebracht. Dies sei nötig, da man am nächsten Morgen schon um 5 Uhr abfahren möchte und dann der Zoll noch nicht besetzt sei. In Österreich wird das Tanklöschfahrzeug in einer Lagerhalle des Speditionsunternehmens Gebrüder Weiss parkiert. «Das ist wichtig, denn man kann das Fahrzeug nicht abschliessen», sagt Hättenschwiler.

Am 6. Dezember geht es dann los: Von Feldkirch aus fährt der ganze Trupp zuerst durch Österreich und dann weiter in die Slowakei bis nach Branska Bystrica. Die Fahrtzeit beträgt rund zwölf Stunden. Dazu kommt noch eine Mittagspause. «Der Plan ist es, am Mittwochabend beim Zwischenstopp anzukommen, um dann am nächsten Morgen noch die letzten 300 Kilometer an die ukrainische Grenze zu fahren.»

Am Steuer werden sich die vier Männer abwechseln und fürs Abendprogramm ist schon gesorgt: «Wir haben Jasskarten und etwas Appenzeller-Schnaps dabei», sagt Hättenschwiler und lacht. Auch in der Slowakei können sie das Fahrzeug in einer Garage einlagern. «Sonst müssten wir es in der Nacht bewachen.»

Mehrere Bewilligungen zur Einfuhr nötig

«Das Treffen in Ushgorod ist noch nicht ganz in Stein gemeisselt», sagt Hättenschwiler, der sonst als Teamleiter der Brandschutzabteilung bei Siemens arbeitet. Momentan seien noch Abklärungen zur Einreise im Gange. Kriegsreporter Kurt Pelada wird die Gruppe als Journalist begleiten und danach in der Uk-

raine bleiben. Er ist auch für das Organisatorische zuständig. Sollte mal etwas schief gehen, ruhen die Hoffnungen auf ihm und seinen Erfahrungen in der Ukraine.

Alle Bewilligungen einzuholen, damit die Einfuhr ins Land klappen kann, sei offenbar eine ziemlich komplizierte Sache, sagt Hättenschwiler. Um über die Grenze nach Ushgorod zu gelangen, haben sie deshalb ungefähr fünf Stunden eingerechnet. Im Notfall könnten sie das Fahrzeug auch an der Grenze stehen lassen und jemand anderes würde es dort abholen.

Die Überführung bedeutet ihm und seinem Team sehr viel. «Ich habe durch dieses Fahrzeug vor 13 Jahren zur Feuerwehr gefunden», sagt der 45-jährige. Damals war er vom riesigen Gefährt so überwältigt, dass er sich bei der Milizfeuerwehr anmeldete. Neben Timo Eckert geht auch Martin Stump mit in die Ukraine. Für Stump wird die Reise besonders speziell, denn sie wird sein letzter Einsatz bei der Feuerwehr sein.

Helfen trotz Angst

Da die Feuerwehr in der Ukraine nur russische Fahrzeugtypen kennt, muss das Team den Feuerwehrleuten das Tanklöschfahrzeug erklären. «Wir rechnen mit einer sechsstündigen Schulung und hoffen, dass wir die Ukraine so schnell wie möglich wieder verlassen können», sagt Hättenschwiler.

Der Einsatz wird für die Männer auch nicht ganz ungefährlich werden, denn sie reisen in ein Kriegsgebiet. Seinem zehnjährigen Sohn hat Hättenschwiler versprochen, jeden Abend mit ihm zu telefonieren. Er sagt: «Es ist eine Mischung aus Angst und etwas in der Welt bewirken.» Verläuft alles nach Plan, sind die St. Galler Feuerwehrmänner am Sonntagabend wieder zurück in der Schweiz.

Leserbriefe

Autobahnanschluss am Güterbahnhof: Die Diskussion nimmt Fahrt auf

Von Dialog kann keine Rede sein

«Autobahngegner zerzausen Megaprojekt», Ausgabe vom 2. Dezember

«Vielleicht braucht es einfach den Kollaps auf der Strasse, damit die Leute umdenken und umsteigen.» So zitierte das Tagblatt einen Besucher der Dialog- und Informationsveranstaltung des Vereins gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof.

Doch von Dialog unter den 100 Gästen konnte an diesem Abend keine Rede sein. Man bestätigte sich gegenseitig in ideologischen und vorgefassten Meinungen. Entsprechend einseitig waren

die vorgetragenen Informationen.

Mit dem Slogan «Zukunft statt Beton» wurde der Vortrag eröffnet. Ideen, wie diese Zukunft gestaltet werden soll, wurden nicht präsentiert. 30er-Zone Teufener Strasse? Ja, mit Tunnel möglich. Schleichweg St. Georgen verhindern? Nicht solange die Hauptachse blockiert ist. – «Blockade statt Lösungen» hätte die Veranstaltung besser beschrieben.

Das Generationenbauwerk löst das Verkehrsproblem der Stadt St. Gallen. Das Projekt wird fast vollständig von Bund und Kanton finanziert. Und so werden im Jahr 2040 elektrisch betriebene Fahrzeuge die neuen unterirdischen Wege nutzen. Zumindest wenn es

nach der Mehrheit der Bevölkerung geht. 2016 wurde das Projekt an der Urne gutgeheissen. Wenn die Leute heute auf die Strasse schauen, werden sie wieder so entscheiden.

Dann kann der Lebensraum neu gestaltet werden. Dann sind alle wieder herzlich eingeladen zum Dialog der Lösungen.

Hannes Kundert, St. Gallen

Vorhersagen sind nicht glaubwürdig

Die Botschaft von Bund, Kanton und Stadt: Wenn wir den Anschluss Güterbahnhof bauen, dann profitieren alle: Anwohner, Freizeit- und

Werkverkehr, Pendler, Gewerbe, ÖV, Fussgänger und Velos. Sämtliche Verkehrsprobleme von 2023 sind angeblich 2040 gelöst. Normalerweise werden Menschen bei solchen Versprechen hellhörig.

Nicht so beim Anschluss Güterbahnhof. Hier rennen sehr viele unkritisch dem Orchester einiger weniger Rädelführer hinterher und lassen sich von der Melodie der Flötenspieler verzaubern. Kritische Menschen werden als reine Ideologen und Autohasser diffamiert, während uns die Befürwortergeneration glaubhaft machen will, den heiligen Gral der Verkehrszukunft in Beton und Teer gefunden zu haben. Für ein Projekt dieser Dimension sind die Vorhersagen und Planungen

aber alles andere als glaubwürdig. Die Hinweise im laufenden Mitwirkungsverfahren sind nicht zu übersehen. Dort findet man Strassenverbreiterungen, Gebäudeabbrüche, ja sogar die Aufhebung von ÖV-Spuren. Velokreuzungen und Zebrastreifen sollen verschwinden und der «Langsamverkehr» am Stadtrand in einen 120 Meter langen Tunnel verbannt werden. Dafür bekommen wir im Zentrum rund ein Dutzend neue Lichtsignale. Das angebliche so lebenswerte Areal Güterbahnhof wird regelrecht durch Strassen abgeschottet. Es ist einfach zu behaupten, die Verkehrsprobleme werden mit dem Anschluss gelöst. Das ist einfacher, als mit mittlerweile mehreren Dutzend von

Gegenargumenten zu belegen, dass die Versprechen nicht eingehalten werden können und die Nachteile die Vorteile überwiegen.

Die Unterstellung, die Gegner seien allesamt Autohasser und wollen keine Autos mehr in der Stadt ist angesichts der Auswirkungen boshaft. Ich bitte deshalb vor allem die verantwortungsvollen Stadtbewohner inklusive Autofahrer sehr kritisch hinzuschauen und sich zu überlegen: Bringt dieser Anschluss wirklich das, was die Stadt braucht? Für Risiken und Nebenwirkungen schauen Sie bitte in das laufende Mitwirkungsverfahren.

Marcel Baur, Stadtparlamentarier
Grünliberale, St. Gallen