



Zoom

Leise rieselt der Schnee...

Früh am Morgen geht der scharrende, knirschende, brummende Weckruf der Schneepflüge durch die Quartierstrassen. Wenn sich um sechs Uhr die ersten St.Galler in die beissende Kälte hinauswagen – bewaffnet mit Schaufel und Scheibenkratzer – hat Beat Vetterli schon fünf Stunden Arbeit hinter sich.

Aus meinem Bubentraum, einmal im Schneepflug mitzufahren, wurde an diesem Morgen nichts. Doch der Blick hinter die Kulissen bot andere Attraktionen.

Wie viele biete ich heute auf?

Ein Team von acht Pikettführern koordiniert den Winterdienst der Stadt. Von Ende Oktober bis Anfang April fährt einer von ihnen während einer Woche Nacht für Nacht das städtische Strassennetz ab, um die Lage vor Ort zu beurteilen: Wie viele Mitarbeitende müssen am Morgen ausrücken? Wo braucht es Schneepflüge, wo Streuwagen? Das Ziel sind befahrbare und sichere Verkehrswege – pünktlich, wenn die Stadt erwacht. Hohe Priorität haben die Fahrwege der Busse.

Die nächtliche Kontrollfahrt beginnt um ein Uhr und dauert zweieinhalb Stunden. Wir fahren 56 Kilometer kreuz und quer vom Zentrum in die Peripherie und zurück. Die Kontrollpunkte sind so gelegt, dass vor allem Problemzonen und Extremlagen abgedeckt sind. Das sind zum Beispiel Brücken, wo sich besonders häufig Glatteis bildet, weil kalte Luft von unten die Fahrbahn abkühlt. Ein wichtiger Kontrollpunkt ist die Landscheide: An der höchsten Stelle des Stadtgebietes steht eine Messstation, die relevante Daten wie Bodentemperatur, Salzgehalt, Lufttemperatur, Luftdruck, Luftfeuchtigkeit in die Einsatzzentrale im Werkhof Waldau sendet. Zwei weitere Messstationen stehen in Rotmonten und bei der Geissbergbrücke.

Schnee oder Pflotsch?

Diese technischen Hilfsmittel sind praktisch, ersetzen aber nicht den kundigen Blick vor Ort. Von der Landscheide aus sieht Vetterli auch ohne Wetterradar, was für ein Nebel über der Stadt liegt. An jedem Kontrollpunkt spricht er Zeit, Temperatur und Strassenzustand aufs Band. Erstaun-

lich, was er vom Auto aus alles sieht und zu interpretieren weiss. Für mich sieht das alles etwa gleich aus. Ein bisschen Schnee, ein bisschen «Pflotsch».

In Rotmonten beobachten wir zwei Füchse, die in einer Seitenstrasse «Fangis» spielen. Wer neben Vetterli im Auto sitzt, merkt ihm die Naturverbundenheit an. «Schon schön, dieser Schnee!», ruft er aus, als wir auf Höhe des Wenigerweiher durch die glitzernde Pracht fahren. Sogar an den Baumstämmen klebt Schnee. «Ja, da ist es waagrecht gekommen.»

Verlässliche Partner

Vetterli mag seine Arbeit. Die Verantwortung, die er im Pikettdienst alleine trägt, motiviert ihn. Er schätzt die eingespielte Zusammenarbeit im Team und mit Partnern wie Polizei und Verkehrsbetriebe. Zu Beginn jeder Pikettfahrt und zwischen durch muss er sich bei der Securitas melden. Immerhin ist er allein unterwegs. Wenn er sich nicht mehr meldet, wird er gesucht. Auch bei der Polizei muss er sich

«Kommt der Appenzeller zuerst, kehrt er im Riethüsli um. Sind wir früher dran, fährt unser Pfadschlitten bis Lustmühle.»

anmelden, wenn die Fahrt beginnt. «Ich stelle eh schon zwei Wecker. Aber ich kann ruhiger schlafen, wenn ich weiss, dass mich notfalls die Securitas weckt.» Passiert ist ihm das allerdings noch nie.

Nach der Liebegg gelangen wir erneut an die Kantonsgrenze. Das Verhältnis zum Winterdienst der Nachbarn ist kollegial. «Kommt der Appenzeller als erster, kehrt er erst im Riethüsli um. Und wenn unser Pfadschlitten früher dran ist, dann fährt er bis zur Lustmühle hoch.»

Um halb drei ist die Rundfahrt zu Ende. Vetterli meldet sich bei der Securitas ab. Wir biegen in die Anlage Werkhof Waldau ein. Hier ist der grösste Teil der Fahrzeuge eingestellt und in grossen Silos lagert das Salz.

Bond-Film ohne Action

Vetterli führt mich ins Pikettbüro, wo diverse Monitore flimmern und dem Ken-

ner wertvolle Daten liefern. Die Geräte und die Atmosphäre erinnern an einen älteren James Bond-Film. Nur dass die Action fehlt. Eine ruhige Nacht. Vetterli schreibt das diktierte Fahrtenprotokoll von Hand auf ein Blatt Papier und konsultiert Wetterkarten und die Aufzeichnungen der stadteigenen Messstationen.

«Die Pikettfahrt allein ist nur die Hälfte. Für die Planung der Einsätze muss ich das Wetter im Auge behalten.» Dazu haben die Pikettführer auch Schulungen bei Meteo Suisse in Zürich besucht. Auf dem Wetterradar kann Vetterli die Entwicklung zwei Stunden im Voraus beobachten.

Bei einem Kaffee zeigt er mir die Einsatzpläne. «Wir haben auch die Möglichkeit, Angestellte von Baufirmen aufzubieten. Weil im Winter wenig gebaut wird, sind das für sie willkommene Arbeitsstunden.»

So viel wie nötig

Die Organisation des Winterdienstes wurde im Laufe der Jahre ständig optimiert. Gewinnbringend für alle Beteiligten ist

auch der Austausch mit VBSG und Polizei. Es geht darum, die personellen und materiellen Mittel haushälterisch einzusetzen und gleichzeitig auf der sicheren Seite zu sein, wenn der Morgenverkehr beginnt.

Heute Morgen werden keine grossen Pflüge zum Einsatz kommen. Salzen wird auch kaum nötig sein. Das bisschen Schnee, das sich seit der Räumung am Vorabend angesammelt hat, darf ruhig liegen bleiben. Auch wenn die Pneus die dünne Schicht komprimieren, ist es zu kalt, als dass daraus Tauwasser würde. Wenn der Taupunkt und der Gefrierpunkt sich nahe kommen, ist Glatteisgefahr. Die Kurven auf dem Monitor geben Entwarnung.

Grosse Maschinen

Ich wollte grosse Maschinen sehen. Also verabrede ich mich für acht Uhr an der Zwinglistrasse. Dort muss der angehäuften Schnee abgeführt werden, sonst wird es zu

eng für den Bus. Bis dahin werde ich versuchen, etwas Schlaf zu kriegen.

Als ich dann mit zerknittertem Gesicht von meinen lächerlichen paar Stunden Schlaf zurückkehre, sind die orangen Männer schon längst im Einsatz. Ein kleiner Pflug stösst den Schnee so zusammen, dass er von der Fräse in einem Mal aufgenommen werden kann. Die Fräse schleudert den Schnee in den Lastwagen, der langsam neben her fährt. Ein Beimann geht zu Fuss voraus, hilft beim Manövrieren um kleine Hindernisse herum und regelt wenn nötig den Verkehr.

Als der volle Lastwagen davonbraust, steht schon der nächste bereit. Der Schnee wird in die Deponie Tüfentobel geführt.

Harte Wochen

Zwischen acht und neun Uhr geht für Beat Vetterli die Schicht zu Ende. Heute Abend um 17 Uhr wird er bereits wieder den Rapport entgegen nehmen. Bis ein Uhr kann er zuhause bleiben – auf Abruf verfügbar. Dann geht er auf die nächste Kontrollfahrt. «Die Pikettwochen sind hart. Von den Tagen hab' ich dann nicht viel. Wenn ich fit bleiben will, muss ich den Schlaf nachholen.» Doch die Aufgabe an sich befriedigt Vetterli. Er ist stolz auf unseren gut organisierten Winterdienst. Nächste Woche ist zur Erholung Ski fahren angesagt – die Freude am Schnee ist ihm also noch nicht vergangen.

Und ich hätte nicht geglaubt, dass es so spannend sein kann, mit einem Unbekannten während Stunden fast nur übers Wetter zu reden.

Wendelin Reinhardt

