

Hemberg ist wieder Rennberg

Autor(en): **Lehmann, Emil**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Jahrbuch**

Band (Jahr): - **(2014)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-882725>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

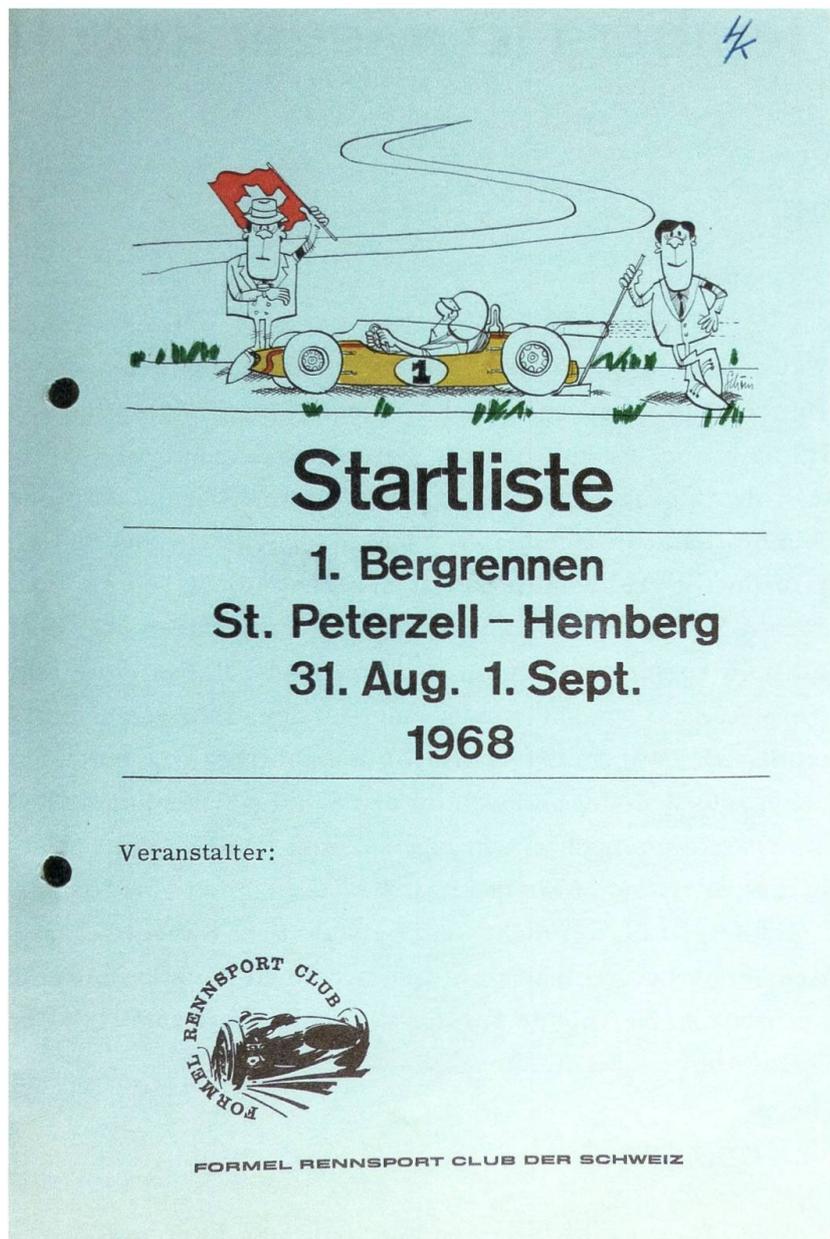
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hemberg ist wieder Rennberg

Am 23. September des letzten Jahres war es so weit. Zum ersten Mal nach mehr als zwanzig Jahren Unterbruch bolzten wieder Touren- und Rennwagen nach Hemberg hinauf. Kämpften 180 Fahrer um Sekundenbruchteile. Bescherten dem auf gut 900 Metern über Meer gelegenen Dorf einen Rummel, wie ihn das sonst eher beschauliche Hemberg seit Jahren nicht gesehen hatte. Und dem ziemlich ruhigen Neckertal eine Lärmkulisse, wie sie einst nur die Schweizer Luftwaffe mit ihren Übungsflügen über dem Alpstein zu veranstalten wusste. Und man kann es ohne Einschränkung sagen: Das wieder auferstandene Hemberger Bergrennen 2012 war ein Erfolg, wie ihn niemand erwartet hatte. Ein Erfolg, aus dem die Veranstalter den Schluss ziehen, dass «sich die Ostschweiz nach einem eigenen Bergrennen sehnt». Dass in diesem Herbst 2013 am 21. und 22. September eine Neuauflage folgt, ist darum nicht weiter erstaunlich. Dabei blickt das Hemberger Bergrennen auf recht bescheidene Anfänge und eine wechselvolle Geschichte zurück, die schliesslich nach 1990 zu einem Abbruch der Renntradition führte.

Emil Lehmann

Am 29. August und 1. September 1968 preschten zum ersten Mal Rennfahrer die Strasse von St. Peterzell nach Hemberg hinauf. Das Toggenburg hatte gleichgezogen mit Walzenhausen im Appenzeller Vorderland, wo – mit diversen Unterbrüchen – schon seit 1910 Bergrennen stattgefunden hatten – wenn auch im Jahr 1968 gerade nicht. Ein grosses mediales Aufsehen erregte dieses damals einzige Bergrennen in der Ostschweiz aber nicht. Der «Automobil-Revue» war der Anlass gerade einmal 10 Zeilen wert. Das «St. Galler Tagblatt» und die «Ostschweiz» brachten beide am darauffolgenden Dienstag eine kurze Notiz von je etwa 30 Zeilen. Die «Toggenburger Nachrichten» berichteten am Mittwoch über das Lokalereignis, dann aber auf fast einer halben Seite. Und zwar ohne Vorbehalt positiv. Die über hundert Fahrer hätten die Rennstrecke, die gerade wegen der scharfen Kurven später auch ihre Kritiker fand, durch-



Das Titelblatt zur vierseitigen Startliste zum ersten Bergrennen St.Peterzell-Hemberg.

wegs als positiv und für ein Bergrennen als geradezu ideal beurteilt.

Allerdings hatte der Organisator, der Formel-Rennsport-Club der Schweiz (FRC), vom Kanton St.Gallen nur eine provisorische Bewilligung für das Rennen erhalten, verbunden mit der Auflage, das Rennen «möglichst unter Ausschluss eines grossen Publikums» durchzuführen, weshalb auch nur in einem bescheidenen Rahmen Werbung für den Anlass gemacht werden konnte. Trotzdem habe sich, heisst es in den «Toggenburger Nachrichten», am Nachmittag eine «Zuschauerlawine über die Hänge von Unterhemberg-Brunau ergossen. Zwischen 4000 und 6000 Zuschauer seien erschienen, und in Hemberg seien plötzlich «über 700 Motorfahrzeuge zu verdauen gewesen» – ein

Problem, das aber offenbar ohne grössere Schwierigkeiten gelöst werden konnte. Im Bericht ist jedenfalls von einem «absolut positiven Resultat» der Veranstaltung die Rede. Umso mehr, als bei der Rangverkündigung im Hotel Löwen der Lokalmatador Sigi Lang aus Lustmühle, der mit seinem Porsche 910 und einer Zeit von 1.44.99 eine erste Bestmarke gesetzt hatte, als Sieger gefeiert werden konnte.

Nach dem Ende des Rennens «wimmelte es in den beiden Dörfchen von Menschen und Fahrzeugen wie in einem Ameisenhaufen», schreiben die «Toggenburger Nachrichten». Dann aber war bald Schluss: «Kaum war das Rangverlesen im Hotel Löwen vorbei, senkte sich wieder Ruhe und Stille über die Gegend, und beim Einnachten schien es, als wäre alles nur ein unwirklicher «Spuk» gewesen.» So das Fazit der «Toggenburger Nachrichten».

Positiv dürften auch die Veranstalter des Formel-Rennsport-Clubs das Rennen gesehen haben, die noch mit einem höchst bescheidenen Prospekt – eine Startliste auf einem beidseitig bedruckten, etwas schwereren und einmal gefalteten Papier – auf das Rennen aufmerksam gemacht hatten. Auch die Abrechnung nimmt sich – vor allem verglichen mit heutigen Vorstellungen – sehr bescheiden aus: ein A-4-Blatt, knapp halbvoll beschrieben. 7138 Franken Einnahmen, davon der grösste Teil Nenngelder der Startenden, stehen Ausgaben von 8800 Franken und 20 Rappen gegenüber – unter anderen Beträgen 630 Franken für Landentschädigungen und Repräsentationsspesen, 400 Franken für den Samariterverein Hemberg, 280 Franken für das «Echo vom Hemberg», 262 Franken und 50 Rappen für die Feuerwehr Hemberg sowie 352 Franken für das Polizeikommando St.Gallen unter anderem für das Benzin für zwei Polizeimotorräder.

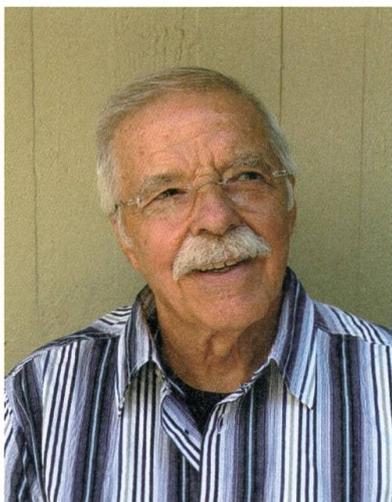
Für den St.Galler Regierungsrat brachte das Rennen aber schon zu viel an Rummel. Da eigentliche Rundstreckenrennen in der ganzen Schweiz schon seit 1958 durch eine Bestimmung im Strassenverkehrsgesetz verboten waren, seien bisher nur «einzelne clubinterne Bergwertungsrennen bewilligt (worden)», heisst es im Protokoll des Regierungsrates vom 8. Juli 1969, «deren Strecke den Teilnehmern bis kurz vor dem Start unbekannt bleiben musste und für die keine Zuschauerpropaganda betrieben werden durfte». Der Verlauf des Rennens im Jahr 1968 habe aber den vorgesehenen Rahmen gesprengt, insofern «Tausende von Zuschauern» zum Rennen gekommen seien. Weil der Formel-Rennsport-Club der Schweiz für die zweite Durch-

führung im Jahr 1969 um eine Rennbewilligung mit «offizieller Zulassung von Zuschauern» ersucht hatte, lehnte die St.Galler Regierung dieses Gesuch zuerst rundweg ab.

Sie änderte aber ihre Haltung, als sowohl der FRC wie auch die Gemeinderäte der beiden betroffenen Gemeinden St.Peterzell und Hemberg Gesuche um Wiedererwägung an die Regierung stellten, unter anderem mit Argumenten wie: die Bevölkerung der Anlieger-Gemeinden habe den Anlass begrüsst, der Anlass diene auch der Fremdenverkehrswerbung und es seien letztes Jahr von keiner Seite Reklamationen bezüglich Lärmbelästigungen eingegangen.

So fand am ersten September-Wochenende 1969 das zweite Bergrennen St.Peterzell-Hemberg statt. Die «Automobil-Revue» verdoppelte ihre Berichterstattung auf 23 Zeilen und meldete den Tagessieg von Xavier Perrot auf einem Brabham-Formel-2-Rennwagen, der für die 2,8 Kilometer eine Zeit von 1.32.25 benötigt hatte und damit den Streckenrekord des ersten Jahres um mehr als 10 Sekunden unterbot.

Den entscheidenden Durchbruch errang das Rennen im Jahr 1971. Das Bergrennen St.Peterzell-Hemberg wurde Teil der Schweizer Automobil-Meisterschaft. Wer in einer der Kategorien Schweizer Meister werden wollte, musste an diesem Rennen an den Start. Mit dieser Entscheidung erhielt «Hemberg» jenen Status im Schweizer Autosport, den es lange zu halten vermochte: Wegen des Renntermins spät im Jahr wurde die Schweizer Meisterschaft immer wieder erst am Hemberg entschieden.



Oskar Kuhn, Rennfahrer und Bäcker, kennt die Gegend von Hemberg seit seiner Kindheit. Das Hemberger Bergrennen hat er 21 Mal bestritten, mehr als jeder andere Fahrer. Dafür wurde er anlässlich der Neuauflage des Rennens geehrt. Foto: Emil Lehmann.

Das Bergrennen – eine Erfolgsgeschichte

Die Teilnahme am Bergrennen St.Peterzell-Hemberg wurde also zum Muss für jeden ambitionierten Fahrer, der in der Schweizer Meisterschaft in die Ränge fahren wollte. Trotzdem wurde das Rennen in einem fast schon familiären Rahmen abgewickelt, über den der Zürcher Rennfahrer und Bäcker Oskar Kuhn noch heute ins Schwärmen kommt. Früher habe man sich in den lokalen Pensionen und Wirtschaften getroffen – Fahrer und Bevölkerung. Und da sei ein Kontakt entstanden, wie er heute kaum mehr möglich sei, weil heute viele der Teilnehmer mit eigenen Wohnwagen anrückten und so weniger in Kontakt mit der Bevölkerung kämen. An den familiären Rahmen der Anfangszeiten erinnern sich heute noch viele – Rennfahrer und Einwohner.

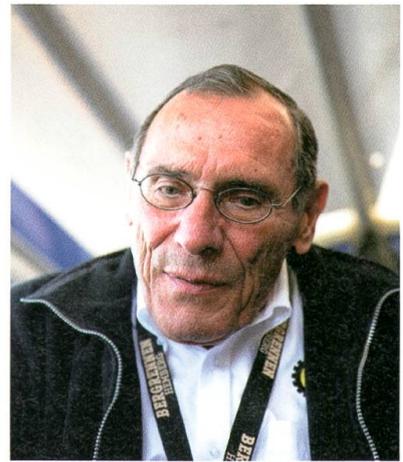
Die Rennstrecke mit den vier Haarnadelkurven sei im Übrigen durchaus nicht harmlos oder einfach zu fahren gewesen,

erzählt Oskar Kuhn. Sie zwangen einzelne Fahrer sogar zum Einlegen des Rückwärtsganges, was sie natürlich um jegliche Siegeschance brachte. Da war dann fahrerisches Können gefragt. Mit der richtigen Lenkradeinstellung und vor allem mit einem sehr dezidierten Druck auf das Gaspedal im richtigen Sekundenbruchteil sei man sehr wohl durchgekommen, sagt Alfred Sinner, der das Rennen selber nur wenige Male gefahren ist und ab Mitte der 70er Jahre jedoch in leitender Funktion bei der Organisation des Rennens tätig war. Bergrennen seien ihm eigentlich sowieso zu gefährlich gewesen, sagt Sinner, der allerdings später bei einer Trainingsfahrt auf einem Flachkurs nur knapp am Tod vorbeischrammte.

Unfälle gab es auch am Hemberg. Blechschäden sowieso, aber auch Unfälle mit verletzten Fahrern. Zum Beispiel in der letzten Rechtskurve gegen das flachere Schlusstück hin, wo der Wagen, wenn der Fahrer die Kurve verpasste, übers Bord hinaus und ziemlich nah an einem Bienenhaus vorbeischoß. Daher der Name dieser Kurve: «Bienenhüsli». Manchmal seien ein Dutzend oder mehr Wagen dort unten gelegen, erzählt Anwohner Hans Grob. Passiert sei aber selten etwas, weil die Autos ja alle mit Überrollbügeln ausgestattet gewesen seien.

Hemberg blieb aber nicht von schweren Unfällen verschont. Einer verlief am Ende tödlich. Ein bekannter Formel-2-Fahrer verunfallte in den siebziger Jahren beim Ziel und starb später im Spital an den Folgen seiner Verletzungen.

Das Rennen wurde aber, auch weil zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen im steilen Gelände angebracht wurden, bei den Fahrern und beim Publikum ein Erfolg. Die Organisatoren

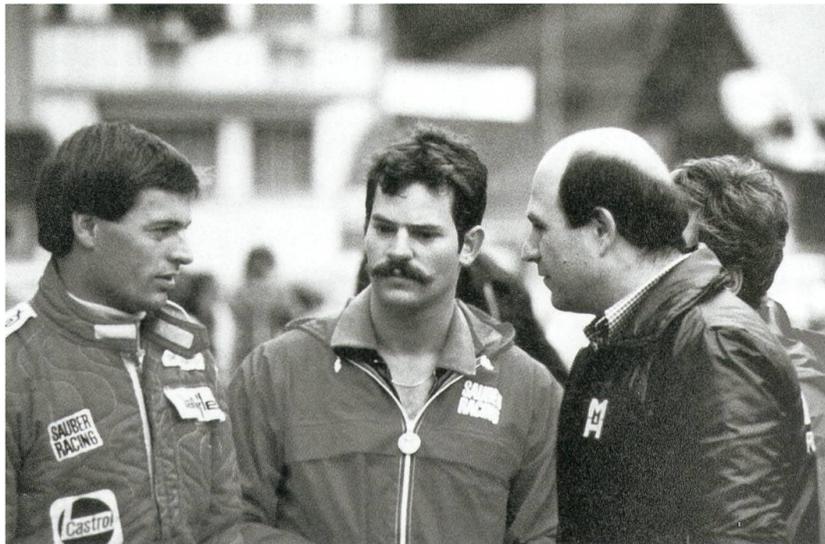


Alfred Sinner hat das Bergrennen Hemberg selber bestritten und sich später an der Organisation beteiligt. Bei der Neuauflage des Rennens war er Speaker. Foto: Olivia Hug.



GP-Star Clay Regazzoni mit den jungen Fahrern Fredy Amweg und Markus Hotz (von links) in Hemberg 1977. Foto: Archiv «Automobil-Revue».

Beim ersten Rennen 1968 starteten auch Peter Sauber (rechts) und der Toggenburger Edy Kobelt (links). Foto: Archiv Edy Kobelt.



halfen dem nach, indem sie bekannte Fahrer für das Rennen verpflichteten. Dass Clay Regazzoni in den Jahren 1977 und 1979 zu einer Teilnahme verpflichtet werden konnte, ist ein Beispiel. Regazzoni wurde allerdings bei beiden Teilnahmen von Bergspezialisten um Sekundenbruchteile geschlagen und wurde Zweiter – 1977 hinter Markus Hotz, 1979 hinter Fredy Amweg. Peter Sauber fuhr im Jahr 1974 am Hemberg sein letztes Bergrennen. Diese Stars zogen Zuschauer in Massen an. In den siebziger Jahren waren es mehrmals um die 20 000 Personen, die das Rennen verfolgten.

Zur guten Stimmung gehörten damals die kumpelhaften Beziehungen unter den Fahrern. Es sei vorgekommen, erzählt Oskar Kuhn, dass sich die Fahrer der gleichen Kategorie, die unmittelbar nacheinander starteten, vor dem Start in St. Peterzell vor einem Restaurant getroffen und so viele Gläser Schnaps bestellt hätten, wie es Fahrer gegeben habe. Jeder habe sein Glas runtergekippt, und dann sei man ins Rennen gegangen. Mit Mut-Antrinken habe das aber nichts zu tun gehabt. Vielleicht eher ein Männerbrauch, wie er zu einem Männersport gehören mag. Sowieso sei man nach diesen anderthalb Minuten auf der alten Strecke – wie bei jedem Rennen – jeweils nudelfertig, weil man immer an die äussersten Grenzen gehen müsse, wenn man gewinnen wolle, erinnert sich Oskar Kuhn, der zwar immer noch – auch in Hemberg – Bergrennen fährt, es aber mittlerweile wenigstens Sekundenbruchteile gelassener nimmt.

Dass ein solches Ereignis mit einem Tross von ein paar hundert Fahrern und zugewandten Leuten und einem in die Tausende gehenden Publikum für die beiden betroffenen Gemeinden St. Peterzell und Hemberg auch eine gewisse wirtschaftliche Be-



Eine der Haarnadelkurven der alten Rennstrecke. Foto: Archiv Edy Kobelt.

deutung erlangte, liegt auf der Hand. Dann aber kam die Debatte über das Waldsterben.

Das Waldsterben

Begonnen hatte die Debatte um das Waldsterben in Deutschland. Bald waren auch in Schweizer Zeitungen Bilder von völlig verkümmerten Wäldern zu sehen. Dass sie aus der damaligen Tschechoslowakei und vor allem aus der Umgebung von industriellen Grossanlagen und wahren Dreckschleudern stammten, tat der Wirkung dieser Bilder wenig Abbruch.

Auch wenn für den Laien kaum erkennbar war, was denn nun eigentlich am Wald kaputt sein sollte, war für viele Förster bald klar, dass Bäume mit sogenannten «Storchennestkronen» vom Tod gezeichnet waren. Die Diskussion und vor allem die Angst schwappten in die Schweiz über, gelangten 1982 mit ersten Vorstössen ins Parlament und erreichten im Jahr 1983 auch den Bundesrat.

Am 1. September 1983 lud Bundesrat Alphons Egli die Medien in einen Wald bei Zofingen und sagte, wie der «Beobachter» Jahre später in einem Rückblick berichtet: «Das Waldsterben hat ein Ausmass angenommen, wie wir es bisher gar nicht realisiert haben.»

Ein allgemeines Verbot von Motorsportveranstaltungen war bald ein Thema in der nun in der Schweiz heftig einsetzenden Diskussion um das Waldsterben. Ein solches Verbot stand neben anderen Forderungen wie Temporeduktion auf Autobahnen, bleifreies Benzin und Katalysatoren, autofreie Sonntage, billigere Bahnбилete und so weiter. Der Bundesrat wollte die erstgenannte Forderung dann aber doch nicht in Betracht ziehen.

In seinem «Bericht Waldsterben» vom 21. November 1984 an National- und Ständerat ist zwar unter Punkt V 25 von einem Verbot von Motorsportveranstaltungen die Rede. Der Bundesrat beurteilt aber die «erzielbare Verbesserung bezüglich Luftverschmutzung» als «gering».

Zum Thema Benzinverbrauch bemerkt der Bundesrat eher trocken, der Begleittross der Tour de Suisse verbrauche mehr Benzin als die Fahrer an einem Bergrennen und die Besucher nicht mehr als die Besucher an Fussball- oder Eishockeyspielen, die aber viel häufiger stattfänden. Oder die mit dem eigenen Auto anreisenden Besucher an einem Open Air zum Beispiel in Jonschwil oder an einem Schwingfest auf der Schwägalp, wäre ergänzend anzufügen.

Unter «weiteren positiven Auswirkungen» eines Verbots erwähnt der Bundesrat das «Verschwinden des Nachahmeffekts, den motorsportliche Veranstaltungen vor allem auf Jugendliche ausüben».

Jahre später, ganz genau am 9. März 1988, hat der Nationalrat einen Vorstoss zum Verbot von Motorsportveranstaltungen ohne grosse Diskussion und bei mässigster Anwesenheit bachab geschickt, womit das Thema auf Bundesebene erledigt war.

Für die Regierungen der Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden allerdings war dieser Alarmruf ein Grund zum Handeln. In einem gemeinsamen Beschluss verboten die zuständigen Stellen bis auf weiteres alle Motorsportveranstaltungen auf dem Gebiet beider Kantone. Betroffen waren das Bergrennen Walzenhausen, das Internationale Motocross Waldkirch und das Bergrennen St.Peterzell-Hemberg, das darum im Jahr 1984 nicht stattfand.

Ein Jahr und etliche Diskussionen später kamen der St.Galler und der Ausserrhoder Regierungsrat allerdings auf diesen Beschluss zurück. Nach einer Aussprache mit den Gemeinden und den Veranstaltern stellten die zuständigen Direktionen der beiden Kantone fest, dass kein anderer Kanton ein ähnliches Verbot erlassen habe und so die Gefahr bestehe, dass solche Rennen lediglich an anderen Orten durchgeführt würden. In beiden Kantonen könnten solche Rennen wieder stattfinden. Zwar verlangte die Regierung das Einverständnis der betroffenen Gemeinden. Dieses aber war gegeben. In St.Peterzell hatten sich schon 1983 in einer Meinungsumfrage 193 Stimmberechtigte für das Rennen ausgesprochen. 170 waren dagegen.

Allerdings galt diese Absprache der Regierungen mit den Betroffenen vom August 1984 nur für Rennen im Jahr 1985.

«Für die folgenden Jahre wird eine Neu Beurteilung vorbehalten», heisst es ausdrücklich im entsprechenden Protokolleintrag. Appenzell Ausserrhoden war konsequenter und verordnete im Jahr 1987 das Aus für das Rennen in Walzenhausen.

Die erneute Zusage wurde von den beiden Kantonen überdies mit ein paar umweltschonenden Vorschriften umrahmt. Verlangt wurden für das Bergrennen eine Kategorie für Katalysatorfahrzeuge, «Anstrengungen, um den Zuschauern die Hin- und Rückfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen» sowie «so weit möglich bleifreies Benzin zu verwenden». Eine Forderung, die – nach dem Protest vieler Fahrer, die ihre nicht für bleifreies Benzin ausgerüsteten Wagen nicht diesem Kraftstoff ausliefern und damit ruinieren wollten – mit 2000 Litern Rennbenzin umgesetzt werden konnte, die extra von einer Sponsorenfirma herangekarrt, aber nur zum Teil auch verbraucht wurden. Dass Rennbenzin wegen der darin enthaltenen Zusätze noch viel gefährlicher sei als das gute alte Bleibenzin, habe damals niemand gemerkt, sagt Alfred Sinner. Bekannt sei aber, dass es wegen der Gifte in diesem Rennbenzin an den Boxen grosser Rennstrecken schon zu Unfällen gekommen sei.

Der Rennbetrieb wurde also 1985 wieder aufgenommen. Es scheint, dass auch zu diesem Zeitpunkt in den beiden Gemeinden wenig öffentliche Kritik zu hören war, auch wenn vor allem St.Peterzell einmal im Jahr von massiven Belastungen geplagt war. Die Rennfahrer pflegten ihre Wagen mitten im Dorfzentrum warmlaufen zu lassen und produzierten damit einen unbeschreiblichen Lärm und Gestank von den Abgasen. Es sei die wahre Hölle gewesen, sagt der frühere St.Peterzeller Lehrer Hans Jörg Geiger.

Trotzdem sprach sich im Jahr 1987 bei einer weiteren Konsultativabstimmung in St.Peterzell wieder eine knappe Mehrheit der Stimmberechtigten mit 179 Ja gegen 148 Nein für die weitere Durchführung des Rennens aus. In Hemberg wurden nie solche Konsultativabstimmungen durchgeführt, weil sich die Gemeindebehörden immer auf den Standpunkt stellten, sie kennten die Meinung der Bewohner sehr wohl auch so.

Die Gegner machen sich bemerkbar

Protest gegen den Rennbetrieb wurde erst im Jahr 1988 öffentlich. Hans Jörg Geiger, der noch in früheren Jahren mit seinen Kollegen und Schülern am Rennen für die Skilagerkasse Kaffee und Kuchen verkauft hatte, war von der Debatte um das Waldsterben nachhaltig beeindruckt und entschloss sich,



Mit diesem drei Zentimeter langen Amulett aus Ton machten Hans Jörg Geiger und seine Kollegen 1988 auf den «Unsinn des Kults um das Auto» aufmerksam.

zusammen mit einigen Gleichgesinnten mit einer zeitlich genau eingegrenzten künstlerischen Aktion gegen das Rennen zu protestieren.

Wie vorher in der Presse angekündigt, habe man am Renn- tag von fünf vor zwölf bis fünf nach zwölf auf dem Dorfplatz von St.Peterzell, also wenige Meter vom Start auf der anderen Seite der Neckerbrücke entfernt, auf den Unsinn des Kults um das Auto und auf den Raserwahnsinn hingewiesen. Unter anderem mit einem Plakat mit dem Text: «Erst wenn die Bäume wieder unsere Kultobjekte sind, werden wir vielleicht die Kurve kriegen.» Mit einer von einem befreundeten Künstler umgestalteten Ortstafel, auf der aus St.Peterzell St.Peterhöll gemacht worden war. Und mit einem Amulett aus Ton, das den Zuschauern und Zuschauerinnen verteilt wurde.

Man habe sich nicht gerade Freunde geschaffen, meint Geiger heute. Viele hätten das Abzeichen gleich am Boden zerstampft. Von einer Prügelei, wovon später immer wieder zu hören war, wisse er allerdings nichts. Hingegen waren Geiger und seine Gefährten am Vorabend von der Polizei gewarnt worden, es könnte Schwierigkeiten geben, sie sollten lieber auf die Aktion verzichten – ein Rat, auf den sich die kleine Gruppe aber mit Hinweis auf die Meinungsäusserungsfreiheit nicht einlassen wollte und konnte. Mit den Anfeindungen während der Protestaktion war es dann aber nicht getan. Anonyme Telefonanrufe und Drohungen habe es nach dieser Aktion gegeben, erzählt Geiger.

Folgen für den Rennbetrieb hatte die Aktion keine. Dieser wurde im darauffolgenden Jahr weitergeführt. Allerdings machte sich jetzt eine breitere und organisierte, wenn auch im Auftritt weniger provokative Opposition bemerkbar. Im Jahr 1989 wurde der Verein lebenswertes Neckertal (VLN), gegründet, der sich gegen das Bergrennen stellte und eine Plattform bot für Leute, die schon länger gegen «diese Autoraserei» eingestellt waren, aber sich kaum geäußert hatten.

Dies dürfte auch für einzelne Bauern gelten, die sich Ende der achtziger Jahren aktiv an der Diskussion um das Rennen beteiligten, aber heute kaum mehr zum Reden zu bewegen sind. Ernst machten dann vor allem zwei, die direkt vom Rennbetrieb betroffen waren, weil sie Grundstücke für die Einrichtung der Zuschauerräume zur Verfügung gestellt hatten.

Da ist Helmut Wenk. Er bewirtschaftete Ende der achtziger Jahre einen Hof unten an der alten Rennstrecke von St. Peterzell nach Hemberg. Nachdem er sein Land jahrelang für die Einrich-

tung von Zuschauerräumen zur Verfügung gestellt hatte, hatte er genug. Wenk, der später weggezogen und heute trotz Nachfragen nicht aufzutreiben ist, sagte gegenüber der «Ostschweizer AZ», es sei nicht in erster Linie der Lärm und Gestank gewesen, sondern die Geld- und Wegwerfmentalität, die mit diesem Rennen zum Ausdruck gebracht worden seien. Neben all den Abfällen habe er von den Bodenschäden genug gehabt, die vor allem bei Regenwetter besonders schlimm gewesen seien. Auf die 2000 Franken, die er als Entschädigung erhalten habe, habe er schliesslich lieber verzichtet. Wenk zahlte einen sozialen Preis für seine Verweigerung. In einzelnen Wirtschaften des Dorfes sei er nicht mehr bedient worden, heisst es im zitierten Artikel.

Anders sieht die Sache aus der Sicht des ehemaligen Rennleiters Hans Werren aus. Als man im Jahr 1990 wie üblich nach dem Absenden mit den Bauern geredet habe, um sich deren Einwilligung für das nächste Jahr zu holen, sei Wenk plötzlich mit der Forderung aufgetreten, 5000 Franken mehr zu erhalten. Auch wenn sich der heute 84-jährige Werren nicht mehr an die Einzelheiten jener Situation zu erinnern vermag, ist für ihn auch heute noch klar: Die ohnehin eher knappen Finanzen des Rennens wären mit einer solchen Forderung ganz aus dem Ruder gelaufen. Der FRC hätte diese Summe aufbringen müssen. Und darum war für Werren klar: Man lässt sich nicht erpressen. Und gibt das Rennen auf.

Ein Thema scheint Helmut Wenk ganz besonders belastet zu haben. Die schwarzen Trainings auf der Rennstrecke, wenn Autofahrer meist mitten in der Nacht die Strecke hochjagten, um einmal das Gefühl des Rennfahrens zu geniessen oder schlicht für das Bergrennen zu trainieren. Erzählt wird auch die Geschichte, dass «trainierende» Autofahrer für ein Trinkgeld Schüler mit dem Auftrag betraut hätten, ihnen die Strasse von Gegenverkehr freizuhalten, um ein paar Mal ungehindert in die heiklen Kurven hineinrasen zu können.

Ganz fremd ist dem Toggenburg die illegale nächtliche Raserei ohnehin nicht. Schreibt doch auch Peter Weber 1993 in seinem «Wettermacher»-Roman: «Die meisten der kurvenreichen Landstrassen in der Ostschweiz verwandeln sich in der Nacht zu Rennstrecken. Innerorts wird das Tempo gedrosselt, ausserorts gerät man ausser sich.» Diese nächtliche Raserei erwähnt auch Landwirt Hans Grob, der im oberen Teil der alten Rennstrecke nur wenige Meter von der Strasse entfernt wohnt. Diese nächtlichen Trainings hätten vor allem gegen den Renntermin hin zugenommen und in den letzten Wochen jeweils fast jede Nacht

den Schlaf gestört. Hans Grob sagt heute, diese nächtlichen Trainingsfahrten seien damals für ihn der ausschlaggebende Grund gewesen, sein Land nach zwanzig Jahren nicht länger für Zuschauerräume zur Verfügung zu stellen. Sowieso, sagt Grob, sei die Entschädigung von 500 Franken pro Hektare Land kaum der Rede wert gewesen, zumal man nachher immer kübelweise Abfall habe einsammeln und entsorgen müssen.

Heute scheinen diese nächtlichen Trainingsfahrten kaum mehr ein Thema zu sein. Die Organisatoren des wieder aufgenommenen Rennens haben entlang der Rennstrecke Warntafeln aufgestellt. Der Hemberger Gemeindepräsident Walter Fischbacher sagt, dass heute auch Anwohner kaum mehr von solchen Rasereien berichteten. Hinzu kommt, dass eine schärfere polizeiliche Überwachung auch bei den Rennfahrern in dieser Hinsicht mehr Vernunft bewirkt zu haben scheint. Wer beim Probe-Rasen erwischt wird, riskiert ganz einfach seinen Fahrausweis und damit die Rennlizenz, die nur erteilt wird, wenn ein Fahrer einen gültigen Fahrausweis besitzt.

Im Übrigen ist Hemberg heute auch ohne nächtliche Trainingsfahrten mit Motorenlärm gesegnet. Motorradfahrer haben die kurvenreiche Strecke von Wattwil über Hemberg und Bächli als Alternative zur Strasse über die Wasserfluh entdeckt und beschallen das Dorf an schönen Wochenenden zum Teil schon in der Frühe mit ihren Motoren. Dafür herrscht seit 2007 wenigstens in der Nacht mehr Ruhe. Damals beschlossen die Mitglieder der evangelischen Kirchgemeinde, die Glocken ihrer Kirche in der Nacht nur noch jede Stunde schlagen zu lassen.

Der Entscheid der beiden am stärksten vom Rennbetrieb betroffenen Bauern gegen das Rennen war das eine. Im Jahr 1991 entschied sich auch der Kanton St.Gallen gegen eine weitere Durchführung des Rennens. Der sozialdemokratische Regierungsrat und Polizeidirektor Hans Rohrer teilte den Organisatoren des Rennens am 11. Februar in einem Brief mit, dass das Bergrennen St.Peterzell-Hemberg künftig nicht mehr bewilligt werde. Für die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung seien auch Massnahmen im Verkehr notwendig, heisst es in diesem Brief. Umweltgerechtes Verhalten müsse gefördert werden. Und weiter: «Motorsportliche Veranstaltungen zielen genau auf das Gegenteil: hohe Geschwindigkeiten mit einem emissionsreichen Fahrmodus. Hier ist – im Gegensatz zu anderen Grossveranstaltungen – das Mittel der Veranstaltung selbst umweltbeeinträchtigend. Die motorsportliche Veranstaltung führt auch leicht zu einer Verherrlichung der Geschwindigkeit und eines unange-

passten Fahrverhaltens.» Es wäre darum widersprüchlich, heisst es im Brief des Polizeidirektors weiter, solche Veranstaltungen zu bewilligen, wenn man anderseits alles unternahme, um die Ziele der Luftreinhaltung auch im Strassenverkehr umzusetzen. Darum der Schluss in diesem Schreiben: «Die Erreichung dieser Ziele ist gewichtiger einzustufen als die – durchaus ersichtlichen – Interessen an der Durchführung von Bergrennen.»

Dieser regierungsrätliche Brief bedeutete das Ende für das Bergrennen St.Peterzell-Hemberg. Die beiden Gemeinden standen nach mehr als zwanzig Jahren Renngeschichte ohne Rennen da. Dass das Rennen in den letzten Jahren auch nicht mehr ein so zugkräftiges Ereignis war wie in den siebziger Jahren und an Zuschauerschwund litt, wird von verschiedenen Zeugen erzählt, ist aber, weil die Akten des Formel-Racing-Clubs nicht mehr vorhanden sind, nicht zu belegen. Der Entscheid war für viele hart. «Man hat mir mein Rennen weggenommen», sagt Alfred Sinner noch heute. Viele Hemberger dürften es ähnlich gesehen haben.

Zwei Dörfer ohne Rennen

Zwei Dörfer ohne motorsportliches Grossereignis also. Es ist nicht so klar, welche Folgen dieses Ende der mehr als zwanzigjährigen Renntradition für die beiden Dörfer hatte. Für die Finanzen der Gemeinden waren die Auswirkungen jedenfalls bescheiden. Die Billettsteuereinnahmen von Hemberg, das jeweils drei Fünftel der Einnahmen kassierte, während der Rest nach St.Peterzell floss, bewegten sich schon in den Jahren zuvor mit Beträgen zwischen 3400 und 7900 Franken im Promillebereich der Gemeindefinanzen.

Dass die Gastwirte und Pensionen in dem auch sonst von Touristen nicht gerade überlaufenen Gebiet von St.Peterzell und Hemberg über Einnahmenverluste klagten, versteht sich, waren doch an diesen Rennwochenenden die Pensionszimmer weit über die beiden Gemeinden hinaus ausgebucht. Das Rennwochenende sei für die Wirte das beste Wochenende des ganzen Jahres gewesen, hört man immer wieder. Auch einige Handwerker und Bauern verloren eine bescheidene Einnahmequelle, weil sie nicht mehr bei der Vorbereitung des Rennens gebraucht wurden. Genaue Angaben über den wirtschaftlichen Verlust der Region gibt es aber nicht.

Notgedrungen ebenso vage bleiben die Vorstellungen, wie der Verlust des Rennens die Befindlichkeit der Bewohner der beiden Gemeinden beeinflusst hat. Allgemein anerkannt ist,

dass das Bergrennen den Namen Hemberg im ganzen Land bekannt gemacht hat. Dass die so geschaffene Bekanntheit dazu beigetragen hat, Rennbesucher als Touristen in die Austragungsorte – und das heisst vor allem: nach Hemberg – zurückzubringen, ebenso wie in früheren Zeiten Soldaten, die einen WK in Hemberg absolviert hatten, darüber gibt es eher Zweifel. Aber natürlich keine Zahlen.

Hemberg scheint sich in der Wahrnehmung vieler zu einem naturnahen Ausflugsgebiet entwickelt oder sich doch solche Ziele gesetzt zu haben, auch wenn Pläne für einen Naturpark Toggenburg-Werdenberg gescheitert sind. Der geplante Naturpark Neckertal scheint auf Kurs zu sein, obwohl man als Besucher der Gegend nicht wirklich viel davon wahrnimmt. Ohnehin scheinen die Zeiten vorbei zu sein, in denen Hemberg wie andere Gemeinden des Toggenburgs einen florierenden Tourismus hatte, wo man auch einmal vierzehn Tage Ferien in einer bescheiden eingerichteten Pension zubringen konnte. Was man in letzter Zeit immer wieder lesen konnte, dass das Toggenburg als Ganzes die Entwicklung zu einer zeitgemässen Tourismusdestination verpasst hat, gilt auch für Hemberg. Da wurden Investitionen in eine moderne Tourismus- und Hotelinfrastruktur nicht getätigt, und sie würden heute auch kaum mehr rentieren. Darum mutet die Aussage des Präsidenten von Toggenburg Tourismus gegenüber dem «Toggenburger Tagblatt» etwas merkwürdig an, als er nach dem Erfolg vom Herbst 2012, sagte, wenn auch nur 100 der vielen Rennbesucher als Touristen wieder nach Hemberg kommen würden, dann sei das «den Event wirklich wert». Man ist geneigt, aus der genannten Zahl erhoffter Gäste – zwei pro Woche – eher Schlüsse über den kümmerlichen Zustand des lokalen Tourismus zu ziehen als über die den Tourismus fördernde Wirkung eines Motorsportereignisses.

Bleiben die Schäden in den Köpfen und Herzen mancher Anwohner. Von einst engagierten Hembergern hört man: Über diese alten Dinge wollten sie nicht mehr reden. Und das ist wohl als Hinweis dafür zu nehmen, dass der Satz des früheren VLN-Präsidenten Heinz Etter seine Berechtigung hat: Wenn er gewusst hätte, sagt Etter, welche Gräben mit der Opposition gegen dieses Rennen in den Gemeinden aufgerissen, was für Verletzungen angerichtet würden, hätte er sich nie gegen dieses Rennen gewendet.

Die Anhänger der Renntradition gaben allerdings nicht klein bei. Einer Zusammenstellung des Hemberger Gemeindepräsidenten folgend, reichte der FRC im Jahr 1993 erneut ein Gesuch

ein, das abgelehnt wurde. 1995 sammelte Hansruedi Nef von St.Peterzell für eine Petition 5246 Unterschriften, davon 241 von Hemberg und St.Peterzell. Um die Jahrtausendwende versuchte das Interessenkomitee Bergrennen (IKB) um den St.Peterzeller Unternehmer Thomas Gantenbein, das Rennen auf der alten Strecke wieder auf die Räder zu bringen. Das IKB erhob mit einer privaten Umfrage auch die Stimmung in der Bevölkerung und erreichte im Hemberg bei einem respektablen Rücklauf von 40 Prozent eine Zustimmung von 72 Prozent. In St.Peterzell war die Zustimmung gleich, allerdings bei einer deutlich tieferen Beteiligung. Das IKB erhielt jedenfalls auch die Unterstützung der Gemeinden St.Peterzell und Hemberg. Beim Kanton aber war dann Schluss.

Erst im Jahr 2005 begann es in den Köpfen wieder zu gären, und zwar bei Christian Schmid und Patrick Rutz. Die beiden jungen Männer aus Ebnat-Kappel hatten mit der Organisation der Silvesterparty in Unterwasser, an der jeweils gut tausend Besucher teilnahmen, Erfahrungen gesammelt. Sie hätten sich gewünscht, einmal etwas Grösseres anzupacken und etwas für die Region zu tun, sagt Schmid. Die Wiederbelebung des Bergrennens war das gesuchte Projekt für Christian Schmid, der früher auch schon als Zuschauer an Bergrennen war, und für seinen Kollegen Patrick Rutz, der mit Autorennensport erklärtermassen wenig am Hut hat.

Der lange Weg zum Neustart

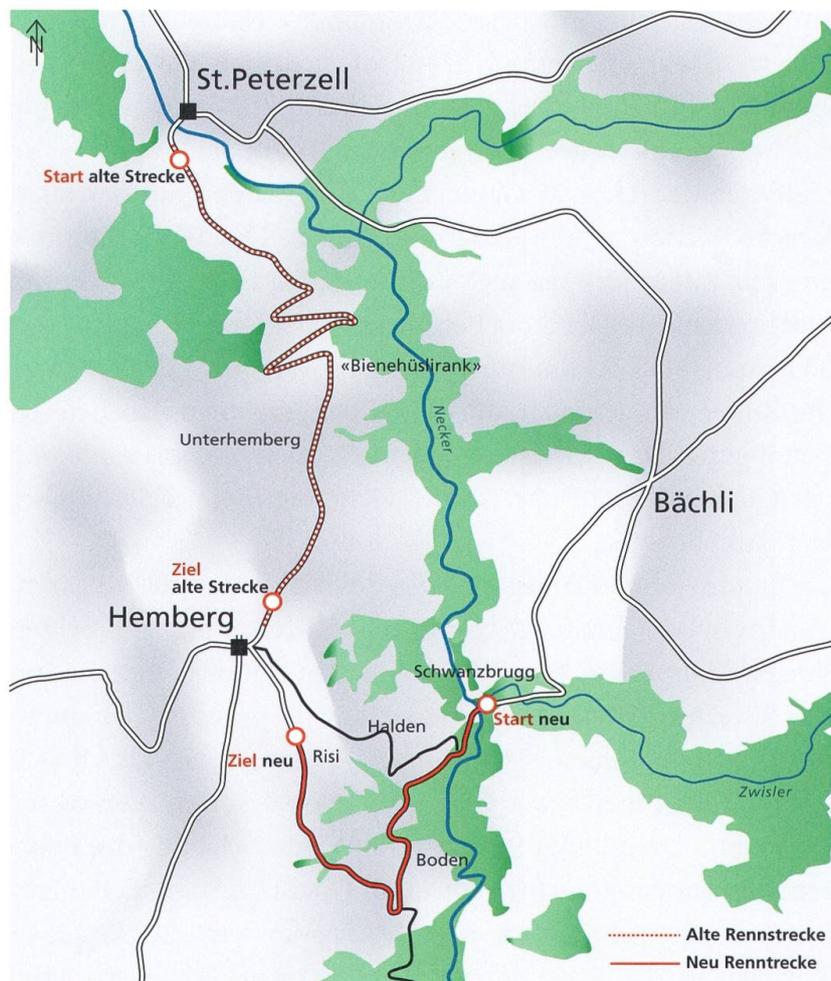
Vom Gären im Kopf bis zur erneuten Durchführung eines Bergrennens in Hemberg war es allerdings ein langer Weg. Den beiden Initianten muss bald klar geworden sein, auf was sie sich eingelassen hatten. Recherchen über das alte Rennen, Kontakte mit möglichen Organisatoren für den Rennbetrieb, Gespräche mit Verantwortlichen der noch bestehenden Deutschschweizer Bergrennen von Oberhallau bis zum Berner Gurnigel, aber auch Kontakte mit Verantwortlichen von anderen Toggenburger Grossveranstaltungen wie dem Tufertschwiler Open Air, wo sich manchmal gegen 30 000 Besucher versammelten, standen am Anfang der jahrelangen Vorbereitungen.

Und dann war da noch die Debatte um einen Naturpark Toggenburg-Werdenberg, die den beiden für einige Jahre eine gewisse öffentliche Zurückhaltung auferlegte, auch wenn Schmid heute sagt, ein Naturpark und ein einzelnes lärmiges Ereignis jedes Jahr könnten sehr wohl nebeneinander existieren, wie etwa das Bergrennen Gurnigel im Naturpark Gantrisch zeige.



Christian Schmid, OK-Präsident des neuen Bergrennens, arbeitete zusammen mit anderen sieben Jahre auf die Neuauflage hin.

Die alte Rennstrecke führte von St.Peterzell nach Hemberg. Von dort wurden die Rennwagen über Bächli wieder zurück an den Start nach St.Peterzell geführt. Die neue Rennstrecke hingegen hat ihren Start bei der Schwanzbrugg auf der Strecke von Hemberg nach Bächli und endet unterhalb des Dorfes Hemberg. Die Rennwagen wenden im Dorf und werden im Konvoi über die Rennstrecke wieder zurück an den Start geführt.



Auch war die Frage der Rennstrecke keineswegs geklärt. Sicher war nur, dass die alte Strasse von St.Peterzell nach Hemberg nicht mehr in Frage kommen konnte, weil Anstösser die Benutzung ihrer Wiesen nach wie vor verweigerten, aber auch weil die Strasse zu schmal war und inzwischen von den Rennfahrern als zu gefährlich und letztlich ungeeignet für ein Bergrennen beurteilt wurde.

Eine erste Alternative, eine Rennstrecke vom Dorf Hemberg nach dem Bendel, wurde bald verworfen, weil sie beim Ziel ein Naturschutzgebiet berührt hätte. So kam man auf die Strasse von der Schwanzbrücke ins Dorf Hemberg: kurz, steil, kurvenreich und deftig, aber gut ausgebaut und – vermutlich – ein Leckerbissen für jeden Rennfahrer.

Nach weiteren Abklärungen informierte der inzwischen gegründete Verein Bergrennen Hemberg im Jahr 2008 die Hemberger Öffentlichkeit. Um die hundert Personen kamen zur Orientierungsversammlung. Die Gegner einer Neuauflage des Bergrennens scheinen aber zu Haus geblieben zu sein oder sich doch zumindest ruhig verhalten zu haben. Jedenfalls meldeten

sich nach der Darstellung von Walter Fischbacher nur gerade zwei Leute zu Wort, um gegen das geplante Rennen zu protestieren. Ihr Auftritt blieb nicht ohne Folgen, wie sich später zeigen sollte.

Anwohner, die fanden, so eine Motorsportveranstaltung sei überflüssig, belästigend und umweltschädlich, scheint es in Hemberg aber sehr wohl gegeben zu haben. Entgegen der Darstellung von Walter Fischbacher schreiben die Initianten in einem Kurzkonzzept ihres Projekts, an dieser Orientierungsversammlung habe sich «eine deutliche Minderheit gegen das Vorhaben geäußert». Deutlicher wird die damalige Hemberger Pfarrerin Käthi Meier-Schwob. Viele hätten sich aus verschiedenen Rücksichten ganz einfach nicht getraut, etwas gegen das Projekt zu sagen. Oder sie hätten – wie schon zu Zeiten des alten Rennens – die Absicht gehabt, das Rennwochenende anderswo zu verbringen, also die Flucht zu ergreifen.

Die beiden Personen, die öffentlich gegen das Projekt antraten, liessen es nicht bei Worten bewenden. Der Verein Bergrennen Hemberg reichte im Oktober 2009 beim Kanton St.Gallen ein Gesuch für ein Automobil-Bergrennen am 2. Oktober 2011 ein. Die Verantwortlichen des Vereins mussten aber bald zur Kenntnis nehmen, dass diese Leute, Anstösser der neuen Rennstrecke, mit zwei aufeinanderfolgenden Einsprachen das Rennen zu verhindern suchten. Moniert wurde in diesen Einsprachen, dass der Verein privates Land für Sicherungsmassnahmen benötige und dafür von den Besitzern keine Bewilligung eingeholt habe und dass er nicht imstande sei, diese privaten Grundstücke wirksam davor zu bewahren, dass sich Zuschauer unerlaubt dort bewegen und aufhalten würden.

Zwar wurden beide Einsprachen abgelehnt, und das Sicherheits- und Justizdepartement des Kantons St.Gallen kam in seinem Beschluss vom 17. Mai 2011 zum Ergebnis, dass das Rennen durchgeführt werden könne, weil «alle gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt» seien. Die Vorsteherin des Departements, die freisinnige Regierungsrätin Karin Keller-Sutter, änderte also die von ihrem Vorgänger Rohrer festgelegte Praxis, dass eine Motorsportveranstaltung aus grundsätzlichen Überlegungen nicht bewilligt werden könne. Teil der Bewilligung war eine Reihe von Auflagen betreffend der Sicherheit, sanitärer Massnahmen, Gewährleistung des öffentlichen Verkehrs und so weiter.

Die hauptsächliche Hürde in diesem Parcours der Bewilligungen war damit genommen. Weitere Behörden wie die kantonalen Ämter für Umwelt und Energie respektive für das Forst-

wesen hatten ihren Segen schon vorher gegeben. Und die klare Zusage der Gemeinde Hemberg, auf deren Gemeindegebiet die ganze neue Rennstrecke liegt, hatte ohnehin schon im Vorfeld vorgelegen.

Protest auf politischer Ebene scheint es kaum gegeben zu haben. Für den WWF St.Gallen war die Argumentation der Regierung nachvollziehbar, weshalb man – «mit knirschenden Zähnen», wie WWF-Geschäftsführer Martin Zimmerman sich gegenüber der «NZZ» äusserte – auf rechtliche Schritte verzichtete. Ein Ratsmitglied stellte im St.Galler Kantonsrat Fragen zum Verkehrskonzept, konnte aber befriedigt zur Kenntnis nehmen, dass die Initianten durchaus zu Gesprächen über dieses Thema bereit waren. Und auch von grüner Seite waren keine grundsätzlichen Einwände zu hören.

Die privaten Einsprachen hatten aber für das Projekt doch zur Folge, dass viel Zeit verloren ging. Darum konnte das Rennen nicht wie ursprünglich geplant schon im Jahr 2011 durchgeführt werden. Die Neuauflage des traditionellen Hemberger Bergrennens musste auf das Jahr 2012 verschoben werden.

Knochenarbeit und das liebe Geld

Die Arbeit zur Vorbereitung des Rennens ging den Initianten aber auch so nicht aus. Zwar wurde die Organisation des eigentlichen Rennbetriebs dem Automobil Club der Schweiz (ACS), Sektion Thurgau, übertragen, der über einschlägige Erfahrung verfügt. Zu tun blieb aber noch genug.

Absicht der Initianten war es in den Worten von Christan Schmid, eine Veranstaltung «aus der Region für die Region» zu organisieren. Zuallererst waren die Gemeinde Hemberg und da vor allem die Dorfvereine in die Vorbereitungen einzubeziehen. Es habe am Anfang schon eine gewisse Zurückhaltung geherrscht, sagt Schmid, aber er und Patrick Rutz konnten diese Reserviertheit durch persönliche Kontakte mit allen Dorfvereinen bald überwinden. Am Ende waren viele von diesen mit irgendeinem Angebot am Rennen präsent und konnten so durchwegs auch einen schönen Zustupf in die Vereinskasse holen. Ob das für die Landfrauen von Hemberg auch zutrifft, die für die mehr als dreihundert Offiziellen des Rennbetriebs etwa 2500 Sandwiches zubereitet haben, entzieht sich der Kenntnis des Schreibers. Sicher ist: Das Dorf war am Rennen dabei.

Vor allem aber stand der Verein Bergrennen Hemberg vor der gewaltigen Aufgabe, das Projekt, das bereits ein internationales Echo ausgelöst hatte, aber vorerst nur in einer Sammlung

von Konzepten, Plänen, in provisorischen Budgets – alles zusammen ein gut zwei Zentimeter dicker Papierstapel – vorlag, in die Wirklichkeit umzusetzen. Sicherheitseinrichtungen in Form von Betonelementen, Baumstämmen, Reifenstapeln und Strohballen mussten organisiert und dann auf den Renntag hin nach einem genauen Plan aufgestellt werden. Zuschauerzonen waren abzugrenzen und mit der nötigen Infrastruktur – von improvisierten Treppen und Geländern im steilen Gelände über Wurst- und Bierstände bis zu WCs – ausgestattet werden. Plätze für die Fahrer und ihren Tross, Parkplätze bezeichnet, Notärzte engagiert, ein Postauto-Shuttledienst organisiert werden und so weiter und so fort.

Und eben: das leidige Geld. Anlässlich einer Präsentation im Oktober 2011 war von Fixkosten von 329 000 Franken die Rede. Ein gutes halbes Jahr später an einer Medienkonferenz von 489 000 Franken. Tatsächlich beliefen sich die Kosten nach Auskunft von Christian Schmid am Ende auf über eine halbe Million Franken.

Davon, dass sich die Veranstalter wegen des geradezu sensationellen Publikumsaufmarsches eine goldene Nase verdient hätten, könne dagegen keine Rede sein, sagt Schmid. Zwar waren die elf zeichnenden Veranstalter nicht gezwungen, die von jedem zugesicherte Beteiligung von 5000 Franken an einem möglichen Defizit auch tatsächlich zu bezahlen. Der Renntag vom 23. September 2012 schloss mit einem leichten Plus ab. Es war aber nicht möglich, wie geplant, eine Reserve von 50 000 Franken zurückzulegen. Auch dieses Resultat kam nur dank bedeutenden Sponsorenbeiträgen zustande. Hätte das Wetter nicht mitgespielt, wären statt der möglicherweise gegen 14 000 Besucher nur die Hälfte gekommen, dann hätte in der Rechnung ein geradezu gewaltiges Loch von über 100 000 Franken geklafft: In einer früheren Kostenschätzung ist für den Fall von schlechtem Wetter gar von einem Verlust von gegen 300 000 Franken die Rede.

Eben: das Wetter. Eine verlässliche Prognose sei wegen einer komplizierten Wetterlage nicht zu erhalten gewesen, erzählt Christian Schmid. Tatsächlich hätte das Wetter in der Woche vor dem Rennen nicht viel wendischer sein können. Eine Woche vor dem Rennen stieg das Thermometer auf deutlich über 20 Grad, am Mittwoch waren Säntis und Churfiristen wieder weiss, Donnerstag und Freitag schien die Sonne, aber am Samstag regnete es wieder kräftig – etwa 20 Millimeter, wie den Angaben von Meteoschweiz zu entnehmen ist – und bis gegen Mitternacht. Eine Regennacht also.



Das Programmheft zur ersten Neuauflage 2012.



Gute Sicht auf die Strecke ob dem «Rütelirank».

Der Neustart vom 23. September 2012

Am Morgen war das ganze Neckertal mit Nebel bedeckt. Aber dann folgte die Wende: gegen Mittag über Hemberg und dem ganzen Neckertal schönsten Herbstwetter, so viel Sonne, wie man sich nur wünschen konnte. Und die Zuschauer kamen. Gegen 14 000 sollen es gewesen sein. Die Zahl genau zu bestimmen, ist nicht möglich, weil rund 2000 Gratistickets an Sponsoren und die Einwohner von Hemberg verteilt worden waren und viele Auswärtige, wohl vor allem aus der näheren Umgebung, sich ganz einfach den Rummel im Dorf und die dort aufgestellten Rennautos anschauen wollten, wofür kein Ticket nötig war. Eintritte für die Zuschauerräume wurden rund 8500 verkauft, eine Zahl am unteren Rand der Erwartungen für einen schönen Tag. Aber noch so erwies sich die Infrastruktur für die Zuschauer als entschieden zu klein. Für eine Wurst oder ein Bier stand man in Viererkolonnen gegen eine Stunde an.

Im Dorfzentrum von Hemberg war kaum ein Durchkommen, so dicht standen die Leute. Und erst recht zu einem Chaos wuchs sich die Situation in den Gemeinden des Neckertals aus. Dort waren die mit dem eigenen Auto zum Rennen gekommenen Zuschauer systematisch hingelenkt worden. Die vorgesehenen Abstellflächen auf grossen Wiesen waren aber wegen des Regens der vorangehenden Tage nicht zu benutzen.



Am Morgen des 23. September 2012 lag das ganze Neckertal im Nebel. Foto: AndiENZ.

In der Folge war Hauptverkehrsroute durch das Neckertal völlig verstopft und unpassierbar. Der Shuttlebus-Betrieb nach Hemberg musste eingestellt werden. Im Neckertal ging gar nichts mehr. Bis gegen Rennschluss, da gingen die Zuschauer – zu Fuss. Sie marschierten – teils lachend, teils fluchend – die alte Rennstrecke von Hemberg nach St.Peterzell hinunter. Immerhin: Der Verkehr in Richtung Wattwil konnte trotz grossem Gedränge beim Dorfausgang von Hemberg einigermaßen plangemäss aufrechterhalten werden.

Auch der Rennbetrieb blieb nicht ohne Pannen. Zwar wurde die Rennstrecke am Samstag noch gewaschen, damit die Fahrer nicht durch Laub oder Schmutz gefährdet würden. Weil jedoch der untere Teil der Rennstrecke vom Regen der Nacht noch feucht war, fuhren übereifrige Fahrer schon auf den ersten Metern der Rennstrecke in Reifenstapel oder Strohhallen und mussten mit den bereitgestellten Rettungsfahrzeugen abgeschleppt werden. Das führte immer wieder zu Unterbrüchen im Renngeschehen. Und zu Unmut bei den Zuschauern, weil diese sonst eher folgenlosen Missgeschicke von den Zuschauerplätzen aus nicht zu sehen waren. Für die Zuschauer blieb so nur die Verzögerung – und am Ende ein um einen Rennlauf verkürztes Rennen.

Der Dorfkern Hemberg, wo man die Rennwagen bestaunen konnte, war am Renntag völlig überlaufen. Foto: Urs Bucher.





Kurz vor dem Ziel konnten die Zuschauer die Rennwagen um die Kurve flitzen sehen.

Immerhin: Das wieder zu Leben erweckte Hemberger Bergrennen nahm insgesamt einen ruhigen Verlauf, wenn man einmal vom Unfall eines Fahrers absieht, der in seiner Kategorie die Bestzeit hinlegte, aber nach dem Ziel in ein Wiesenbord und anschliessend in eine durch Strohballen gesicherte Betonwand fuhr, wobei sein Opel Dallara grösseren Schaden erlitt. Der Fahrer selber kam mit einigen Prellungen davon. Auch sonst gab es diverse Blechschäden, aber keinen ernsthaften Unfall eines Fahrers. Das Wild in den Wäldern des Neckertals war vorsorglich schon vor dem Rennen von Jägern vertrieben worden. Füchse, Hasen und Rehe mussten sich anderswo Guten Morgen sagen. Die meisten Zuschauer dürften auf ihre Rechnung gekommen sein.

Im malerischen Dörfchen scheint die Freude am Grossereignis ziemlich ungeteilt gewesen zu sein, auch wenn Zeitungen am nächsten Tag von einem «Ausnahmestand» in Hemberg schrieben und davon, dass «die Veranstaltung nahe am Kollaps gestanden» habe. Er habe mit einer beträchtlichen Zahl von Reklamationen gerechnet, sagte der Hemberger Gemeindepräsident Walter Fischbacher, gekommen sei aber gar nichts, wenn man von einer einzigen Reklamation über den zu grossen Lärm absehe, den die Rundflüge eines Helikopters verursacht hätten. Was eine Anwohnerin nach dem Rennen gegenüber dem «Toggenburger Tagblatt» gesagt hat, dürfte die Stimmung vieler Hemberger ausdrücken: «Endlich einmal etwas los hier oben. In Hemberg läuft ja ausser der Viehschau nichts mehr.»

Rennbetrieb an zwei Tagen

Ende gut, alles gut? Nicht ganz. Die auf den 21. und 22. September 2013 – also kurz nach dem Erscheinen dieses «Toggenburger Jahrbuchs» – festgelegte zweite Auflage des neuen Bergrennens kommt, das ist für Christian Schmid klar, nicht ohne Änderungen aus. Mehr wetterfeste Parkplätze werden bereitgestellt. Im Neckertal soll ein Einbahnregime gelten. Vielleicht sind diese Massnahmen geeignet, das enge Neckertal vor einem Kollaps zu bewahren. Vielleicht aber gehören diese Hunderte oder Tausende von Zuschauerfahrzeugen sowieso nicht in die Nähe des Renngebietes, sondern in Wattwil abgestellt, womit dann auch Postautos einigermaßen ungehindert einen Shuttledienst leisten könnten. Ausserdem wollen die Organisatoren die Zahl der Tickets begrenzen und kommen so einer Forderung des Hemberger Gemeindepräsidenten nach, der sagt, so viel Leute wie 2012 hätten im Dorf ganz einfach nicht Platz.



Verpflegungsstände sind besser auf die Bedürfnisse der Besucher auszurichten. Allerdings sagt Christian Schmid, es seien bei der Neuauflage des Rennens auch unverhältnismässig viele «unerfahrene Bergrennen-Besucher» gekommen. Wer sich auskenne, komme mit gutem Schuhwerk, mit einer Decke, um sich zu setzen, und mit Proviant im Rucksack. Und dann wird ja die Ausgabe 2013 des Rennens wieder an zwei Tagen durchgeführt, so dass ein Massenauflauf sich besser verteilen sollte.

Fest steht: Das Hemberger Bergrennen 2013 kommt, wenn auch mit konzeptionellen Änderungen. Und: Das Rennen zählt wieder wie früher zur Schweizer Meisterschaft der Bergfahrer. Gut möglich, dass wieder wie in früheren Jahren diese Konkurrenz am letzten Rennen im Jahr, eben in Hemberg entschieden wird.

Hemberg hat also das Rennen wieder, das sich viele immer gewünscht haben. In welcher Weise und in welchem Umfang das Dorf von diesem Anlass profitieren wird, ob es mehr sein wird als ein sehr rentables Wochenende für Gastwirte und ein einträgliches für die Dorfvereine, lässt sich kaum abschätzen.

Und die Gegner des Motorsportanlasses von damals? Ihr Protest der achtziger und neunziger Jahre gegen das «Kultobjekt» Auto war damals ohne Zweifel richtig und nötig. Er dürfte

Der Zuschauerraum beim Ziel. Im Hintergrund die katholische Kirche von Hemberg. Foto: Andi Enz.

auch Folgen gehabt haben – in den Köpfen und in der praktischen Verkehrs- und Umweltpolitik. Heute sind grossangelegte umweltpolitische Aktionen – man denke zum Beispiel an Kaiseraugst – selten geworden und ihre Wirksamkeit – vermutlich – fraglicher. Und das «Kultobjekt Auto» boomt. In den Gemeinden des ehemaligen Bezirks Neutoggenburg mit seinen gut 15 000 Einwohnern sind heute 8400 Privatautos immatrikuliert. Dass das Bergrennen viele Leute dazu animiert hat, ein Auto zu kaufen, das sie eigentlich gar nicht gewollt haben, ist nicht anzunehmen. Dass einige als Folge dieses Rennanlasses etwas schneller fahren, als gut ist, ist allerdings auch nicht auszuschliessen. Verpufftes Benzin ist ohnehin kein Thema. Wenn die 8400 Neutoggenburger Autos pro Tag im Durchschnitt auch nur zehn Kilometer fahren, verbrauchen sie jeden Tag ein Mehrfaches dessen, was die Rennfahrer an einem Rennwochenende für ihre Trainings- und Rennläufe brauchen.

Ende gut, alles gut? Vielleicht hält man sich am besten an das, was eine Vertreterin der Toggenburger Grünen leicht resigniert gegenüber dem Schweizer Radio gesagt hat: «Es gibt grössere Probleme als dieses Hemberger Bergrennen.»

Dank

Ich danke der Staatskanzlei St.Gallen und folgenden Personen, die mich mit Informationen und Gesprächen bei meiner Arbeit unterstützt haben: Heinz Etter, Walter Fischbacher, Hans Jörg Geiger, Hans Grob, Oskar Kuhn, Käthi Meier-Schwob, Christian Schmid, Alfred Sinner, Hans Werren, Peter Wyss («Automobil-Revue») und vielen anderen.