

Die Tunnelwächter der Autobahn Westfalen

57 Verkehrsunfälle, 124 liegengebliebene Fahrzeuge und 107 sonstige Gefahrensituationen allein im Jahr 2020 – Matthias Willms führt penibel Statistik über alle Vorfälle, die er und seine Kollegen an ihrem Arbeitsplatz in der Tunnelleitzentrale (TLZ) in Hamm bearbeiten. 28 Tunnel sind derzeit auf ihr Leitsystem aufgeschaltet. Fast 100.000 in den Tunneln verarbeitete Datenpunkte liefern wichtige Hinweise auf Unregelmäßigkeiten. Aus einigen flimmern zudem Live-Bilder aus Verkehrsüberwachungskameras über eine riesige, erst im vergangenen Jahr neu eingebaute Videowand. 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche.



Operator Matthias Willms in der Tunnelleitzentrale. Foto: Autobahn Westfalen.

Willms geschulter Blick schweift immer wieder kurz über die

Monitore. „Es mag für den Laien etwas überfordernd wirken, aber ich erkenne sofort, wenn etwas nicht stimmt“, sagt der 45-Jährige, der seit 2006 in der TLZ als einer von zwölf sogenannten Operatoren tätig ist. Im Dreischichtbetrieb haben immer mindestens zwei von Ihnen das Geschehen in den Tunneln im Auge. Sollte hier ein Fahrzeug liegenbleiben, eine Notfalltür aufgemacht werden oder ein Unfall die Fahrbahn blockieren, bekommen sie es mit und informieren Polizei, Feuerwehr, Rettungskräfte oder Wartungsfirmen.

Immer im Austausch mit der Polizei

Besonders wichtig ist der Austausch mit der Polizei. Die rückt nicht nur regelmäßig auf Hinweis der TLZ aus, sie fordert hin und wieder auch Aufnahmen aus Überwachungskameras an. Diese sind – etwa nach Unfällen – ebenso gerichtlich verwertbar wie die Protokollmitschnitte und die Aufzeichnungen aller Telefonate, die aus der TLZ geführt werden.

Plötzlich schallt ein durchdringender Warnton, der an einen Rauchmelder erinnert, durch die Tunnelleitzentrale. Willms schaut auf seinen Kontrollbildschirm: „Alles gut. Nichts, wo ich eingreifen müsste. Nur eine kaputte Lampe“, sagt er. Auf seinem Monitor war kurz zuvor eine Nachricht mit Details zur Ursache aufgeplopt. Aus der Historie darunter ist bereits auf den ersten Blick erkennbar: Nicht jeder Alarm ist ein Notfall. Ein unbedeutender Defekt muss nicht sofort der Polizei gemeldet werden – ein schwerer Lkw-Unfall hingegen schon. Generell gibt es zwei Warntöne. Der eine signalisiert einen echten Alarm, der andere eine Störung. „Jeder Vorfall ist unterschiedlich“, sagt Willms. Das mache seinen Job aus. Und: „Es kann jederzeit etwas passieren. Ich muss immer aufmerksam sein.“

Pferde im Tunnel

Vor ein paar Jahren etwa standen plötzlich Pferde im Dortmunder Tunnel Wambel. Die waren kurz zuvor ausgerissen und

verirrten sich auf die nahegelegene Bundesstraße. Letztlich endete die Aktion glimpflich – auch weil es sich nicht um einen Autobahntunnel handelte, durch den die Verkehrsteilnehmer mit wesentlich höheren Geschwindigkeiten fahren. Denn obwohl die TLZ mittlerweile zur Autobahn Westfalen gehört, werden in den nächsten zweieinhalb Jahren neben neun Autobahntunneln auch einige Tunnel des Bundes- und Landesstraßennetz aus der Leitzentrale in Hamm überwacht. Erst Ende 2023 läuft der Kooperationsvertrag der Autobahn Westfalen mit dem Land aus.

Bis dahin hat es Willms auch immer mal wieder mit Betrunkenen zu tun, die eine schnelle Abkürzung durch einen der städtischen Tunnel suchen. „Dann spreche ich über Lautsprecher eine Warnung aus. Meistens ist der Angesprochene so überrascht, dass er sich schnellstmöglich aus dem Staub macht“, erzählt der Operator schmunzelnd. Einen Brand habe er hingegen in seinen 15 Berufsjahren in der TLZ bisher nicht miterlebt. „Zum Glück“, wie er sagt. Denn Rauchentwicklung gehört trotz moderner Lüftungstechnik in den meisten Tunneln zu den gefährlichsten Situationen.

Im Notfall übernimmt Duisburg

Und was ist, wenn die Technik in der TLZ einmal ausfallen sollte? „Dann übernimmt Duisburg“, erklärt Willms. Dort gibt es eine weitere Tunnelleitzentrale für Nordrhein-Westfalen. Beide können auf die Bilder und die Systeme des jeweils anderen zugreifen. Gleich die TLZ in Hamm für sich genommen bereits einem Hochsicherheitstrakt mit autarker Stromversorgung und eigenem Serverraum, ist so auch im Fall der Fälle die Überwachung aller Tunnel und damit die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer jederzeit gewährleistet.