



Auch wenn Hauptkommissar Frehe es an den Bildschirmen nicht sofort merkt: Der Computer sperrt bei Unfällen die Fahrbahn durch die Ampeln.

Leitzentrale überwacht Autofahrer im Flughafentunnel

Nach sieben Minuten geht im Tunnel das Licht aus

In einer ununterbrochenen Kette fahren die Autos in den Flughafentunnel. Ein Mann in der Tunnelleitzentrale, der diensthabende Polizeibeamte, Hauptkommissar Frehe, sitzt vor einer großen Kontrollwand in der ersten Etage der Leitzentrale an der Scharnweberstraße und sieht jedes dieser Fahrzeuge. Von hier aus kann der gesamte Tunnel überwacht werden.

Die Kontrollwand zeigt in Form einer Wandkarte das zu beobachtende Stück der Stadtautobahn. In dieser Karte sind unzählige kleine Kontrollämpchen angebracht, die die Stellung der Dauerlichtzeichen anzeigen. Meldung erhält der Beamte hier auch, wenn jemand eine Tür zu den Notrufzellen oder den Notausgängen öffnet. Sofort kann der Polizist dann telefonisch oder über die Lautsprecheranlage Kontakt mit dem Fahrer in der Tiefe aufnehmen und weitere Maßnahmen veranlassen.

Die Leitzentrale vor Ort ist jedoch nur von 6 bis 20 Uhr besetzt. Die übrige Zeit werden alle Notfälle automatisch an den zuständigen Polizeiabschnitt gemeldet. Von dort aus wird über Funk die Polizeileitzentrale in der Friesenstraße verständigt, von der aus ebenfalls alle Ampeln unter dem Tegeler Flughafen geschaltet werden können.

Zur Verkehrsüberwachung, so erläutert der Angestellte der Bauverwaltung, Herr Ahting, sind im Tunnel 22 Fernsehkameras angebracht. Neun da-

70 000 Autos fahren täglich durch den Stadtautobahntunnel unter dem Tegeler Flughafen. Der Verkehr zwischen Tegel und Wittenau sowie dem Kurt-Schumacher-Damm wird durch eine Vielzahl von Dauerlichtzeichen und Geschwindigkeitsanzeigen geregelt. Der „Nord-Berliner“ hat sich in der vergangenen Woche in der Tunnelleitzentrale umgesehen, von der alle Anzeigen gesteuert und der Verkehrsfluß durch Kameras überwacht wird.

von an verkehrskritischen Stellen sind schwenkbar. Dazu gehören die Ein- und Ausfahrten sowie die Verflechtungsteile der beiden Autobahnteile aus Tegel und Wittenau. „Hier kommt es am häufigsten zu Unfällen“, ergänzt er. Mit durchschnittlich zwei Unfällen pro Monat liegt die Tunnelstrecke jedoch unter den Werten vergleichbarer Autobahnabschnitte. Dennoch wird die Überwachung benötigt, denn viele Autos, so berichtet Hauptkommissar Frehe, bleiben ohne Kraftstoff liegen. In

zeuges absinkt, „schlägt der Verkehrsrechner Alarm“ in der Zentrale. Der Computer sperrt sofort den Fahrstreifen durch die Ampeln. Der Polizist trifft die weiteren Maßnahmen.

Zur Beruhigung aller „Raser“ versicherte Hauptkommissar Frehe, daß aufgrund der Geschwindigkeitsermittlung jedoch keine Anzeigen für Temposünder ausgestellt werden würden. Dennoch sei die Beachtung der vorgegebenen Geschwindigkeit unbedingt nötig.

Die Tunnelzentrale ist auch für Notfälle gewappnet, die nur indirekt mit dem Tunnel zusammenhängen. Für einen etwaigen Stromausfall sind zwei Notstromaggregate ständig einsatzbereit. Damit können die Tunnelbeleuchtung und die Ampeln sowie alle Kontrollrichtungen bei Stromausfall weiter betrieben werden. Sollten entgegen aller Erwartungen, so Ahting, auch diese ausfallen, so stehen 220 Batteriezellen bereit, die für sieben Minuten Strom liefern können. „In dieser Zeit haben wir den Tunnel gesperrt und geräumt“, so der Angestellte, der für die Betriebstechnik zuständig ist.

Vielen Fahrern geht der Sprit aus

diesem Falle wird über Funk ein Wagen der Autobahnpolizei beordert, der den liegengebliebenen Wagen aus dem Tunnel schleppt. Der Fahrer erhält für diesen Verstoß eine Anzeige.

Störungen und Notfälle im Tunnel werden durch verschiedene Überwachungssysteme an die Zentrale gemeldet. Durch Induktionsschleifen wird die Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge ermittelt. Wenn diese plötzlich aufgrund eines defekten Fahr-

Auf einem Parkplatz vor dem Haus stehen mehrere Fahrzeuge der Autobahnmeisterei zum sofortigen Einsatz bereit; darunter auch ein Steiger, von dem aus Wartungsarbeiten an den Lichtzeichen an der Tunnelstrecke durchgeführt werden können. Innerhalb von wenigen Minuten kann ein Team der Autobahnmeisterei im Tunnel sein und Abhilfe bei technischen Fehlern der Ampeln oder der Kameras leisten. An einer ausgefallenen Kamera demonstrieren die Straßenwärter, daß das Reparieren durch den Mitarbeiter nur zwanzig Minuten dauert.

Ahting bedauert jedoch, daß die Wäsche der Tunnelwände nicht mehr wie in der ersten Zeit nur mit Sperrung eines Fahrstreifens möglich ist. „Die Autofahrer haben sich einfach nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen gehalten. Es war einfach unmöglich für unsere Leute, in den Abgasen zu arbeiten.“ Deshalb müssen die Autofahrer am 17. und 18. August in Fahrtrichtung Nord und am 19. und 20. August in Richtung Süd auf die Abkürzung unter dem Flugfeld verzichten, wenn unter der Erde wieder gründlich geputzt wird.

M. T.