

Sie haben einen der gefährlichsten Jobs

WP
Do. 07.11.19

Für Straßenwärter ist „Sicherheit“ das oberste Gebot. Zur Not sperrt Dierk Goecke dafür ganze Autobahnen

Von Thomas Winterberg

Olsberg/Bestwig. Sie arbeiten quasi am offenen Herzen, müssen in den laufenden Verkehr eingreifen und werden dafür beschimpft und neuerdings mit Gegenständen beworfen. Straßenwärter haben einen der gefährlichsten Jobs überhaupt. Von Autofahrern werden sie oft nur als störend wahrgenommen. Wenn sie in ihrem orange-farbenen Outfit auftauchen, blinken meist irgendwelche Lichter und der Verkehr stockt. Aber ohne sie wären unsere Straßen und Autobahnen nicht sicher. „Sicherheit“ das ist für Dierk Goecke oberstes Gebot. Sicherheit für seine Mitarbeiter und für alle Verkehrsteilnehmer. Der studierte Bau-Ingenieur leitet die drei Autobahnmeistereien Werl (mit Enste), Bad Wünnenberg und Herford. Auf ihn und sein Team kommen ab 18. November acht Kilometer mehr Arbeit zu. Sie betreuen die drei Kilometer der neuen B480 und die fünf neuen Autobahnkilometer der A46.



Check: „Master-Meister“ Dierk Goecke sorgt dafür, dass die Autobahn zu jeder Zeit für die Verkehrsteilnehmer sicher befahrbar ist. Dazu zählen regelmäßige Kontrollen von Fahrbahn oder auch Brückenauflegern.

FOTO: THOMAS WINTERBERG / WP

„Wir wollen niemanden behindern, machen nur unsere Arbeit. Ohne die wäre ein sicheres Befahren der Straßen nicht gewährleistet.“

Dierk Goecke, Master-Meister

„Das hier ist der südlichste Teil unseres Zuständigkeitsbereichs. Oben grenzt unser Distrikt bei Melle an Niedersachsen. Aber dieses neue Stück hat es in sich. Wir fahren auf der höchsten Talbrücke Nordrhein-Westfalens und der Abschnitt stellt auch wegen seiner Lage eine Besonderheit dar“, sagt Goecke. Gemeint ist damit z.B. der künftige Winterdienst an dieser recht steilen Ein- und Ausgangspforte in eine touristisch geprägte Region. „Das wird im Winter einer unserer Hotspots. Wir haben bis zu einhundert Meter Höhendifferenz. Die Brücke wird mit einem Sender ausgestattet, der u.a. Boden- und Lufttemperatur misst und die Daten an die Winterdienst-Zentrale in Hamm weitergibt. Von dort wird dann das Räumen und Streuen koordiniert.“

Hinzu kommt die Topographie, sprich Hanglage. „Die Hangsicherung ist die aufwändigste ihrer Art auf der gesamten A46“, sagt der Fachmann und zeigt auf die unzähligen Gabionen. Kilometerlang reihen sich die mit Naturstein befüllten Drahtkörbe aneinander und türmen sich in exakter Ordnung auf. Die Gabionen-Galerien sind sogar befahrbar – allerdings nur für die Straßenwärter. Einmal im Jahr müssen sie künftig die unzähligen Drainageleitungen spülen. „Wir haben das ja noch nicht gemacht, aber ich denke, damit sind wir eine volle Woche beschäftigt.“

Spezialgitter für Wildkatzen

Acht Kilometer mehr Arbeitsfläche bedeuten nicht automatisch mehr Mitarbeiter. „Allgemein wird der Personalbedarf nach dem Bestand ermittelt – also wie viele Kilometer Schutzplanken haben wir, wie viele Brücken, wie viele Grünflächen“, zählt Dierk Goecke auf. Wegen organisatorischer Umstrukturierungen auf Bundesebene bleibt es aber vorläufig beim jetzigen Personalstand. Und das bedeutet, dass sich die Straßenwärter vom Werler Stützpunkt Enste aus zusätzlich um das neue

„Wind auf der Brücke wird Herausforderung“ Autobahnpolizei erwartet auf neuem Teilstück keine großen Probleme

Das neue Teilstück der A46 fällt in die Zuständigkeit der Autobahnpolizei-wache Arnsberg, die zum Polizeipräsidium Dortmund gehört. Leiter der mit jeweils vier Beamten und zwei Streifenwagen rund um die Uhr besetzten Wache nahe der Abfahrt Niedereimer ist Polizeihauptkommissar Dieter Storm.

Wie weit geht Ihr Arbeitsbezirk und ist das Teilstück wegen der Topographie eine Herausforderung?

Streng genommen sind wir nur für die knapp sechs Kilometer Autobahn zuständig. Die anderen zwei Kilometer betreut der HSK. Unser Einsatzgebiet ist die komplette A46 mit der A445 und mit Teilen der A44 von Werl-Süd bis Unna-Ost. Auch die B233 gehört noch zu uns. Die Topographie der A46 ist sehr speziell. Das kurze Teilstück hat keine Geschwindigkeitsbegrenzungen und Kurven, die man nicht gut einsehen kann. Ich bin beim A46-Run mitgelaufen und glaube, dass der Wind auf der Talbrücken eine besondere Herausforderung sein kann.

Stück Autobahn kümmern. Jeden zweiten Tag wird die Streckenkontrolle den Abschnitt in Augenschein nehmen. Gibt es Schäden an der Fahrbahn oder an den Leitplanken? Sind Tierkadaver oder geplatze Reifen zu beseitigen? Wie ist es um die Aufleger der Brücken bestellt? Sind die Wildzäune noch intakt? „Durch das Vorkommen von Wildkatzen haben wir hier ganz besondere Metallgitter, die zum Wald hin abgekantet sind, so dass die Tiere sie nicht überwinden können.“

Im Sommer kommen dann Grasschnitt und Gehölzpflege hinzu: „Man glaubt es nicht, aber die Bankette entlang der Fahrbahn wachsen von Jahr zu Jahr“, erklärt der Master-Meister – so die genaue Berufsbezeichnung von Dierk Goecke. Im jungfräulichen Zustand der Autobahn sind die Bankette drei Zentimeter tiefer als die eigentliche Piste. Aber Abrieb, Staub und Unkraut lassen sie wachsen. „Der Abtrag kann nicht einfach so deponiert werden. Er muss untersucht werden, ob sich z.B. Öl oder andere Schadstoffe darin befinden.“ Um den ordnungsgemäßen Zustand der Schutzplanken

Was mache ich eigentlich bei einem Unfall auf der Autobahn? 110 wählen oder erreiche ich die Autobahnpolizei irgendwie direkt?

Bei einem Unfall sollte man die 110 wählen; der Anruf geht dann bei der Leitstelle in Meschede ein, das Einsatzprotokoll wird sofort an die Dortmunder Leitstelle versandt. Dort sitzen zwei Kollegen, die sich nur um Autobahn kümmern und die den Einsatz dann mit uns koordinieren.

Straßenwärter behaupten, die Arbeit auf einer Autobahn sei einer der gefährlichsten Jobs. Gilt das auch für die Autobahnpolizei.

Ja, das ist so. Auf der Bahn herrschen hohe Geschwindigkeiten und oft sind die Verkehrsteilnehmer übermüdet oder durchs Telefonieren abgelenkt. Wer da auf der Straße eingreifen muss, muss aufpassen.

Wie und wann kontrolliert die Autobahnpolizei die A46?

Der Bereich wird bestreift, so wie es



PHK Dieter Storm.

sich ergibt. Die A46 zählt nicht zu den meist frequentierten Strecken, wir haben eine relativ geringe Verkehrsdichte und wenig Lkw. Daher haben wir auch verhältnismäßig wenig Einsatzzahlen. Deshalb erwarte ich auch durch das neue Teilstück keine Probleme. Mögliche Staus durch Urlauber werden sich eher auf die Bundesstraße verlagern.

Ist es eine besondere Spezialisierung, Autobahnpolizist zu sein?

Nein, das Polizeipräsidium Dortmund hat in diesem Jahr 66 neue Polizeibeamte für die Autobahn bekommen; neun davon sind bei der Autobahnpolizei Arnsberg gelandet. Jeder Kollege bei uns bekommt aber eine besondere Sicherheitsschulung. Eine Autobahn von zwei Spuren auf eine Spur zu verengen, wird zum Beispiel geübt. Der Seitenstreifen birgt besondere Risiken. Wie schnell kommt ein Lkw-Fahrer von seiner Spur ab und schlingert über den Seitenstreifen...

kümmert sich eine Spezialfirma, mit der die Autobahnmeistereien Wartungsverträge haben.

Das gilt übrigens auch für das Entsorgen des Mülls. Die Tonnen an den beiden sogenannten PWCs (Parkplatz mit selbstreinigenden Toilettenanlagen) werden zweimal wöchentlich abgefahren. Die Klos selbst und das Gelände müssen trotzdem von den eigenen PWC-Teams sauber gehalten werden. „Ich habe eine besondere Hochachtung vor den Kollegen, die das machen. Das ist nicht immer angenehm“, sagt Goecke. Ob die Toilettenanlagen bis zum Autobahnstart fertig werden, wird sich zeigen. Zur Not wird es vorübergehend eine Alternative geben.

Mehr Verständnis gewünscht

Eigentlich sei es unvorstellbar, was so alles in den Straßengräben lande. Es sei durchaus Absicht, am Autobahnende noch einen Rastplatz vorzuhalten, wo man seinen Müll loswerden und seine Notdurft verrichten könne. „Sonst sähe es neben den Fahrbahnen noch verheerender aus“, sagt Goecke und lenkt den Blick auf leere Fanta-Flaschen.

„Meistens ist das kein Limonadenrest, sondern Urin, den Lkw-Fahrer, die unter einem enormen Zeitdruck stehen, auf die Art und Weise losgeworden sind.“ Zeitdruck ist für den Bau-Ingenieur, der aus einer Straßenwärter-Dynastie kommt ein Tabu: „Das geht nicht. Bei dichtem Verkehr kann es fünf und auch zehn Minuten dauern, bis ein Mitarbeiter sich auf die Fahrbahn trauen kann, um z.B. einen toten Fuchs zu bergen. Da nutzt kein Drängeln. Es ist ganz wichtig, dass die Kollegen sich untereinander gut verstehen und aufeinander aufpassen.“ Denn Sicherheit geht vor und ist nicht verhandelbar.

Diese Einstellung hat Dierk Goecke im Februar 2010 zu ungewollter Popularität verholfen: Nach einer Serie von Glätteunfällen und einem Unfall mit Toten war er es, der einen 52 Kilometer langen Abschnitt der Autobahn 44 zwischen Erwitte/Anröchte und Diemelstadt für mehrere Tage sperrte. „Wir hatten nicht mehr genügend Streusalz, es gab keine Alternative, ich konnte das nicht verantworten.“ Für die Arbeit seiner Kollegen wünscht sich Goecke mehr Rücksicht und mehr Verständ-



Was uns verbindet

SERIE

24. Oktober

Der Chef des letzten Teilstücks
Porträt über Projektleiter
Richard Mede

26. Oktober:

Im Schatten der Brücke
Interview mit Bestwigs Bürgermeister

31. Oktober:

Dem Mittelstreifen ganz nah
Einer der Fahrbahnmarkierer erzählt

Heute:

Eine große Entlastung
Die Fahrzeiterparnis für
Pendler und Urlauber

7. November:
An neuer Wirkungsstätte
Das sagen Polizei und
Autobahnmeister

9. November:

Na endlich?
Was Touristiker und
Wirtschaftsbetriebe sagen

14. November:

Das neue Nadelöhr
Was nun auf Altenbüren und
Antfeld zukommt

16. November:

Die Talbrücke Nuttlar
Der Höhepunkt im Leben
eines Ingenieurs

18. November:

A 46 in Zahlen
Daten, Fakten, Geschichte,
Meilensteine – und wie es weitergeht

19. November:

Die Eröffnungsfeier

nis. „Wir wollen niemanden behindern, machen nur unsere Arbeit – ohne die wäre ein sicheres Befahren der Straßen nicht gewährleistet.“

Alle Serienteile finden Sie auf
www.wp.de/a46