

Gefangen in der Röhre

Die eisigen Temperaturen machen auch dem Eurostar zu schaffen - mehr als 2000

Fahrgäste saßen über Stunden im finsternen Tunnel fest

Von Wolfgang Koydl

London - Den berühmten Werbespruch der Deutschen Bundesbahn haben sich die Betreiber des Eurostar nie zu eigen gemacht; dennoch gehörte es bisher auch zu ihrem Selbstverständnis, dass die Bahn kommt und man Wettersorgen anderen überlässt: Nebel mochte Flugzeuge auf den Boden fesseln, Stürme Fährschiffe in den Häfen festhalten. Nur die Hochgeschwindigkeitszüge des Eurostar würden durch den Tunnel unter dem Ärmelkanal zwischen London und Paris hin- und hersausen - sicher, warm und trocken.

Doch offensichtlich kann es den Zügen auch zu warm werden. Krasse Temperaturunterschiede wurden als Grund für die größte Panne des Zugbetriebes in seiner 15-jährigen Geschichte genannt. Kurzschlüsse legten mehrere Zuggarnituren lahm. Mehr als 2000 Fahrgäste saßen in der Nacht zum Samstag teils bis zu zehn Stunden in den gestrandeten Zügen in der 50 Kilometer langen Röhre zwischen dem englischen Folkestone und dem französischen Calais fest. Der laut Fahrplan zwei Stunden und 20 Minuten dauernde Trip dehnte sich auf bis zu 18 Stunden - darunter mehrere Stunden in totaler Dunkelheit auf dem Boden des Ärmelkanals.

Am Sonntag stellte Eurostar vorerst den gesamten Verkehr ein. Erst für den Montag wurde wieder mit einer Aufnahme des regulären Services gerechnet. Eine Untersuchung der Hintergründe des technischen Versagens dürfte noch mehrere Wochen in Anspruch nehmen.

Völlig erschöpfte und von Panik gezeichnete Passagiere sprachen nach ihrer Ankunft auf dem Londoner Bahnhof St. Pancras von einer "Nacht in der Hölle". "Es war ein Albtraum", sagte die Engländerin Stacey Free, die mit ihrer vierjährigen Tochter Darcy von einem Ausflug nach Disneyland von Paris zurück nach London wollte. "In unserem Waggon gingen alle Lichter aus, Darcy war in absoluter Panik. Die Klimaanlage war auch aus, und wir kochten geradezu."

Nach den Worten des Eurostar-Managements herrschten im Inneren des Tunnels Temperaturen von 25 Grad, derweil außerhalb des Tunnels in Nordfrankreich deutliche Minuswerte gemessen wurden. Bei der Einfahrt der tiefgekühlten Züge in den warmen Tunnel hätte sich Kondenswasser gebildet, das in den Batterien zu Kurzschlüssen geführt habe. Das Management konnte jedoch nicht sagen, weshalb die Panne erstmals jetzt aufgetreten war. Denn seit Inbetriebnahme des Services im November 1994 hat es schon öfter kalte Winter gegeben.

Fahrgäste warfen Eurostar "totale Inkompetenz" vor. So seien ständig neue Züge auf die Reise

geschickt worden, obwohl bereits andere Züge liegengeblieben waren. Ein Zug aus Paris wurde zwei Stunden lang auf französischer Seite an der Tunneleinfahrt gestoppt, da der Zug aus Brüssel in der Röhre liegengeblieben war. Dann kam der Paris-Express selbst fünf Stunden lang im Tunnel zu stehen, bevor die Fahrgäste in absoluter Dunkelheit evakuiert und die Gleise entlang zu einem Reservezug geführt wurden, der sonst Autos transportiert. Hier mussten sie abermals drei Stunden auf die Abfahrt warten. Ebenfalls drei Stunden vergingen, bis in Folkestone der Zug eintraf, der sie schließlich nach London brachte.

Besonders entrüstet zeigten sich die Fahrgäste, dass Eurostar es kaum für notwendig hielt, sie mit Durchsagen zu informieren. Noch mehr erzürnt waren jene, die Zeugen einer besonderen Art von Vorzugsbehandlung wurden: Das deutsche Model Claudia Schiffer wurde als Erste aus dem liegengebliebenen Zug geleitet und bei der Ankunft in England von einer Limousine erwartet.

(SZ vom 21.12.2009)

⌂ [vorheriger Artikel](#)

Seite 8 - Panorama

[nächster Artikel](#) ⌂

[drucken](#) ⌂

[Fenster schließen](#) ⌂