



© Chambre Commerce Calais

# Fähre oder Tunnel?

Die meisten Fahrer **bevorzugen die Zugverbindung** nach England. Doch auch die Schiffspassage hat Vorteile.

**T**unnel oder Fähre, was ist euch lieber?“ Diese Frage haben wir Englandfahrern gestellt. Auch wenn kaum ein Fahrer selbst entscheiden darf, ob er die Insel per Schiff oder mit dem Truck auf dem Zug durch den Eurotunnel erreicht, entscheidet das Verkehrsmittel doch auch über die Zufriedenheit im Job.

So unterschiedlich die Antworten ausgefallen sind, eindeutiger Sieger in der Gunst der Fahrer ist der Eurotunnel. Wenn Fahrer frei wählen dürften, würden wohl mindestens achtzig Prozent den Tunnel nehmen. Allerdings nicht nur, weil er die schnellste Möglichkeit ist, Englands Süden zu erreichen.

Tatsächlich ist der Tunnel in Sachen Geschwindigkeit nicht zu schlagen: Gerade mal 35 Minuten dauert die Passage unter dem Ärmelkanal. Dagegen braucht die Fähre vom französischen Atlantikhafen Calais bis zu den Kreidefelsen von Dover eineinhalb Stunden reine Fahrtzeit. Und die Fährpassage vom benachbarten Dunkerque nimmt sogar mehr als zwei Stunden in Anspruch. Da liegen Welten dazwischen, besonders, wenn's am Donnerstag oder Freitag Richtung Heimat geht und die Lenk- und Ruhezeiten im Nacken sitzen.

Und der Romantikfaktor einer Seefahrt? Also Sonne, Salz und Meer, – sich an Deck eine frische



© Reiner Rosenfeld



© Reiner Rosenfeld

Brise um die Nase wehen lassen? Wie wichtig ist das den Fahrern?

Irgendwann offenbar gar nicht mehr. Wer jahrelang zwischen Insel und Kontinent pendelt, empfindet Fährüberfahrten nur noch als langweilig. Darin sind sich die meisten England-Routiniers einig.

### **MEINUNGEN ZUM THEMA ESSEN SIND ZWEIFELT**

Daran ändert auch das Freizeitangebot mit Spielautomaten, Einkaufsmeile und billigem bis kostenlosem Kaffee in der Truckerlounge auf der Fähre nichts. Irgendwann sind die Vergnügungen ausgereizt. Manchmal hapert es sogar beim Fernsehschauen. Zumindest, wenn auf einer der vorherigen Passagen wieder mal das TV-Gerät geklaut worden ist.

Vorteile von Fährfahrten haben langfristig offensichtlich nur Kettenraucher und „Warmduscher“.

Die einen, weil sie ihre Zigarette an Deck genießen können, wogegen Rauchen im Euroshuttle strengsten untersagt ist. Die anderen, weil die Zeit während der Überfahrt für die Körperpflege genutzt werden kann. Je nach Fährlinie sogar in einer eigenen Kabine. Das erspart auch den Gang zur dauerverdreckten Dusche auf dem bewachten Parkplatz vor den Fähren.

Wirklich unterschiedliche Meinungen gibt's unter den Schiffspassagieren zum Thema Nahrungsangebot. Die einen lieben das Essen – meist Inselbewohner, die mit englischer Küche groß geworden sind. Die anderen weigern sich, weil die immer gleichen und stundenlang warmgehaltenen Speisen irgendwann fade und verkocht schmecken. Aber auch das Euroshuttle kommt nicht gut weg mit seinem Nahrungsangebot, das an die abgepackten Mahlzeiten in Flugzeugen ▶

© Chambre Commerce Calais



Blick auf Calais, das größte Fährterminal der Atlantikküste



Bewährter Service: Die Fährverbindung zwischen Frankreich und GB

angelehnt ist. Dabei geht es weniger um den Geschmack als um den Preis. Die Fahrer sind fast einhellig der Meinung, dass im Euroshuttle zu essen auf Dauer zu teuer ist. Außerdem gibt es morgens vor sechs Uhr keine Möglichkeit, am Check-In ein Frühstück zu ordern. Dann bleibt nur der Gang zum Automaten mit Kaffee und Snacks.

**ÜBERLANGE WARTEZEIT FÜR LKW AN DEN HÄFEN**

Doch zurück zum Thema Zeitersparnis. Seit der französische Fährbetreiber Seafrance Anfang 2012 wegen Missmanagements den Betrieb einstellen musste, gibt es ein neues Problem: Zu Stoßzeiten stauen sich jetzt in Dover, Calais oder Dunkerque die Trucks, auch wenn inzwischen DFDS zusammen mit LD-Lines die frei gewordene Fährverbindung Calais – Dover bedient. Irgendwie kommt der Fährverkehr trotzdem nicht zurück

zur alten Leistungsfähigkeit. Neben der Fahrzeit ist jetzt auch noch mit überlangen Wartezeiten in den Häfen zu rechnen. Einfach rüberzufahren zu den Eurotunnelterminals im französischen Coquille oder auf englischer Seite nach Folkstone, um den Zug zu nehmen, genehmigen wohl nur die wenigsten Chefs. Denn das große Problem des Eurotunnels ist sein Preis: Je nach gerade aktuellem Preisgefüge kann dort die einfache Passage um bis zu 75 Euro teurer sein. So verdienen manche Unternehmer mit dem gesamten Transport nicht.

„Tunnel oder Fähre?“ Die beste Antwort hat der Brit Tom Matthews parat. Der alte Trucker meint mit typisch englischem Humor: „Ich find’ den Tunnel am besten, wären da nur nicht die Züge. Schmeißt die raus und lasst uns alleine durchfahren, dann passt das schon!“  
Reiner Rosenfeld



Ansichtssache: Duschen und Verpflegung in Fähren und Zügen

**„Die Fähre ist deutlich preisgünstiger“**

„Wenn ich frei wählen könnte, würde ich den Tunnel nehmen, wegen der Zeitersparnis. Aber bei einem Preisunterschied von bis zu 75 Euro fahren wir nur mit der Fähre. Was ich eklig finde, das sind die total verdreckten Toiletten am Freightparkplatz vor der Fähre in Calais. Da würde nicht mal unser Hund sein Geschäft hinmachen. Ansonsten mag ich die Duschen auf den Fähren und das Essen. Das ist deutlich besser als beim Eurotunnel!“



Wim Wijnholds (43) mit Sohn Jarno (10) aus Exloo (NL)

**„Ich genieße auf der Fähre die frische Luft“**



Pascal Norsa (54) aus Villerupt/Luxembourg

„Ich fahre lieber mit der Fähre. Für mich ist das wie Ferien. Da hast du Zeit, kannst dich entspannen und auch mal an den Automaten spielen. Am liebsten sitze ich aber auf Deck und genieße die frische Luft. Das ist dann Erholung pur. Wann haben wir Fahrer denn sonst noch die Möglichkeit, die Seele baumeln zu lassen? Am Tunnel mag ich nicht, dass man da nicht rauchen kann. Außerdem gibt es ein Frühstück erst ab sechs Uhr.“



Tom Matthews (66) aus London

**„Schmeißt einfach die Züge raus“**

„Ich finde den Tunnel am besten ... wenn da nur nicht die Züge wären. Schmeißt die raus, und lasst uns alleine durchfahren, dann passt das schon! Aber mal

ehrlich – die Dreißig-Minuten-Passage mit dem Zug ist okay. Ein kurzes Schwätzchen und die Zeit ist rum. Andererseits kannst du auf der Fähre besser relaxen!“



**Keith Delaney (60)**  
aus Derbyshire (GB)

## „Es geht um die Geschwindigkeit“

„Ich hab' jetzt dringende Ladung drauf, deswegen fahre ich durch den Tunnel. Das geht deutlich schneller, vor allem seit es Seafreance nicht mehr gibt. Seitdem sind die Wartezeiten im Hafen extralang geworden. Letzte

Woche musste ich vier Stunden warten. Holidayfeeling bei Fahrfahrten hab' ich schon lange nicht mehr. Inzwischen geht es um Geschwindigkeit, und die liefert der Tunnel. Andererseits mag ich das Essen auf den Fähren.“

## „Im Notfall im Tunnel kein Entkommen“

„Ich fahre viel lieber mit der Fähre, weil ich mich da sicherer fühle. Im Tunnel ist das ein ganz fürchterliches Gefühl, wenn der Zug auf einmal nicht mehr weiterfährt. Das ist mir mal passiert. Da hat sich eine Stunde lang nichts mehr getan. Wenn da wirklich mal was passiert, dann kommst du nicht mehr raus. Das ist anders auf Fähren. Außerdem ist der Tunnel ein Ziel für Terroranschläge. Das ist mir einfach zu gefährlich!“



**Jesus Sanchez Alijon (41)**  
aus Almeria (Spanien)

## „Egal womit, Hauptsache schnell rüber“

„Ganz ehrlich, mir ist das sch... egal, ob Tunnel oder Fähre. Hauptsache rüber, und das am liebsten schnell. Die zwei Stunden auf dem Schiff sind für mich nur noch reine Langeweile. Manchmal ist das Essen auf der Fähre sogar gut, das hängt immer vom Koch ab und wie lange das Futter warm gehalten wird. Was mich allerdings manchmal stört, das ist das Thema Sauberkeit auf den Fähren! Da sollten die mehr darauf achten!“



**Stan Jenkins (64)**  
aus Fleetwood (GB)

## „Bei den Fähren nervt die lange Wartezeit“

„Mit dem Tunnelfahren hab' ich leider wenig Erfahrung und kann da kaum etwas dazu sagen. Aber was mich an den Fähren zurzeit mächtig nervt, das sind die überlangen Wartezeiten. Für die Überfahrt von Dunkerque nach Dover hab ich gerade mal wieder zwei Stunden verloren, weil die Fähre vollkommen überfüllt war. Zum Glück haben wir aber in unserer Firma keinen Zeitdruck. Da kannst du sowas auch mal wegstecken.“



**Thomas Krause (48)**  
aus Bad Salzflun



**Andreas Krause (47)**  
aus Bad Salzflun

## „Der Arbeitgeber wählt das Preisgünstige“

„Wenn das Essen besser wäre, dann würde ich am liebsten wieder Tunnel fahren, weil das schneller ist. Leider haben wir aber keinen Einfluss darauf. Bei meinem aktuellen Arbeitgeber nehmen wir meistens die Route Dover – Dunkerque. Die ist zwar am längsten, aber für unsere Firma wohl auch am billigsten. Auf den Schiffen wird zurzeit einiges verbessert. Die Duschen sind schon richtig gut.“



**Karim Yassa Campos (38)**  
aus Hamburg

## „Schnelle Abwicklung und Fahrt“

„In meiner Firma sind wir alle überzeugte Tunnelfahrer. Für mich stimmt da einfach alles. Die schnelle Abwicklung am Check-In und die schnelle Passage. Den Tunnel nutzen wir zu 99 %, weil wir mit Luftfracht unterwegs

sind. Da ist Geschwindigkeit alles! Die Fähre nehmen wir höchstens, wenn wir mal leer zurück müssen. Das hat dann schon einen hohen Romantikfaktor! Da hast du außerdem mal richtig Zeit, mit Kollegen zu plauschen.“



Wer in den engen Tunnel will, muss vorher die Zufahrt zum Waggon meistern



# Zehnminutentakt

**D**urch den Eurotunnel zur englischen Insel und zurück? Wie läuft das ab, wenn täglich Tausende Lastwagen auf Zügen durch zwei enge Röhren zwischen England und Frankreich geschickt werden? Wie wird der Fahrer ins Gesamtsystem integriert? Wir wollten's wissen und haben Kontakt aufgenommen mit der Eurotunnelgesellschaft in Paris.

„Und das hier ist das Terminal-Control-Center, wo wir mit Hilfe von 280 Kameras alle Prozesse auf der französischen Seite des Tunnels und im Tunnel selbst überwachen“, erklärt Carsten Pikkemaat und deutet auf Dutzende Monitore, vor denen eine Handvoll Männer konzentriert arbeitet. „Hier können

Die Betreibergesellschaft Eurotunnel ist auch **für LKW-Fahrer am Zug**. Neu: Mobiltelefonanschluss und Parkplätze.

wir auch sehen, an welcher Stelle der Züge Gefahrguttransporter untergebracht worden sind. Das sind die rot gekennzeichneten Lastzüge. Klicken wir da drauf, dann wissen wir auch, welche Gefahrstoffe die geladen haben“, fährt er fort und deutet auf einen besonders großen Bildschirm.

Carsten Pikkemaat weiß, wovon er spricht. Der Verkaufsleiter für den deutschen und osteuropäischen Markt muss regelmäßig den Großen der Transportbranche

schmackhaft machen, wie effektiv die Prozesse rund um die Verladung von LKW auf Eurotunnelzüge ablaufen. Heute ist er extra von Köln nach Coquelle nahe Calais gereist, um uns die komplexen Zusammenhänge zu erklären.

## STÄNDIGE ÜBERPRÜFUNG DER LUFTQUALITÄT

Auch Fabienne Lissak, Verantwortliche für die Medien, ist vor Ort. Die Eurotunnel-Gesellschaft will zeigen, wie wichtig ihr das Wohler-

gehen von Fahrern ist. Auch ihr ist klar: Ohne zufriedene LKW-Fahrer gibt es keinen leistungsfähigen Güterverkehr.

Dabei spielt Sicherheit allerdings die übergeordnete Rolle. „Mit rund 40.000 Mess- und Beobachtungspunkten zwischen England und Frankreich, an denen Temperatur und Luftqualität überprüft werden, ist der Eurotunnel besser abgesichert als jedes Kernkraftwerk!“, erläutert Fabienne Lissak. Nur deswegen sind zwei Brände in den engen, fünfzig Kilometer langen Tunnelröhren ohne Verletzte oder gar Tote abgelaufen.

In solchen Fällen stehen Atemmasken zur Verfügung, die das Überleben auf dem Weg zum zen-



Superschnell: Fahrer checken im Minutentakt ein



Sicherheit: Kameras überwachen jeden Winkel



Trotz Hightech: Fahrer finden noch Ansprechpartner



Rundumservice: Chocker legen Keile unter, Busse bringen die Fahrer zum Zugrestaurant, der Stuart serviert auf Wunsch Kaffee und Speisen

tralen Rettungsstollen sichern. Der wird per Überdruck freigehalten von Rauch oder giftigen Gasen. Um Brände zu vermeiden, dürfen nicht mal die Kühlaggregate an den Frigotrucks während der Tunnelpassage laufen. Auch spezielle Gefahrgutklassen wie Lacke sind deshalb vom Transport im Eurotunnel ausgenommen.

bahnhof stehen dann wieder Busse für die Fahrt zum LKW bereit. Mehr als fünfzig Meter laufen muss dabei keiner. Im Idealfall dauert es nur wenig mehr als eine Stunde vom Einchecken am Terminaleingang bis zur Ausfahrt aus dem Zug auf der anderen Seite.

Die Durchfahrt selbst dauert nur 35 Minuten, trotzdem bleibt vom Abstellen des Fahrzeuges bis zur Wiederinbetriebnahme genug Zeit für eine 45-Minuten-Pause im Sinn der Lenk- und Ruhezeiten. Carsten Pikkemaat hat das speziell prüfen lassen.

ein Zug den Zielbahnhof im englischen Folkestone oder französischen Coquelles erreicht, fährt er eine Schleife und steht schon für den nächsten Durchgang bereit.

Je nach Fahrzeugaufkommen werden zusätzliche Züge ins Spiel gebracht oder aus dem Verkehr genommen. Zu Spitzenzeiten sind die Züge im Zehnminutentakt unterwegs. Immer im Wechsel zwischen Personen- und Güterzügen. Und dazwischen noch ein paar 200 km/h schnelle Eurostar-Personenzüge auf der Strecke Paris – London.

Für die olympischen Spiele 2012 wurde nochmal am Service für die Fahrgäste gefeilt. So können seit Juli auch Mobiltelefone und Internet-Services während der Tunnelpassage vierzig Meter unter dem Meeresboden in Betrieb genommen werden. Eine technische Meisterleistung und eine feine Sache für Fahrer, die regelmäßig auf der Strecke unterwegs sind.

Gleichzeitig will Eurotunnel Fahrern zukünftig billige Telefonkarten für Großbritannien zur Verfügung stellen. Sinnvoll, denn welcher Fahrer hat schon Zeit und Muße, sich vor Ort selbst darum zu kümmern. Das macht das Leben

im LKW wieder ein bisschen billiger. Auch bei den Essenspreisen will Eurotunnel für mehr Zufriedenheit unter den Fahrern sorgen. Geplant sind laut Pikkemaat und Lissak Menüpreise um drei Euro. Das wäre ein echtes Schnäppchen.

### PRÜFUNG MÖGLICH, OB ILLEGALE AN BORD SIND

Dass Eurotunnel tatsächlich etwas für Fahrer auf die Beine stellt, das zeigt der topmoderne PMMW (Passiv Millimetric Wave)-Scanner an der Einfahrt in Coquelles. Dort können Fahrer ihre Trucks nach illegalen Migranten durchleuchten lassen, die sich in Lastwagen verstecken, um unerkannt nach England zu kommen.

Bestätigt wird die freiwillige Durchsuchung mit einem Stempel auf dem CMR. Sollten trotzdem später Illegale von der UK-Bordercontrol entdeckt werden, erspart das den Fahrern einen Haufen Ärger mit den Behörden.

Aktuell baut Eurotunnel sogar an einem Parkplatz für 350 Lastwagen. Dort sollen die Fahrer dann auch ihre komplette Tagesruhezeit verbringen können.

Reiner Rosenfeld

### Anzeige

**ZEIG PROFIL!**

Das soziale Netzwerk für LKW-Fahrer: Der neue **TRUCKER-Club Online.**

[www.trucker.de](http://www.trucker.de)

### INTERNETANSCHLUSS JETZT AUCH IM SHUTTLEZUG

Um alle Prozesse möglichst effektiv zu gestalten, werden unterschiedliche Züge für den Transport von Last- und Personenwagen eingesetzt. Die Waggons für die Lastwagen sind Plattformen, meist überbaut mit einer Gitterkonstruktion. Besonders für unerfahrene Chauffeure mit Sattelzügen stellt die Einfahrt in die engen Waggons eine Herausforderung dar. Wer da nicht genau zirkelt, bleibt schnell mit einem Trailerreifen, dem Palettenkasten oder im übelsten aller Fälle mit dem Tank hängen.

Alles schon hundertfach passiert, die zerschrammten Pfosten an den Ein- und Ausfahrten zu den Waggons sprechen eine eindeutige Sprache. „Zerreißt es dann einen Reifen oder Tank, dann haben wir einen der wenigen Fälle, in denen sich einer unserer Züge verspätet“, meint Carsten Pikkemaat, der sehr stolz ist auf die Zuverlässigkeit und gleichzeitige Flexibilität des Eurotunnelsystems. Das System funktioniert nach dem Metroprinzip: Hat

Wie man sich in Notfällen verhält und Schutzmasken anlegt, das lernen LKW-Fahrer mit Hilfe von kleinen Zeichnungen an den Tischen im Passagierwaggon. Im Lastwagen darf während der 130 km/h schnellen Fahrt keiner bleiben.

Per Kleinbus werden die Fahrer nach dem Boarding abgeholt und nach vorne zum Zugrestaurant gebracht. Nach Ankunft im Ziel-

### HINTERGRUND EUROTUNNEL

## Vierzig Meter unter dem Meer

Konkrete Ideen, einen Tunnel zwischen England und Frankreich zu bauen, gibt es seit 1798. Luft für die Pferdefuhrwerke wollte man über holzverschaltete Kamme ins Tunnelsystem leiten. Doch erst 1987 begannen die Bauarbeiten für zwei eingleisige Eisenbahntunnelröhren und einen zentralen Versorgungsstollen. Im September 1994 ging der Tunnel mit einer Länge von 50 Kilometern in Betrieb, 30 davon in 40 Meter Tiefe unter dem Meeresboden. Seitdem wurden mehr als 17 Millionen LKW, 257 Millionen Tonnen Fracht, 39 Millionen PKW,

Wohnmobile und Motorräder und 284 Millionen Passagiere auf den Eisenbahnshuttles befördert. Für Verkehrssicherheit sorgen die vier Kreuzungspunkte im Tunnelsystem, an denen Züge von einer Röhre in die andere wechseln können. Rettungsmannschaften gelangen über den Servicestollen, der alle 375 Meter mit den beiden Haupttunneln verbunden ist, an jeden beliebigen Punkt. Seit 2011 gibt es vier Sicherheitsstationen im Tunnel. Über eine hochmoderne Löschstation können hier Brände an Zügen und Ladung automatisch bekämpft werden.

© Reiner Rosenfeld

Freiwillige CO<sub>2</sub>-Kontrolle: Schutz vor blinden Passagieren

