

Schweiz – London direkt mit der Bahn ist chancenlos

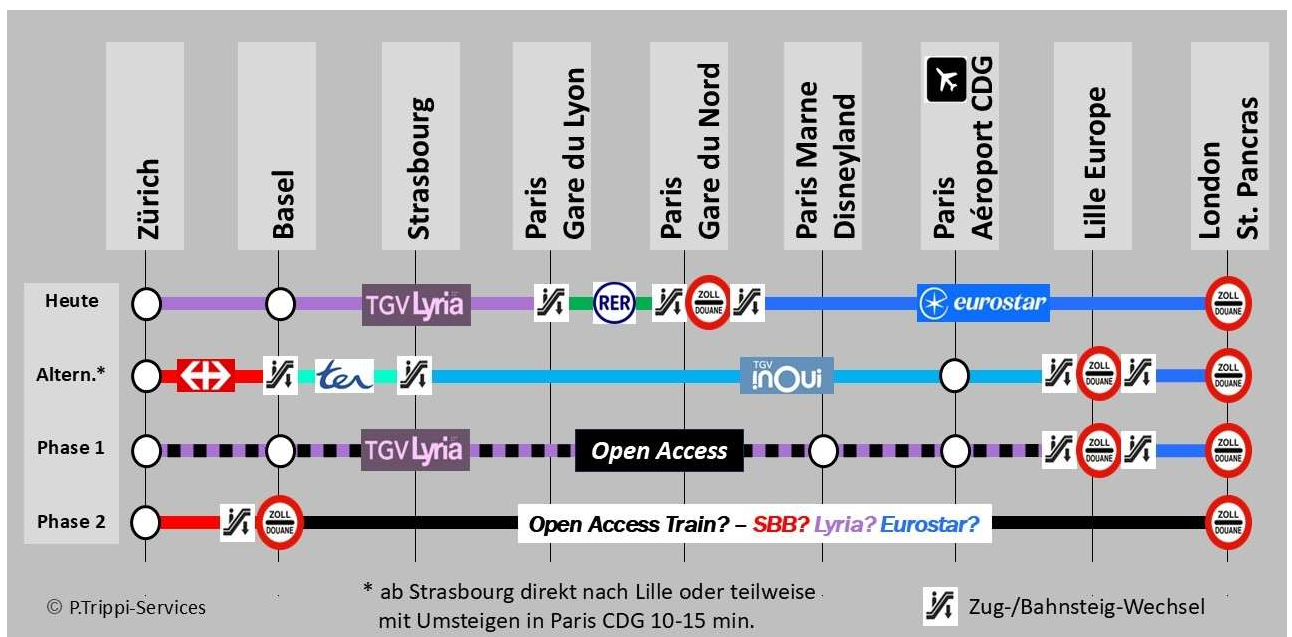
Ist die Alternative ein optimiertes Umsteigen?

Kurt Metz, Peider Trippi, Kaspar P. Woker

Das Projekt einer direkten Bahnverbindung von der Schweiz nach London wird seit 2023 engagiert diskutiert und darüber in Publikumsmedien, Social Media und der Fachpresse lebhaft berichtet. Die vorliegende Recherche zeigt aus verschiedenen Blickwinkeln, welche Anforderungen ein Angebot Schweiz – London mit dem Zug ohne Umsteigen verlangt und ob es sich als solches in absehbarer Zeit mit vertretbarem Aufwand realisieren lässt.

London ist heute von der Schweiz aus mit einem Bahnhofswechsel in Paris von der Gare du Lyon nach der Gare du Nord zu erreichen und alternativ mit mehrmaligem Umsteigen via Lille Europe.

London St. Pancras Highspeed (HS1 Limited), Besitzerin und Betreiberin des internationalen Bahnhofs, plant die Verdoppelung dessen Kapazität. Getlink S.E., die Besitzerin und Betreiberin des Kanaltunnels, will zusätzliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zum bisher einziger Anbieter Eurostar motivieren, neue Bahnverbindungen auf den Kontinent zu eröffnen.



Aktuelle und mögliche Schienenverbindungen von der Schweiz nach London (Grafik: Peider Trippi)



Wunschziel oder Alptraum? London St. Pancras International (Foto: London St. Pancras)

1 Der Markt: Flug

Ab Zürich nach den fünf Londoner Flughäfen Heathrow, Gatwick, Luton, Stansted und London City flogen im Jahr 2024 1,788 Mio. Passagiere; von Basel aus waren es 534'200. Genf verzeichnete 2,18 Mio. Fluggäste in Richtung London¹.

Es gibt keine Zahlen zu der Art der Flugpassagiere:

- Lokal mit Rückreise am gleichen Tag
- Lokal mit Aufenthalt im Grossraum London
- Transfer innerhalb von Grossbritannien
- Transfer auf die Mittel- und Langstrecke (Übersee)

2 Der Markt: Eisenbahn

Primär qualifizieren sich Passagiere mit Zielen im Grossraum London für die Benützung eines Direktzugs aus der Schweiz. Ein Teil wird mit der Bahn innerhalb von Grossbritannien in Tageszügen nach England oder den Nachtzügen nach Schottland und Südwestengland weiterreisen.

Für Geschäftsreisende ist der Direktzug nur dann eine Alternative zum Flugzeug, wenn in London ein Aufenthalt von mehreren Nächten vorgesehen ist².

Der Hauptmarkt ist touristisch: Städtereisen nach London, Ferien und Sprachaufenthalte in ganz Grossbritannien. Ein Schwergewicht werden kleine Gruppen bilden.

Expats in beiden Ländern stellen durch Verwandtenbesuche einen bedeutenden Markt dar.

Wichtig ist auch das touristische Fahrgastaufkommen aus Grossbritannien in die Schweiz. Die Briten sind traditionelle Feriengäste mit einer hohen Affinität zu Bahnreisen in unserem Land.

¹ Verkehrszahlen, Ausgabe 2025, LITRA, (übermittelt per Mail am 28. Mai 2025)

² Ein Aufenthalt bei Rückfahrt am selben Tag ist unrealistisch bei einer Check-in Zeit von 75 Minuten für die Rückfahrt (siehe nachstehenden Fahrplanentwurf).

In den Wintermonaten dürfte der Wintersporttourismus zu zusätzlichen Passagieren führen; dies hauptsächlich nach Genf für Ziele im Unterwallis und Hochsavoyen.

Der Mobilitätsexperte Peider Trippi schätzt den Verlagerungseffekt vom Flug auf die Reise mit der Bahn von sechs Stunden und mehr auf 10-15 Prozent. Das würde mit einem Mittelwert für die Relation Basel – London einer Nachfrage von 250'000 Passagieren im Jahr oder 600-700 pro Richtung und Tag ergeben und somit einen Zug³ füllen. Für Genf – London kann mit Werten von 750 bis 1000 Fahrgästen je Strecke und Tag bei 15 Prozent gerechnet werden. Das würde zwei Tagesverbindungen rechtfertigen⁴.

3 Das Angebot

Die angestrebte Fahrzeit zwischen Basel und London soll ungefähr 6 Stunden betragen. Um ein kundengerechtes Angebot zu bieten, sind mindestens zwei Abfahrten je Tag und Richtung vorzusehen. Einzurechnen sind in der Süd-Nord Richtung die Kontrollen der Fahrausweise, der Pässe und der britischen Einreisebewilligung (ETA) sowie Sicherheits-Check für Personen, Gepäck und Zollkontrolle. Dieses Vorgehen entspricht demjenigen an Flughäfen, wird aber im Zeitvergleich zwischen Bahn- und Flugreise oft ausgeblendet. In Paris Gare du Nord beträgt diese «Check-in Zeit» für Eurostar-Züge 75-90 Minuten, in Lille Europe 60 Minuten und in London St. Pancras 75 Minuten.

Um Basel SBB aus den wichtigsten Einzugsgebieten der Schweiz rechtzeitig erreichen zu können, wäre der folgender Fahrplan sinnvoll. Voraussetzung dazu ist eine optimale Trassenzuteilung.

Basel SBB ab (MEZ)	08.30	17.15
London St. Pancras an (GMT)	13.30	22.15
London St. Pancras ab (GMT)	08.15	15.30
Basel SBB (MEZ) an	15.15	22.30

Damit ist der Einsatz von zwei Zugkompositionen möglich⁵. Bei einer Nachfrage von 600-700 Passagieren pro Tag würde mit zwei 700-plätzig Zugverbindungen eine Auslastung von knapp 50 Prozent erreicht. Auslastungen von unter 80 Prozent lassen sich angesichts der hohen Trassenpreise durch Frankreich und den Kanaltunnel kaum wirtschaftlich bei vollem Risiko des Betreibers betreiben⁶. Ob eine dadurch bedingte Reduktion auf eine einzige Tagesverbindung vom Markt akzeptiert würde, ist bei den hohen Erwartungen an «Schweiz-London direkt» wenig wahrscheinlich.

³ Aktuell ist nicht klar, welche Minimallänge die zukünftigen Kanaltunnel-Kompositionen aufweisen müssen. Es gibt informelle Hinweise, dass in Zukunft auch 200-Meter-Versionen zugelassen werden. Ob diese sich angesichts der hohen Durchfahrtkosten pro Zug plus pro Passagier rechnen, ist fraglich. Angesichts dieser Unsicherheit bleiben die Autoren bei der Version von 400 Meter langen Kompositionen oder der Doppeltraktion gängiger HGV-Triebzüge.

⁴ Diese Werte für (Zürich-) Basel – London sind wesentlich tiefer als das von SBB gerechnete Potenzial von 0,5 Millionen Passagieren pro Jahr bei einer unrealistischen Fahrzeit von 5 Stunden. Insbesondere für die Variante ab Zürich, mit Umsteigen und Check-In Prozedere in Basel, ist die Akzeptanz tiefer aufgrund der billigeren Direktflüge mit kürzerer Gesamtreisezeit.

⁵ Für Wartungszwecke müsste pro Woche eine, evtl. zwei Rotationen ausfallen. Würden mehr als zwei Kompositionen eingesetzt, fällt die Auslastung vollends aus einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen. Ein Reserveeinheit müsste innerhalb einer grösseren Flotte bereitstehen.

⁶ Information des Fachpublizisten Sylvain Meillasson.

4 Das Rollmaterial

Nach Durchlaufen der Kontrollen in Basel befinden sich die Reisenden zollrechtlich im Vereinigten Königreich. Ein kommerzieller Unterwegshalt mit Zustieg könnte nur über den bestehenden Terminal in Lille-Europe oder einen neu zu erstellenden «britischen Terminal» unterwegs erfolgen.

Somit wird die Nonstop-Fahrzeit zwischen Basel und London in einem Direktzug mit mindestens sechs Stunden (allenfalls ab Zürich mit sieben Stunden) die längste Tagesfahrt in Europa mit für die Fahrgäste geschlossenen Türen sein⁷.

Dies stellt besondere Herausforderungen an die Innengestaltung des Rollmaterials:

- Alle Passagiere müssen End-to-End reisen, fast ausnahmslos mit viel und sperrigem Gepäck (Grosskoffern, Kinderwagen, Sportgeräte, Velos etc.). Entsprechend grosszügig sind die Stauräume zu planen ebenso die Plätze für PMR-Reisende.
- Alle Passagiere werden einmal (oder mehrmals) die Toiletten benützen. Entsprechend ist deren Zahl und Grösse zu planen inklusive Spülwasservorrat und Fäkalientanks.
- Alle Passagiere werden sich während der Fahrt verpflegen (mitgebrachtes Take-away oder an Bord gekaufte Mahlzeiten und Getränke). Entsprechend viel Abfall fällt an.
- Der Zug muss auch deshalb während der Fahrt gereinigt werden, was Abstellräume für Reinigungsgeräte und Sitzplätze für das Personal bedingt.
- Abgetrennte Retablierungs- und Gepäckstauzone für das Catering-Personal sind notwendig.

Die heute durch den Kanaltunnel verkehrenden Eurostar-Kompositionen sind für Fahrzeiten von maximal 4½ Stunden (Amsterdam – London) ausgelegt und genügen daher diesen Anforderungen an eine Langstreckenfahrt nicht.

Das aktuell zugelassene Rollmaterial besteht aus acht e300 (750 Plätze ex TMST Alstom) sowie den 17 e320 (890 Plätze Velaro Siemens), die je rund 400 Meter lang sind.



Velaro e320 von Siemens für Eurostar (Quelle: Siemens)

Trenitalia hat kürzlich angekündigt, mit ihren Frecciarossa 1000-Kompositionen von Hitachi ab 2029 den Verkehr zwischen Paris und London (möglicherweise in Zusammenarbeit mit

⁷ Die aktuell längste Eurostar-Verbindung ist jene von Amsterdam nach London (4h20m), jedoch mit Halten für den Zustieg in Rotterdam Centraal, Bruxelles-Midi und Lille Europe, wo Zeit fürs Beine vertreten besteht.

dem spanischen Mobilitätskonsortium Evolyn) aufzunehmen. Dieses Rollmaterial ist mit den Sicherheitssystemen ETCS sowie KVB und TVM 430 ausgerüstet und ist somit für alle französischen LGV und tunnel-/streckentauglich bis London St. Pancras International.



Eine der 30 Frecciarossa 1000-Kompositionen von Hitachi, die sich für den Verkehr Italien – Frankreich – London eignen würde. (Foto: zVg)

Eurostar hat eine Bestellung für bis zu 50 neue Kompositionen für den Kanaltunnelverkehr angekündigt. Der Hersteller ist noch nicht bekannt. Der Mehrheitseigner SNCF wird wahrscheinlich auf den Kauf der zukünftigen Avelia Horizon Doppelstockzüge TGV-M von Alstom plädieren, die in ihrer Basisversion 200 m lang sind.

Alstom ihrerseits wird diese Eurostar und den potenziellen Mitbewerbern beliebt machen. Es stellt sich dabei das Problem der Evakuation mobilitätseingeschränkter Passagiere (PMR): Ein Durchgang von einem Wagen zum anderen ist nur über das Oberdeck möglich, währenddem die Plätze für PMR im Unterdeck vorgesehen sind. Vom Profil her könnten diese Züge bis London St. Pancras Highspeed verkehren. Allerdings ist mit einer Lieferung selbst bei heutiger Bestellung erst in den 2030er Jahren zu rechnen.

Aktuell laufen Abklärungen für weitere Bestellungen durch verschiedene EVU für kanaltunnel-fähige Kompositionen. Beispielsweise unterstützt die Luzerner Firma APEX Rail die Finanzierung von Zügen für die Virgin-Gruppe von Richard Branson. Es geht um Kapital in der Höhe von 700 Mio. Pfund, das über Bankkredite und 300 Mio. Pfund an Risikokapital sichergestellt werden soll.

Sollte sich die SBB ernsthaft mit der Beschaffung von Zügen für den Verkehr durch den Kanaltunnel befassen, dann müsste sie sich wohl an eine der laufenden Bestellungen anhängen für ein «Derivat» für ihren langläufigen Verkehr⁸.

⁸ 2025 ist die SBB daran, den Kauf von HGV-Zügen für den Einsatz nach Frankreich und Italien zu evaluieren; von Kompositionen für den Verkehr durch den Kanaltunnel war bisher nicht die Rede.



Ein Eurostar e300 verlässt den Kanaltunnel Richtung Süden (Quelle: Wikimedia Commons, Billy69150)

5 Die Infrastruktur

In Basel SBB ist eine Infrastruktur für Check-in, Zoll, Pass- und Sicherheitskontrollen und deren Personal sowie Aufenthaltsmöglichkeiten für bis zu 600 wartende Passagiere vorzuhalten. Kiosk, Zollfrei-Geschäfte, Catering, Kinderzone und Toiletten gehören dazu. Für Fahrgäste der teuersten Kategorien und Teilnehmende von Vielreise-Programmen ist eine bediente Lounge bereitzustellen⁹.

Zumindest ein 420 m langes Gleis mit Perron auf Einstiegshöhe ist bereitzustellen und aus Sicherheitsgründen einzuzäunen oder mit anderen Massnahmen zu schützen. Eine derartige Bahnsteigkante liesse sich in Basel SBB wahrscheinlich im noch bestehenden französischen Bahnhofsteil knapp realisieren.

Eine bis zwei Kompositionen würden in Basel übernachten. Dies bedingt Gleise für Reinigung, Kleinunterhalt und das Abstellen. Für den Grossunterhalt und Reserven müssten von den Zugbetreibern im Raum London entsprechende Anlagen vorgehalten werden. Depot und Wartungsanlage von Temple Mills, der einzigen heute für kanaltunneltaugliches Rollmaterial, sind zwar nicht voll ausgelastet, doch Eurostar und die möglichen neuen Betreiber kämpfen bereits im Rahmen des freier Netzzugang um die noch vorhandenen Gleis- und Wartungskapazitäten. Möglich wäre auch der Bau eines neuen Wartungs- und Unterhaltszentrum für den Grossunterhalt in Frankreich.

⁹ Der kürzliche Umbau des Bahnhofs Amsterdam Centraal zur Kapazitätssteigerung der Abfertigung der drei täglichen Eurostar-Züge von 250 auf 650 Personen pro Stunde am abgesicherten Gleis 15 kostete € 31 Mio.



Das frankreichseitige Vorfeld von Basel SBB müsste für den Bau und Betrieb des «sterilen» Terminals neugestaltet werden. (Foto: P. Trippi)

6 Das Personal

Aufgrund der langen Fahrzeit (plus Auf- und Abrüsten gesamthaft rund acht Stunden) sowie Strecken- und Sprachkenntnissen, ist ein Lokführerwechsel nach 4.5 Stunden Fahrzeit notwendig und bedingt einen Diensthalt im Raum Paris.

Das Zugbegleitpersonal muss mehrsprachig (E, F und D) sein, um sowohl die Kunden zu betreuen und sich mit den Kollegen am Boden verständigen zu können. Dieses könnte ebenfalls am Diensthalt ausgewechselt werden. Die Kundenbetreuung durch eine einzige Equipe auf der ganzen Fahrt ist marketingmässig angebracht. Gleiches gilt für das Cateringpersonal, wobei hier auch die Übergabe des Warenlagers und die Abrechnungen eine Rolle spielen. Für die Ruhepausen der ganzen Brigade ist ein abgeschlossener Bereich im Zug bereitzuhalten mit Verpflegungsmöglichkeit und Waschgelegenheit/Toilette.

Für die Kontrolle der UK-Einreisebewilligung ETA und Reisepässe sowie des Zolls sind britische Beamte im «British Terminal» in Basel zuständig. Die Sicherheitskontrolle von Passagieren und Gepäck ist durch die Polizei mit entsprechenden Geräten zu gewährleisten. Das EVU als Betreiberin hat Ticketkontrolle und Boarding sicherzustellen.

7 Das Rechtliche

Bei der Einreise in London finden routinemässig keine Einreisekontrollen statt. In Basel müssen daher folgende Kontrollen erfolgen:

1. Sicherheit Passagiere (Terrorgefahr im Tunnel)
2. Sicherheit Gepäck (dito)
3. Pass und ETA für Einreise UK

4. Zollabfertigung UK

In der umgekehrten Richtung in London:

1. Sicherheit Passagiere
2. Sicherheit Gepäck
3. Pass für Einreise in den Schengen-Raum
4. Zolltechnische Kontrolle für Frankreich¹⁰

In der umgekehrten Richtung in Basel:

Zolltechnische Warenkontrolle für die Einreise in die Schweiz

Damit britische Beamte auf Schweizer Boden hoheitliche Funktionen wahrnehmen können, müsste mit dem United Kingdom ein Abkommen abgeschlossen werden, das dem bestehenden Abkommen mit Frankreich betreffend dem Schweizer Sektor auf dem Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg respektive dem Abkommen über den französischen Sektor auf dem Flughafen Genève-Cointrin entspricht. Dieses müsste durch das Parlament genehmigt werden.

Grossbritannien gehört nicht zum «Schengen Raum». Nach dem Schengener Grenzkodex ist Frankreich mit seiner Aussengrenze für die Einreisekontrolle (Personen- und Passkontrolle) zuständig. Dies bedingt, dass französische Grenzbeamte die Reisenden bei Einreise in Frankreich kontrollieren müssen. Diese Kontrollen finden für die Einreise in die EU (inklusive Schweiz als Schengen-Mitglied) «vorgezogen» im Bahnhof London St. Pancras statt. Inwiefern bei «geschlossenen Türen» auch eine (französische) Zollkontrolle stattfinden müsste, bleibt abzuklären.

Bei der Rückreiseankunft im Bahnhof Basel SBB erfolgt die Wareneinfuhrkontrolle durch den Schweizer Zoll. Zu erwähnen sind die neulich eingeführte MwSt.-Freigrenze von CHF 150 pro Person sowie andere Beschränkungen z.B. für Spirituosen. Das führt zu einem erheblichen personellen Mehraufwand für den Zoll plus die dazu notwendige Infrastruktur.

Die vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lokomotivführer (EU: Schienenfahrzeugführer) und das weitere Zugpersonal sind nicht nur für jede Rotation, sondern im Rahmen der maximalen wöchentlichen Arbeitszeiten durch das EVU sicherzustellen.

Für den Onboard-Verkauf von Speisen, Getränken und Artikeln sind durch den Caterer die entsprechenden Mehrwertsteuern anzuzeigen, zu kassieren und abzurechnen.

8 Die neuen Wettbewerber

Eurostar ist aktuell das einzige EVU mit Personenverkehr durch den Kanaltunnel. In den letzten Monaten haben folgende Unternehmen kommuniziert, dass sie in den Wettbewerb um die lukrative Verbindung London – Paris, teilweise auch bis Brüssel, in den Ring steigen:

- Trenitalia (möglicherweise mit dem spanischen Mobilitätskonsortium Evolyn)
- Virgin Rail von Richard Branson

¹⁰ Der geschlossene Zug ist nicht exterritorial. Die entsprechende Ausnahme ist in einem Abkommen mit Frankreich zu regeln.

- Gemini (UK)

Die Chancen für den Markteintritt werden unterschiedlich bewertet:

- Trenitalia verfügt mit den Frecciarossa 1000-Triebzügen von Hitachi bereits über geeignetes Rollmaterial für die Länder Italien und Frankreich. Die Zulassung für LGV Nord, Getlink Kanaltunnel und die HS1GB nach London St. Pancras ist noch nicht bestätigt. Trenitalia hat weitere zehn Kompositionen bestellt. FS Italiane hat bestätigt, dass sie gewillt ist, € 1 Mrd. für die Aufnahme des Kanaltunnelverkehrs zwischen Paris und London im Jahr 2029 zu investieren. Sie hat zudem formell am 25. April 2025 den Antrag auf Zugang zum Temple Mills International Depot beim Office of Rail and Road (ORR) unter Section 17 deponiert. Diese lautet auf 3 Single Units und eine Doppeltraktion über Nacht und eine Single Unit am Tag. Zudem wünscht sie zwei Slots für den nächtlichen Unterhalt. Sie plant im Jahr 2028 das Depot zu testen, um für die Betriebsaufnahme im Jahr 2029 bereit zu sein. Das ORR hat bestätigt, dass hier zusätzlicher Platz für einige Züge eines Eurostar-Mitbewerbers vorhanden ist und mit organisatorischen Massnahmen und kleinen Ausbauten die Kapazität erhöht werden kann.
- Virgin Rail hat das Schweizer Unternehmen Apex Rail in Luzern damit beauftragt, Equity in der Höhe von £ 300 Mio. zu beschaffen; Virgin rechnet mit einem Startkapitalaufwand von £ 700 Mio.; die Differenz soll mit Anleihen aufgebracht werden.
- Gemini hat vorerst ein starkes Management-Team aufgestellt mit Lord Tony Barkley an der Spitze, dem langjährigen Präsidenten der Rail Freight Group. Sie plant eine Vertriebsgesellschaft mit Uber einzugehen.

Keines der Unternehmen hat bisher Pläne zur Weiterführung der Züge über Paris - Amsterdam hinaus geäussert. In einem Interview von Ende April begründete der designierte CEO von Gemini den Entscheid mit den zu langen Umlaufzeiten von Zügen über diesen Perimeter hinaus und dem damit geschmälernten Umsatz pro Sitzplatz/Tag. Die Schweiz wird nirgends erwähnt mit Ausnahme der Tunnelbetreiberin Getlink und der Besitzerin von London St. Pancras, die sich möglichst viele neue Verbindungen und Akteure wünschen.

Für Markus Fröhlich von Apex Rail gibt es gemäss einem Gespräch mit der NZZ «nur einen Platz für einen weiteren Konkurrenten zu Eurostar». Auch er weist auf die langen Umlaufzeiten zwischen London und der Schweiz hin, welche die Wirtschaftlichkeit von Direktzügen in Frage stellt.

SNCF und Trenitalia liessen kürzlich verlauten, dass sie bei (neuen) HGV-Verbindungen primär auf Ziele mit beidseitig konstant starkem Potenzial setzen, um die notwendige hohe Rentabilität zu erzielen.

9 Die politische Dimension

Am 9. Mai 2025 unterzeichneten Bundesrat Albert Rösti und die britische Transportministerin Heidi Alexander eine Absichtserklärung zur verstärkten Zusammenarbeit im Bereich des internationalen Schienenpersonenverkehrs. Ziel dieser ist die direkte Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Grossbritannien. «Mit dem heutigen Memorandum schaffen wir die Grundlage, um gemeinsam konkrete nächste Schritte zu prüfen» (Medienmeldung des UVEK vom 9.5.2025). Mittelfristiges Ziel sei die Etablierung einer Bahnverbindung zwischen der Schweiz und London. Für diese ist ein Abkommen zwischen der Schweiz, Frankreich und

dem Vereinigten Königreich notwendig. Bundesrat Röstli beabsichtigt im Verlauf des kommenden Jahres (2026) dem Bundesrat einen Richtungsentscheid zu unterbreiten.

Bereits anlässlich des Pariser Aktionsgipfels zur Künstlichen Intelligenz vom 11. Februar 2025 haben Bundesrat Albert Röstli und der französische Verkehrsminister Philippe Tabarot zwei Absichtserklärungen zum Bahnverkehr unterzeichnet. (...) Die zweite Absichtserklärung dient der strategischen Entwicklung der französisch-schweizerischen Bahnverbindungen. Es soll gemeinsam das Entwicklungspotenzial der acht Grenzstrecken mit den Fortsetzungen nach Paris/London/Brüssel sowie nach Lyon, Südfrankreich und Spanien bestimmt werden (Rail Business, 17.02.2025).

Den Stein ins politische Rollen brachte Nationalrat Matthias Aebischer (SP, Bern) mit einem Postulat am 28. Februar 2023: «Der Bundesrat wird beauftragt, mit Frankreich und Grossbritannien zu prüfen, wie eine direkte Tages-Zugsverbindung Basel-London geschaffen werden kann». Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulats am 10. Mai 2023. Am 21. März 2025 wurde es abgeschrieben, weil nicht innert zwei Jahren abschliessend im Rat behandelt (Cura vista 23.3036).

10 Ein erstes Fazit: anspruchsvoll

Die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur in Basel, die neuen Züge, die Rekrutierung und Schulung des Personals sind beträchtlich und rentabilisieren sich nur längerfristig.

Die fehlende Produktionskapazität der wenigen im Hochleistungsverkehr (mind. 300 km/h) tätigen Unternehmen wie Alstom, Siemens und Talgo betreffen alle potenziellen Besteller und möglichen Betreiber mit Ausnahme von Trenitalia, die sich auf Hitachi stützt.

Der Betrieb der «sterilen Terminals» und der Züge ist personalintensiv und verlangt nach gut qualifiziertem Personal.

Dem gegenüberstehen:

- Möglicherweise nur ein Zug pro Tag je Richtung aufgrund des erwarteten Aufkommens
- Nur eine Verbindung am Tag wird vom Markt hingegen als keine Alternative zum Flug angesehen und abgelehnt
- Im Vergleich zu den bestehenden Eurostar-Zügen eine reduzierte Anzahl verkaufbarer Sitzplätze pro Zug
- Hohe Trassenpreise durch Frankreich auf den Lignes à Grande Vitesse (LGV)
- Hohe Fix-Prozug- plus Prokopf-Tarife für die Kanaltunnelquerung (aktuell bis € 40 pro Passagier/Weg) sowie auf dem britischen High Speed Track
- Überdurchschnittliche Personalkosten für den Betrieb des Terminals während nur einer/zwei kurzen Tagesspitzen (inkl. britische Beamte)
- Sehr hohe Personalkosten auf den Zügen (Zahl und Qualifikation der Mitarbeitenden)
- Der Tiefpreiswettbewerb aller im Schweiz-London Geschäft tätigen Fluggesellschaften

Die Einführung von Nonstop-Direktzügen Basel (sowie Genf) – London ist daher sehr ambitiös. Die Fahrgastprognose hingegen ist bescheiden. Der «duale Markt Schweiz» (Romandie – Deutschschweiz) splittet das Passagierpotenzial in zwei (zu) kleine Märkte mit klar unterschiedlichen Bahnreiserouten und Fahrgastpräferenzen Richtung London. Dies ist weder für die Märkte Frankreich, Belgien und der Niederlande der Fall.

Marktanteilsverschiebungen vom Flug auf die Bahn und das Erschliessen von neuen Nischenmärkten (Mobilitätsbehinderte, Passagiere mit Flugangst usw.) sind spekulativ. Von den französischen TGV-Verbindungen ist bekannt, dass diese zu 80 Prozent ausgelastet sein müssen, um profitabel zu verkehren. Dies erklärt sich durch die hohen Trassenpreisen auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Die gegenwärtigen Preise für Bahnreisen von der Schweiz nach London variieren je nach gewählter Route, Beförderungsklasse, Wochentag und Saison. Sie liegen in der Grössenordnung des Faktors 3 gegenüber Flugreisen inklusive aufgegebenem Reisegepäck.

Die organisatorischen und juristischen Hindernisse sind beträchtlich, die Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial sind hoch. Die Beschaffung von geeigneten Zügen wird auch angesichts der Bestellungsfrage für Hochgeschwindigkeitszüge weltweit mehrere Jahre benötigen, ebenso das Erstellen des Terminals in Basel. Wie lange es dauert, bis die administrativen Hürden mit Frankreich und dem United Kingdom überwunden sind, lässt sich nicht abschätzen. Ein Return-on-Investment auf dem eingesetzten Kapital stellt sich in einem derart aufwändigen Verkehr für neue Markteintretende erst nach mehreren Jahren ein.

Unter den genannten Prämissen ist die zeitnahe Realisation der Direktverbindung Basel – London unrealistisch¹¹.

11 Ein erster Schritt zur Direktverbindung

Mit dem Ziel, die aktuell unbefriedigende Situation der Reise auf dem Landweg von der Schweiz nach Grossbritannien mit Bahnhofswechsel in Paris in absehbarer Zeit deutlich zu verbessern, schlugen die Autoren im März 2025 vor, sich in einem ersten Schritt auf das Nutzen vorhandener Infrastruktur, bestehenden (oder vor der Bestellung stehender) Zugkompositionen und eingespielter Prozesse zu konzentrieren.

Diese Alternative sah vor, mit bestehendem TGV-Rollmaterial einen Zuglauf Basel – Lille Europe (–Brüssel Midi) einzuführen mit Anschluss an die noch Kapazität aufweisenden Eurostar-Züge aus Amsterdam und Brüssel (täglich 8 – 12 Verbindungen). In Lille-Europe besteht die notwendige Infrastruktur und stehen eingespielte Fachkräfte für die Channeltunnel-Querung bereit. Umgestiegen wird in Lille Europe in einem überschaubaren Bahnhof.

Gefahren würde ab Basel via Strasbourg über die weniger stark ausgelastete LGV-Est und via Aéroport Charles de Gaulle oder mit längerer Fahrzeit via Dijon über die sehr stark belastete LGV-Sud-Est und via Marne la Vallée – AP CdG. Die Alternative hätte Zusatznutzen gebracht. Der Flug-Hub Paris Charles de Gaulle sowie die Vergnügungsparks bei Marne la Vallée könnten direkt bedient werden. Zudem liesse sich wieder eine Direktverbindung mit der EU-Metropole Brüssel anbieten. Für letztere besteht ein Nachfragepotential. Diese Alternative würde den Ertrag der neuen Verbindung positiv beeinflussen.

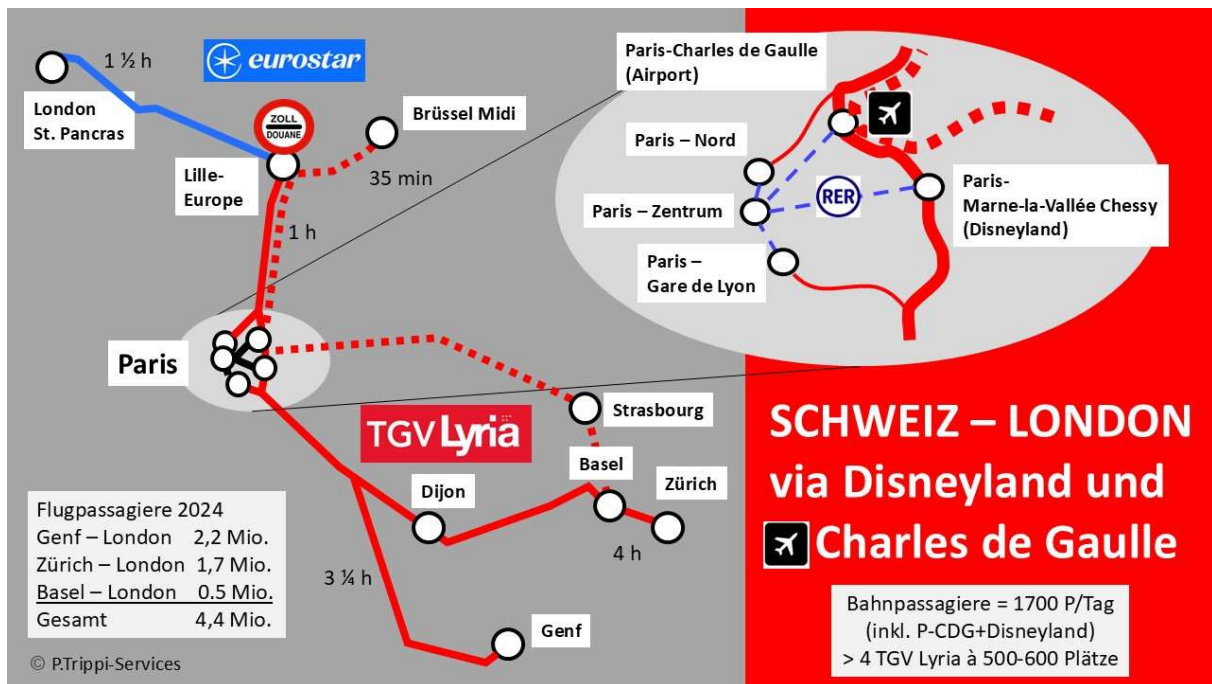
Diesem Vorhaben stellen sich Richtung London ebenfalls Hindernisse in den Weg:

- Die Kapazität von Lille Europe scheint für grössere Umsteigefrequenzen nur bedingt ausreichend.

¹¹ Einer Verbindung Genf – London steht die beschlossene Erweiterung des Bahnhofs auf «Genève-Cornavin tief» mit zwei Gleisen im Weg. Ein London tauglicher Quai und ein Terminal sind bisher nicht angedacht, obschon sich der SBB CEO schon anderweitig geäussert hat.

- Die heute disponiblen Plätze auf den Eurostarzügen aus Amsterdam – Brüssel nach London genügen kaum, um alle Umsteigepassagiere aus den TGV ex Marseille, Bordeaux, Strasbourg und Individualreisende aus der Schweiz zu übernehmen. Für einige hundert Reisende aus Basel müsste ein dezidiertes Anschlusszug nach London bereitstehen. Damit können entsprechende Platzreservation auch für Gruppen sichergestellt werden.
- Je nach Aufkommen von Lokal- und Umsteigepassagieren ab Lille Europe könnten Eurostar - oder einer der Newcomer – Kurz-Shuttles von 200 Meter Länge mit 300-400 Plätzen nach/von London einsetzen¹²

Angedacht war auch, die Verbindung Genf – Paris Charles-de-Gaulle – Lille Europe – London St. Pancras International analog zu realisieren.



In einem ersten Schritt waren Direktzüge Schweiz – Lille Europe (– Brüssel Midi) angedacht, welche zudem den Grossraum Paris und Brüssel umsteigefrei verbinden würden. (Darstellung: Peider Trippi)

Gibt es eine Alternative?

Die Autoren gaben sich trotz dieser Rückschläge nicht geschlagen. Als neue Möglichkeit, warfen sie die Variante Direktzug Zürich – Basel – Strasbourg und dort dem Bau des «Britischen Terminals» mit Geld aus dem schweizerischen HGV-Förderfonds in die Diskussion. Damit wäre das Einzugsgebiet des Elsass und der angrenzenden deutschen Region dazugekommen und hätte die Wirtschaftlichkeit dieser Verbindung deutlich erhöht. Allerdings wäre damit der Direktanschluss der Schweiz nach Brüssel weggefallen.

¹² Damit sich dies rechnen würde, wäre ein Topauslastung und/oder eine massive Senkung der Trassen- und Kanaltunnelgebühren nötig, um den Betrieb wirtschaftlich zu gestalten.



Kein Platz für einen «sterilen Terminal» in Strasbourg Ville (Foto: Kaspar P. Woker)

Inputs aus französischem Kreis liessen die erhoffte Alternative platzen: Einerseits kann der stark ausgelastete Bahnhof Strasbourg Ville nicht um einen «Britain-tauglichen Quai» erweitert werden. Andererseits legt die kürzliche Reorganisation des Schienenverkehrs in Frankreich – mit den Réseaux Express Metropolitains – den Akzent auf die regionale Entwicklung. Strasbourg ist dabei die Vorzeige-Region. Ein weiterer kritischer Aspekt wäre bei einem Vorpreschen mit Schweiz-Strasbourg-Lille-London eine als «Helvetico-Suisse» genannte Haltung in Sachen Schienenverkehr, die in Frankreich kaum goutiert wird.

12 Das zweite Fazit: chancenlos

Technisch ist mit grossem Aufwand nahezu alles zu realisieren. Politisch, wirtschaftlich und rechtlich sieht es ganz anders aus. Zudem ist der Markt für (zu) lange Bahnreisen am Tag zu Preisen in der Grössenordnung des dreifachen eines Flugs mit Gepäck bescheiden. Die Autoren sind daher zum Schluss gelangt, dass eine direkte Bahnverbindung zwischen der Schweiz und London chancenlos ist.

Ob heute ein politisch gewolltes Prestigeprojekt wie «Schweiz – London direkt per Bahn» angesichts der hohen Investitionen und von bedeutenden Betriebszuschüssen durch die öffentliche Hand sinnvoll und zeitgemäss ist angesichts der Finanzlage des Bundes und der SBB, lassen die Autoren offen.



Paris Gare du Nord «steril»: Eurostar-Komposition hinter Gittern – eine Perspektive für Basel? (Foto: Ernst Rota)

Paris wird noch einige Zeit als Knoten zwischen den HGV-Verbindungen ab der Schweiz nach London Bestand haben. Die Bahnhöfe Paris Est (für Fahrten via Strasbourg) und Paris Nord für die Weiterfahrt im Eurostar liegen in Fussgängerdistanz auseinander. Ab Paris Gare de Lyon (bisher Ankunft aller Direktzüge aus der Schweiz) ist ein Transfer per Taxi oder Metro notwendig. Bis Mitte 2025 kann für diese Metrofahrt an der Bartheke der TGV-Lyria Züge ein sogenanntes «Kartonbillet» erworben werden. Zukünftig muss eine App von Mobilité Ile de France oder RATP auf das Handy geladen und der Fahrausweis selbst gelöst werden, um durch die Schranken der Metro zu gelangen. Wie das für Gruppen oder Familien geschieht, ist nicht bekannt. Dies optimiert das Umsteigen für Anschlussreisende aus der Schweiz in Paris kaum.

Stand der Informationen: 5. Juni 2025

Die Autoren

- Kurt Metz, Politologe und Fachpublizist Mobilität
- Peider Trippi, Unternehmensberater und Bahn-/Aviatik-Publizist
- Kaspar P. Woker, Touristiker und ex Direktor Railtour Suisse
- Fachliche Mitarbeit: Jürg D. Lüthard, Bahnjournalist, Sylvain Meillasson, Fachjournalist und Rolf Metz, Rechtsanwalt
- Inputs von: Andreas Bieniok, Stephan Frei, Markus Fröhlich, Markus Liechti, Ernst Rota, Frank Schley, Hans-Peter Vetsch und Jon Worth

Kontakt : Kurt Metz, mail@kurtmetz.ch, +41 79 609 5853