

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 208/2025

Sitzung vom 22. Oktober 2025

1039. Anfrage (Direktverbindungen Zürich–London – Zürich nicht auf dem Abstellgleis)

Kantonsrat Felix Hoesch und Kantonsrätin Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, haben am 30. Juni 2025 folgende Anfrage eingereicht:

Im Mai 2025 hat der Bundesrat in London eine Absichtserklärung für direkte Zugverbindungen zwischen der Schweiz und London unterzeichnet. Für direkte Zugverbindungen sind gesicherte Terminals für Sicherheits- und Grenzkontrollen nötig. Zudem soll in circa 10 Jahren der Eurostar die Strecke Genf-London befahren.

Damit der Standort Zürich nicht auf dem Abstellgleis landet, bitten wir in diesem Zusammenhang den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie kann sich der Kanton Zürich bei den Gesprächen betreffend Direktverbindung Schweiz–London auf Bundesebene einbringen? Ist der Regierungsrat oder der Zürcher Verkehrsverbund in dieser Frage aktiv?
2. Wie stuft der Regierungsrat die sozialen, wirtschaftlichen und umweltpolitischen Auswirkungen einer Direktverbindung Zürich–London ein?
3. Wie und wo muss der Zürcher Hauptbahnhof umgebaut werden, um die nötigen Grenz- und Sicherheitsvorgaben umsetzen zu können? Braucht es weitere bauliche Massnahmen? Und ist dafür ein Richtplaneintrag nötig? Wenn ja, plant der Regierungsrat, einen solchen in die Wege zu leiten?
4. Mit welchen Kosten muss gerechnet werden und wer ist dafür zuständig?
5. Gibt es neben London noch weitere Direktverbindungen, die der Kanton Zürich wünscht?
6. Was sind die Auswirkungen auf die Flugverbindungen Zürich–London und die damit zusammenhängenden Folgen für den Flughafen Zürich?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch und Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Kanton und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) haben grundsätzlich ein grosses Interesse am Ausbau eines qualitativ hochstehenden und zuverlässigen internationalen Bahnangebots. Entsprechend beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat auch im Rahmen der laufenden Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans, im Kapitel Verkehr neu ausdrücklich festzuhalten, dass sich der Kanton grundsätzlich für attraktive internationale Bahnverbindungen (auch über Nacht) einsetzt und möglichst ein umsteigefreies und nachfragegerechtes Bahnangebot angestrebt werden soll (Vorlage 6013). Die direkten Einflussmöglichkeiten auf den internationalen Fernverkehr sind jedoch gering, da dieser von den Bahnen in eigenwirtschaftlicher Weise erbracht und gemeinsam mit den jeweiligen ausländischen Partnerbahnen geplant wird. Das Zürcher Anliegen nach einem möglichst guten Angebot im internationalen Bahnverkehr – und damit auch nach einer Direktverbindung nach London – wird jedoch im Rahmen der intensiven Zusammenarbeit zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und dem ZVV eingebracht.

Zu Fragen 2–5:

Bei der Weiterentwicklung des internationalen Fernverkehrs werden die Bahnbetriebe neben den tatsächlichen Ausbaumöglichkeiten (wie z. B. der Trassenverfügbarkeit im In- und Ausland) insbesondere durch die bestehenden Marktbedürfnisse geleitet. Aufgrund des grossen Nachfragepotenzials im Raum Zürich und seiner zentralen Funktion im Schweizer Bahnnetz weist der Zürcher Hauptbahnhof deshalb bereits heute ein grosses Angebot an internationalen Direktverbindungen auf.

Konkurrenzfähig gegenüber dem Flugverkehr und dem motorisierten Individualverkehr sind im internationalen Bahnverkehr vor allem Verbindungen mit einer Reisezeit von wenigen Stunden. Zur Steigerung der Gesamtattraktivität des öffentlichen Verkehrs erscheint daher insbesondere der schrittweise Angebotsausbau auf diesen Relationen sinnvoll. Destinationen, die sich aufgrund deren Popularität bzw. Lage für entsprechende Direktverbindungen anbieten würden, sind die Städte Strassburg oder Lyon.

Bei deutlich weiter entfernten Reisezielen fokussiert sich das Bahnangebot weitgehend auf den touristischen Sektor. Das Marktpotenzial für Bahnangebote mit Reisezeiten von mehr als sechs Stunden ist erfahrungsgemäss jedoch begrenzt: Aufgrund der vergleichsweise längeren

Reisezeiten stehen diese Verbindungen in grösserer Konkurrenz zum Flugverkehr. Ein Bahnangebot kann allerdings auch in diesem Bereich konkurrenzfähig sein, wenn zu den eigentlichen Reisezeiten (die bei Flugreisen deutlich längeren) Zugangs- und Einfindungszeiten hinzuge-rechnet werden. Entsprechende Direktverbindungen erscheinen zudem nur zweckmässig, wenn an der Zieldestination (und/oder an den Unterwegshalten) ein hohes Nachfragepotenzial vorhanden ist. Als Indikator für das Potenzial für zusätzliche Direktverbindungen mit der Bahn kann dabei die Nachfrage nach entsprechenden Flugverbindungen dienen. Für Flugreisen zwischen London und Zürich besteht gemäss dem Bundesamt für Statistik eine grosse Nachfrage. Weitere Destinationen mit einer grossen Nachfrage im Flugverkehr und bisher ohne Angebot von Direktzügen ab Zürich sind Amsterdam (kein Tageszug) und Barcelona.

Eine direkte Bahnverbindung zwischen Zürich und London weist gegenüber Direktverbindungen in andere europäische Metropolen spezifische Herausforderungen auf: Weil Grossbritannien nicht Mitglied des Schengen-Raums ist, müssen für die Passagierkontrollen in beiden Ländern Abfertigungsterminals direkt an den Abfahrtsbahnhöfen vorhanden sein. Zudem muss das Rollmaterial die spezifischen Sicherheitsanforderungen des Eurotunnels erfüllen. Zurzeit ist gemäss SBB noch offen, ob eine Direktverbindung aus einem Grenzbahnhof der Schweiz oder gar ab Zürich HB nach London eingerichtet werden kann. Das Bundesamt für Verkehr hat die SBB beauftragt, eine Studie zu den dazu allenfalls nötigen infrastrukturellen Anpassungen am Zürich HB zu erstellen. Diese Studienergebnisse liegen noch nicht vor. Geprüft werden dabei insbesondere die Erstellung eines abgetrennten Terminals zur Durchführung der erforderlichen Grenz- und Sicherheitskontrollen sowie von abtrennbaren Wartebereichen (einschliesslich Abfahrtsperron). Weiter geprüft werden müssen Massnahmen, mit denen der unbefugte Zugang zum Zug verhindert werden kann, während dieser ausserhalb der Perrongleise abgestellt ist. Es ist davon auszugehen, dass entsprechende bauliche Massnahmen von untergeordneter Bedeutung und ohne weitreichende Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind und deshalb keinen Richtplaneintrag erfordern. Neben den zu erwartenden Infrastrukturkosten für bauliche Massnahmen in Zürich HB wird im Rahmen der erwähnten Studie durch die SBB auch die allfällige Finanzierungszuständigkeit geklärt. Betriebskosten würden für den Kanton dabei jedoch keine anfallen, da entsprechende Verbindungen wie eingangs erwähnt eigenwirtschaftlich durch die SBB – mit allfälliger Unterstützung des Bundes (Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen; SR 641.71) – betrieben werden. Schliesslich bräuchte es für eine Direktverbindung zwischen Zürich und London zusätzliche Trassen zwischen Zürich und Basel, was von den SBB als kritisch beurteilt wird.

Zu Frage 6:

Der Anteil Abflüge ab Zürich Flughafen nach London (alle Flughäfen) beträgt im Linien- und Charterverkehr etwa 6% (Bundesamt für Statistik, Flugbewegungen An- und Abflüge). Pro Tag und Richtung werden zwischen Zürich und London (alle Flughäfen) im Jahresdurchschnitt etwa 20 Verbindungen angeboten, je mit einer Kapazität von durchschnittlich rund 150 Sitzplätzen. Die Kapazität der heute durch den Euro-tunnel verkehrenden, 400 m langen Züge beträgt demgegenüber bis zu 890 Plätze. Pro Bahnverbindung London–Zürich könnte damit die gleiche Kapazität wie etwa sechs Flugverbindungen angeboten werden.

Mit der Einführung von Direktverbindungen könnten die Reisezeiten verkürzt und ein höherer Reisekomfort angeboten werden. Entsprechend wird erwartet, dass es zu einer gewissen Verlagerung der Flugreisenden auf den Zugverkehr kommen würde. Wie gross der entsprechende Effekt tatsächlich sein wird und wie viele Flüge dadurch wegfielen, ist heute – ohne ein konkretes Angebotskonzept bei der Bahn – nicht abschätzbar. Grundsätzlich führt aber jede Verlagerung des Flugverkehrs auf den Bahnsektor zu einer Reduktion von mobilitätsbedingen CO₂-Emissionen und bewirkt dadurch einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli