

# Mit dem Zug nach London

**Städtrip** Wer optimal plant, schafft die Bahnreise von Zürich nach London in nur acht Stunden. Ein Selbstversuch zeigt: TGV Lyria und Eurostar garantieren zumindest in der Edelklasse viel Komfort – und der gefürchtete Bahnhofwechsel in Paris ist leicht zu bewältigen.



In zwei Stunden und 17 Minuten von Paris nach London: Eurostar.

**Christoph Ammann**

Ein hübsches Salâtchen, Polenta, die jedem Tessiner Grotto zu Ehre gereichen würde, Boeuf Bourguignon und zum Dessert ein Beerentörtchen, nicht zu vergessen der kleine Apéro zur Einstimmung und Getränke nach Wahl. Wir schleppen und schwelgen, aber nicht im Sternelokal, sondern in einem fahplanmässigen Zug, der Paris Gare du Nord und London St. Pancras verbindet. Der blaue Eurostar benötigt für die 343 Kilometer lange Strecke zwischen den Zentren der beiden Hauptstädte exakt zwei Stunden und 17 Minuten, und als zum Finale Kaffee gereicht wird, braust der Zug mit zwei Triebköpfen und 18 Wagen vierzig Meter unter dem Meeresspiegel des Ärmelkanals Richtung südengängige Küste.

Wir werden verwöhnt an diesem Tag. In der Premium Business Class im Eurostar lesen uns adrette junge Leute in blauen Uniformen mit rotem Foulard jeden Wunsch von den Augen ab. Bildschirme zeigen, wo die Passagiere am bequemsten Gepäck verstauen und Abfall entsorgen. Am Morgen schon hatte die Crew im TGV Lyria zwischen Zürich und Paris Gare de Lyon jegliches Lamento über die angebliche Servicewüste Frankreich erstickt und in der ersten Klasse ein wunderbares Frühstück, Croissant und Muesli inbegriffen, aufgetragen. So wurde die Reise via Basel, Mulhouse und Dijon in die französische Metropole zum entspannten Prolog.

Es gibt an dem Lyria Doppelstocker, zumindest in der Edelklasse, wenig auszusetzen – mal abgesehen davon, dass die Stufen nach dem Einstieg ohne Vorwarnung nach unten führen. Eine Stolperfalle für ältere Leute, Unvorsichtige oder Behinderte. Unter dem Strich nimmt es die Bahn zwischen der Schweiz und London bei Service, Komfort und Pünktlichkeit allemal mit dem Flugzeug auf, aber nicht beim Preis. Wir benötigen von Zürich HB nach London St. Pancras genau acht Stunden. Wer das Flugzeug wählt und von Kloten nach Heathrow düst, muss für den Trip von Stadtzentrum zu Stadtzentrum mindestens fünf Stunden einplanen. Zeitersparnis: drei Stunden, ungeachtet des Risikos von Flugverspätungen und langer Wartezeiten an

der Passkontrolle in London und am Gepäckband.

Marius Portmann vom Bahnreisespezialisten Simpletrain erklärt, wie man einermassen günstig von der Schweiz nach London fährt: «Wir empfehlen Grossbritannien-Reisenden ein Interrail-Ticket. Es kommen einfach noch die Gebühren für die Platzreservierung dazu.» Nicht zu umgehen und mitunter etwas mühselig, aber für einermassen erfahrene Städtebummler unproblematisch ist der Transfer vom TGV-Perron im Gare de Lyon zum Eurostar-Terminal im Gare du Nord. Man taucht in der Bahnhofshalle in den Untergrund, löst am Automaten ein Ticket für den Regionalverkehr, steigt am richtigen Perron ein und zwei Stationen später im Gare du Nord wieder aus.

**Personen- und Gepäckkontrollen wie am Flughafen**

Eine Treppe und zwei Rolltreppen später startet das Abenteuer Eurostar mit dem Check-in und der Ticketkontrolle. Es folgen, Brexit sei Dank: Passkontrolle der Franzosen, Passkontrolle der Briten und wie am Flughafen ein Personen- und Gepäck-Scan. Im Obergeschoss des Nordbahnhofes warten unter historischen Bögen Lounges, Cafés und Shops. Durch grosse Scheiben beobachten die Wartenden das Treiben auf den Perrons. Seit wir den französischen Hochgeschwindigkeitszug im Gare de Lyon verliessen, ist exakt eine Stunde ins Land gezogen.

Die Zugverbindung unter dem Ärmelkanal und der 42 Kilometer lange Tunnel feiern 2024 das 30-Jahr-Jubiläum. Briten und Franzosen hatten den Tunnel gemeinsam gebaut. Am 17. Mai 1994 weihen ihn Queen Elizabeth und der französische Präsident Francois Mitterrand ein, am 14. November gleichen Jahres verkehrte der erste Personenzug zwischen Paris und London. Der Tunnel gilt als Meisterleistung der Ingenieurskunst. 15.000 Arbeiter waren daran beteiligt, elf verloren auf der Baustelle ihr Leben. Das «grösste Bauwerk in Europas Geschichte» kostete 15 Milliarden Euro, viel mehr als ursprünglich geplant.

Das Tunnelsystem besteht aus drei parallel verlaufenden Röhren, zwei eingleisige Tunnel und mittig einen Stollen für Service und Sicherheit. Den Verkehr tei-



Sightseeing in London: Die 1894 eröffnete Tower Bridge.

Fotos: John Adrian, Getty Images (2)



Pünktliche Ankunft in London: Der St. Pancras Bahnhof.



**TGV ab Zürich, Lausanne und Genf**

**Eurostar:** Täglich 13 bis 16 Verbindungen zwischen Paris und London. Diverse Klassen von Standard bis Business Premium. An die Klasse gebunden sind die Art der Verpflegung und die Flexibilität des Tickets. Günstigster Preis für Paris-London: 44 Euro in der Standard-Klasse. eurostar.com

**TGV Lyria:** Normalerweise sechs tägliche Verbindungen zwischen Zürich/Basel SBB und Paris Gare de Lyon, sechs bis acht Verbindungen ab Genf und sechs Verbindungen ab Lausanne (je drei via Genf und Vallorbe). Wegen Bauarbeiten sind die Verbindungen über Basel und Vallorbe bis Mitte Dezember eingeschränkt. tgv-lyria.com

**Bahnspezialisten:** simpletrain.ch; railtour.ch  
**Reiseveranstalter:** Das umfassendste Programm für Grossbritannien und Irland sowie die Kanalinseln führt Rolf Meier Reisen in Neuhausen am Rheinfall. Der Spezialist lancierte bereits 2020 einen eigenen Katalog für England und Wales, einzigartig auf dem Schweizer Markt. Im Nachgang zur Pandemie kam das Geschäft 2022 richtig in Fahrt. Filetstücke des England & Wales-Programms sind Mietwagenrundreisen, etwa durch Wales. rolfmeierreisen.ch  
**Allg. Infos.:** visitbritain.com

len sich Güter-, Auto- und Hochgeschwindigkeitszüge für Passagiere. Eurostar bewegt derzeit 51 Kompositionen. Die Verbindungen reichen nicht nur von London nach Paris, sondern auch je nach Saison bis Disneyland, Avignon und Marseille. Der zweite Hauptstrang führt von London über Lille im Norden nach Brüssel, Rotterdam und Amsterdam.

Bahnspezialist Marius Portmann rät London-Reisenden mitunter zur Verbindung von Basel über Strassburg nach Lille. «Check-in und Passkontrollen auf dem überschaubaren Bahnhof von Lille kosten deutlich weniger Zeit als in Paris, man muss zwar in Basel und Strassburg umsteigen, doch in Lille nicht den Bahnhof wechseln.» Die Rede war auch schon von direkten Verbindungen von der Schweiz nach London. Dazu müsste man aber in den SNCF-Bahnhöfen von Basel und Genf eigene Eurostar-Terminals für die umständlichen Passkontrollen errichten.

**Zugdestination London hat an Popularität gewonnen**

18,6 Millionen Passagiere fuhren 2023 mit dem Eurostar, bis 2030 sollen es 30 Millionen sein. Zahlen zum Schweizer Passagieraufkommen gibt es nicht. «Die Zugdestination London hat aber an Popularität gewonnen», sagt Marius Portmann. «Oft buchen wir auch die Weiterfahrt im Nachtzug nach Schottland.» Immerhin gilt UK nicht nur als Mutterland des Fussballs, hier wurde auch die Eisenbahn erfunden. Da verwundert es, dass sich das Klamme Empire aus der Eurostar-Muttergesellschaft zurückgezogen hat. Mehrheitsaktionärin von Eurostar International ist heute die französische SNCF. Eine kanadische Bank und die belgische Bahn halten Minderheiten. Zum gleichen Konglomerat gehören die früheren Thalys-Züge mit einem Streckennetz in Deutschland, den Niederlanden, Belgien und Frankreich.

Die Fahrt ab dem Gare du Nord vergeht fast wie im Flug. Erst pfeilt der Zug durchs Grün von Nordfrankreich. In Coqueilles bei Calais taucht er ins Dunkel des Tunnels. Die längere Version der Eurostar-Züge hat beeindruckende Kennzahlen: 394 Meter Länge, 815 Tonnen Gewicht und 794 Sitzplätze. Die Waggons messen in der Breite 2,81 Meter, sind 13 Zentimeter schmäler als die TGV-Kompositionen. Brandschutztüren zwischen den Waggons sollen im Tunnel für Sicherheit sorgen. Bei Folkstone in der Grafschaft Kent verlässt der Eurostar die Röhre. Rechts tauchen Industriebauten und eine Tankstelle auf, links grüne Wiesen. Ein Rugby-Feld beweist, dass wir uns zumindest nicht in der Route verirren haben; den Rüpel-Sport pflegt man auf beiden Seiten des Kanals.

Der Zug rast London entgegen, das Service-Team räumt das Geschirr in die Trolleys. Nach zwei Stunden und 15 Minuten, zwei Minuten früher, als der Fahrplan vorausgesagt hat, rollt der Eurostar im Bahnhof St. Pancras ein. Niemand scheint sich hier um die Ankommenden zu kümmern. Wir fühlen uns fast ein wenig verloren.

Die Reise wurde unterstützt von TGV Lyria und Eurostar.